



dampf an der furka

VFB- Mitglieder
Bitte Blatt mit Mitgliederausweis und Jahresrechnung beachten!



Nr. 1/15

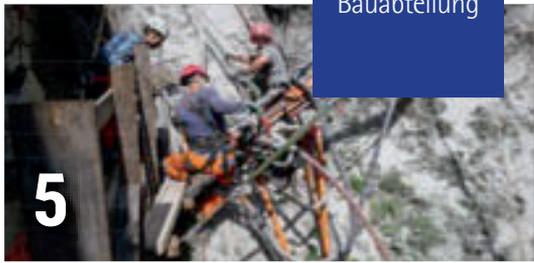


AKTUELLES AB 4



Perspektiven für
die Saison 2015

2



Bauabteilung

5



Benzintrieb-
wagen

9



Aargau

27



SMS

12



Sektions-
präsidenten-
konferenz

17

ACTUEL DE 20

SEKTIONEN AB 27



Romandie

34



Berlin-
Brandenburg

29



Nordrhein-
Westfalen

31



Ostschweiz

33

Redaktionsschluss

IMPRESSUM 39

Ausgabe 2/2015	03.05.2015	Ausgabe 4/2015	17.10.2015
	Erscheint Mitte Juni		Erscheint Mitte November
Ausgabe 3/2015	02.08.2015		
	Erscheint Ende August	Ausgabe 1/2016	09.01.2016
			Erscheint Mitte Februar



Kreuzboden mit Forellensee und Allalin, - Alphubel - Täschhorn - Dom - Lenzspitze - Nadelhorn - Stecknadelhorn
Welche Gipfel werden wohl für „Wallis – 200“ illuminiert?

EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

Am 25. November 2014 eröffnete die Walliser Regierung die Feierlichkeiten für das 200-Jahr-Jubiläum des Beitritts des Wallis zur Schweizer Eidgenossenschaft.

Eigentlich gehörte dazu ein kurzer geschichtlicher Abriss. Aber wo beginnen? Bei Gaius Iulius Caesars „Gallischer Krieg“ oder bei Avenius' „Ora Maritima“ oder bei den vier Keltstämmen der vorrömischen Zeit? Ich würde sagen – wir lassen das.

Betrachten wir 1815. In diesem Jahr traten Neuenburg, Genf und eben das Wallis der Schweizer Eidgenossenschaft bei (Wiener Kongress). Damit sind die genannten Kantone die jüngsten der Schweiz, jünger ist nur noch der Kanton Jura. Und so etwas muss gefeiert werden. Der Kanton Wallis startete das Projekt „Wallis 2015 – 200 Jahre Hochgefühle“.

Und das ist sensationell. Um nur einige Beispiele zu geben: Ein mobiler, autonomer, komfortabler und moderner Raum in Form eines KUBUS, der während dem ganzen Jahr 2015 an 52 aussergewöhnlichen Orten im Wallis (ein Standort pro Woche) aufgestellt sein wird. Durch einen Wettbewerb ausgewählte Gäste verbringen zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2015 je eine Nacht in diesem KUBUS. Oder: Im Winter erstrahlen in wolkenlosen Nächten drei Minuten lang Leuchtfeuer auf insgesamt dreizehn Gipfeln. Im Sommer leuchten wiederum 26 Gipfel.

Wichtige Events werden parallel zu den Festivitäten ins Zentrum gerückt. So die Vereidigung der Päpstlichen Schweizergarde in Rom, das Eidgenössische Schützenfest, das Open Air Gampel feiert sein dreissigjähriges Jubiläum und vor 150 Jahren wurde das Matterhorn erstmals bestiegen. Alle diese Veranstaltungen sind in fünf thematische Kategorien eingeteilt: Kultur, Geschichte, Entdeckung, Sport und Innovation. Mit einem Wort – 2015 wird das Jahr des Wallis!

Gehen Sie im 2015 regelmässig auf www.wallis.ch, es lohnt sich.

Quellen: www.valais.ch, valais-wallis-digital.ch, Walliserbote vom 26. Nov. 2014

Le 25 novembre 2014, le gouvernement valaisan a ouvert les festivités du 200e anniversaire de l'entrée du Valais dans la Confédération Suisse.

Ceci mérite un bref résumé historique. Mais par où commencer ? Par la „Guerre des Gaules“ de Jules César? Par l' „Ora Maritima“ d'Avenius ? Ou par les quatre branches celtiques de l'époque préromaine ?

Laissons tomber cela – dirais-je.

Considérons l'année 1815. Cette année-là, Neuchâtel, Genève et donc le Valais sont entrés dans la Confédération Suisse (Congrès de Vienne). Ces cantons sont donc parmi les plus jeunes de Suisse, seul le Canton du Jura est encore plus jeune. Et ceci mérite d'être fêté. Le Canton du Valais a lancé le projet „Valais 2015 – 200 ans d'enthousiasme“.

Ce sera sensationnel. Pour ne citer que quelques exemples: Un Cube se déplacera chaque semaine dans un lieu insolite du canton. Cet espace, restituant l'ambiance d'un hôtel moderne, sera habité pendant une nuit par deux personnes choisies par l'entremise d'un concours. Ou encore : En hiver, des phares posés sur treize sommets éclaireront les nuits sans nuage pendant trois minutes. En été, ce seront 26 sommets qui brilleront.

Parallèlement aux festivités, d'autres événements importants seront célébrés, comme l'assermentation de la Garde Suisse Pontificale à Rome, la Fête Fédérale de Tir, les 30 ans du Festival Open Air de Gampel ou les 150 ans de la première ascension du Cervin. Toutes ces manifestations sont réparties en cinq catégories thématiques : culture, histoire, découverte, sport et innovation. En un mot – 2015 sera l'année du Valais !

Allez voir régulièrement le site www.valais.ch, cela en vaut la peine.

Sources : www.valais.ch, valais-wallis-digital.ch, Walliserbote du 26 nov. 2014

Das Titelbild von Urs Züllig
„Vollampf voraus in die Saison 2015“
(Lok 4 auf Bergfahrt in der Rottenschlucht im Sommer 2014)



JUBILÄEN UND HERAUSFORDERUNGEN

PERSPEKTIVEN FÜR DIE SAISON 2015

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist auch nach dem denkwürdigen Streckenjubiläum 100 Jahre Brig - Gletsch nicht „jubiläumsmüde“: 2015 stehen nämlich wieder verschiedene runde Jahreszahlen im Angebot, die im kleineren Rahmen gefeiert werden wollen:

- Am 27. Mai 2015 feiert die DFB AG ihr 30-jähriges Bestehen – die Gründung erfolgte am 27. Mai 1985 in Lausanne.
- Am 24. Juli 2000, also vor 15 Jahren, nahm die DFB den Betrieb nach Gletsch auf.
- Am 25. September 1915, also vor 100 Jahren, erfolgte der Durchstich des Furka Scheiteltunnels.

TICKETVERKÄUFE ALS EXISTENZGRUNDLAGE DER DFB

Die Ticketeinnahmen sind bekanntlich die wichtigste Einnahmequelle unserer Bahn. Hätten 2014 nicht die Jubiläumsanlässe den schlechten Sommer in unseren Hauptmonaten Juli und August kompensiert, wären wir mit einem massiven Rückgang der Frequenzen und damit der Einnahmen konfrontiert gewesen. Aber kann der Rückgang der Fahrgastzahlen wirklich nur dem verregneten Sommer zugeschrieben werden oder liegen die Ursachen tiefer?

Wie dem auch sei – die Hauptaufgabe des Marketings ist klar. Sie lautet wieder mehr Fahrgäste auf unsere einmalige Bahn zu locken. Dazu braucht es Partner im Tourismus und bei den Reiseveranstaltern, insbesondere aber DICH als unseren wirkungsvollsten Botschafter.

Trotz des Rückgangs der Anzahl Passagiere baut die DFB auf die Saison 2015 hin das Angebot massiv aus. Der Grund liegt im hohen Fixkostenanteil unserer Bahn, das heisst Kosten, welche anfallen, unabhängig davon ob die Bahn fährt oder nicht.

Auf die Saison 2015 hin treten folgende Änderungen im Angebot in Kraft:
(siehe auch Fahrplan Seite 19)

- Einführung eines Frühbucherrabatts bei Buchung/ Bezahlung des Tickets bis Ende Februar von 15 % resp. in den Monaten März/April von 10 %.

- Deutlicher Ausbau der Verkehrsperiode des „Gletscherzugs“: Dieser Zug verkehrt neu Freitag, Samstag und Sonntag vom 20. Juni bis 28. Juni sowie vom 14. August – 13. September: Mit Abfahrt in Realp um 11:15 und Aufenthalt in Gletsch von 13:07 bis 15:15 ist dieses Angebot ideal für:

- Spätaufsteher und Besucher mit längerer Anreise
- ein ausgedehntes Mittagessen im Glacier du Rhone oder einen Aufenthalt zur Entdeckung des Kleinods Gletsch
- die Anreise / Weiterreise über die Grimsel

- Das „Abenteuer Rottenschlucht“-Angebot hat sich in den letzten Jahren etabliert und verkehrt auch 2015.

- Als „Markttest“ werden zudem der Gegenzug (Züge 155 / 128) sowie die Abenteuer Rottenschlucht-Züge in der zweiten Juliwoche erstmals auch unter der Woche von Dienstag 14.7. bis Donnerstag 16.7. verkehren. Diese Zusatzzüge sind aus Gründen der Lesbarkeit nur im elektronischen Fahrplan aufgeführt.

- Upgrade auf 1. Klasse mit 50 % Rabatt auf den Mehrpreis: direkt am Bahnhof bei Verfügbarkeit von Plätzen

- Förderung und aktive Vermarktung von Extrazügen als Geschäftsfeld. Zu diesem Zweck ist eine überarbeitete Extrazugspreisliste erschienen, welche nach Gruppengrössen von 100-120 Passagieren resp. 150 - 170 Passagieren abgestuft ist.

- Die Preisliste ist beim Reisedienst verfügbar, als Beispiel kostet eine Fahrt Realp-Furka retour mit bis zu 120 Passagieren CHF 4'200.-.

- Klare Stornobedingungen als Teil der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB). Damit sind kurzfristige Absagen / Umbuchungen / Nichterscheinen sowohl bei Einzelreisenden als auch bei Gruppen klar geregelt.

Damit komme ich auf die oben gestellte Frage zurück: Wie kannst DU als Mitarbeiter der DFB, Aktionär oder VFB Mitglied die DFB konkret unterstützen, um die Fahrgastzahl wieder ansteigen zu lassen und damit die nötigen Erträge für den Betrieb und Erhalt unserer Bahn zu sichern:



- die „Grundausrüstung“, welche immer dabei ist, besteht aus Werbematerial für unsere Bahn (mindestens Fahrplanprospekt) stets bereit zur Weitergabe an Interessenten.
- als nächst höhere Stufe empfiehlt sich die Fahrt mit Freunden / Bekannten / Kollegen, am besten gleich mit Kindern, über die Furka - bekanntlich gibt es nicht besseres als die persönliche Werbung.
- als weitere Steigerung kommt die Organisation von Vereinsausflügen oder Firmenanlässen (oder mindestens der Tipp dazu) in Frage.
- als Maximalvariante nimmt unser Reisedienst natürlich sehr gerne Extrazugsanfragen entgegen, welche aufgrund einer solchen Initiative zustande gekommen sind.

Ich bedanke mich bereits heute bei allen herzlich, welche die offiziellen Werbemaßnahmen unserer Bahn für eine passagierreiche Saison 2015 durch ihre persönliche Initiative unterstützen.

WEITERE NEUERUNGEN UND SCHWERPUNKTE IN DER SAISON 2015

EINFÜHRUNG SICHERHEITS MANAGEMENT SYSTEM (SMS)
Die DFB AG hat per Ende 2014 termingerecht beim BAV in Bern das Gesuch für eine ab 2016 gültige Sicherheitsgenehmigung (SiGe) für die Infrastruktur sowie eine Sicherheitsbescheinigung (SiBe) für den Betrieb gestellt. Voraussetzung dafür ist der Nachweis des sicheren Betriebs unserer Bahn mittels eines Sicherheits Management Systems (SMS). Das System ist im SMS Handbuch, einem Werk von immerhin 142 Seiten Umfang und den Anhängen beschrieben. Der aktive Teil, nämlich die SMS Prozesse werden im Verlaufe des Jahres schrittweise erarbeitet und eingeführt.

Mehr zu diesem Thema im Artikel auf Seite 12.

WAGENUNTERHALT NEU DEFINIERT

Leider war 2014 dem Versuch, den Wagenunterhalt auf rein freiwilliger Basis zu organisieren, kein Erfolg beschieden. Es hat sich gezeigt, dass ähnlich wie in der Bauabteilung zur Sicherstellung der fachlichen Qualität, der Kontinuität und Koordination der freiwilligen Helfer eine konstante Betreuung erforderlich ist. Ab Februar 2015 übernimmt deshalb



Stephan Stauber im Anstellungsverhältnis die Leitung des wichtigen Ressorts Wagen.

Dies ist ein Glücksfall, indem Stephan Stauber als langjähriger Heizer auf den Dampfloks im Sommer im Fahrdienst eingesetzt werden kann, während in der Nichtbetriebssaison der Schwerpunkt auf dem Wagenunterhalt liegt. Als Rollmaterial-Spezialist bei der SBB hat er sich auch 2014 bereits intensiv um die Patienten in unserem Wagenpark gekümmert. Zudem ist ja Stephan als Intrac-Spezialist auch während der Schneeräumung eine wichtige Figur.

Wir sind zuversichtlich, mit dieser Lösung eine eingespielte Wagenunterhaltsgruppe aufbauen zu können und gleichzeitig, zusammen mit Andi Schuler auch das Werkstatt Team insgesamt verstärken zu können.

INBETRIEBNAHME NEUES KASSENSYSTEM

Auf die Saison hin wird das neue Kassensystem eingeführt, welches mittels Touchscreen Oberfläche sowohl den Verkauf von Billeten als auch Souvenirs unterstützt. Für die Mitarbeiter am Schalter und in den Souvenirshops ergibt

Bild von Urs Züllig

Solchen Grossandrang wie in Oberwald anlässlich des Bahnfestes wünscht sich die DFB auch für die Saison 2015.



sich aus dieser Umstellung ein namhafter Schulungsbedarf, aber auch die Chance künftig in beiden Gebieten eingesetzt werden zu können. Der INFOSHOP Oberwald wird mit der Lancierung des neuen Kassensystems offizielle DFB Verkaufsstelle für Tickets.

SANIERUNG SCHEITELTUNNEL ETAPPE 2015

Sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann, soll 2015 ein Schwerpunkt des Grossunterhalts auf die Realisierung einer weiteren Sanierungsetappe im 100 Jahre alt werdenden Scheiteltunnel gelegt werden.

FERTIGSTELLUNG UND WEITERE INBETRIEBNAHME DER WERKSTÄTTEERWEITERUNG REALP

Auch dieses Grossprojekt nähert sich 2015 der Vollendung - im Aussenbereich ist die Fertigstellung der Aussenhülle (Dach, Fassade) geplant, während im Innenbereich die Einrichtungsarbeiten vorangetrieben werden. Die Einweihung des Werks ist für 2016 vorgemerkt.

BLAUHAUS BLEIBT 2015 GESCHLOSSEN

Aus verschiedenen Gründen wie Sicherheit und baulicher Zustand, primär aber wegen der aufgrund feuerpolizeilicher Auflagen erforderlichen Investitionen, haben GL und VR entschieden, das Blauhaus 2015 „eingewintert“ zu lassen. Somit

können im Sommer 2015 keine Baugruppen in Gletsch stationiert werden. Die Abteilung RWD wird für Unterkunft und Verpflegung der in Gletsch stationierten Mitarbeiter andere Lösungen anbieten. Museum und Kleinwasserkraftwerk sind von diesen Massnahmen nicht betroffen und weiterhin zugänglich.

GÄSTE- UND MITARBEITER-PARKPLATZ IN REALP

Der bisherige Parkplatz wird ab Saison 2015 als Installationsplatz für die Sanierung des Furka Basistunnels durch die MGBahn benötigt. Als Ersatz hat uns die MGBahn Parkmöglichkeiten beim Dorfeingang Realp angeboten - genauere Informationen folgen.

Mit diesen Informationen hoffe ich alle Furkabahn Freunde bereits ein wenig auf die Saison 2015 eingestimmt zu haben. Zuerst wünsche ich aber allen Lesern weiterhin einen schönen Winter, möglichst ohne allzu viel späten Frühlingschnee. Falls der Furka-Virus sich trotz wohlverdienter Pause bereits bemerkbar macht, kann man sich auch im Winter aktiven Gruppen in Aarau, Uzwil oder Realp (Dampf, Diesel, Wagen) melden oder einfach am 8. März an Ruedi Nick's kulinarischem Anlass rund ums Thema „Suppenhuhn“ in Realp teilnehmen.





INTENSIV GEFORDERTE BAUABTEILUNG

JAHRESBERICHT DER DFB-BAUABTEILUNG 2014

Von Werner Gysi und Manfred Willi

Das Jahr 2014 verlief für die Bauabteilung weitgehend in normalen Bahnen. Zwar ging es nicht ganz ohne Zwischenfälle infolge von Naturereignissen ab. Von Arbeitsunfällen blieben wir dieses Jahr zum Glück verschont.

Auf der Walliser Seite rutschte ein kurzes Stück einer Stützmauer ab, sie konnte noch vor der Betriebsaufnahme wieder aufgebaut werden. Beim Bahnübergang Rotten in Gletsch donnerte ein 10 m³-Felsblock auf die Kantonsstrasse, das unmittelbar daneben liegende Gleis wurde nicht beschädigt. Auf der Urner Seite verursachte ein Steinschlag unterhalb der Station Furka glücklicherweise keine Schäden. Während des ganzen Jahres blieben wir aber von wirklich grossen Schadenereignissen verschont. Die Schneeräumung bot keine speziellen Schwierigkeiten, die Steffenbachbrücke konnte programmgemäss Mitte Mai montiert werden.

Die Bautätigkeit war sehr umfangreich. Nachfolgend sind die wichtigsten Bauobjekte kurz beschrieben.

GLEISBESCHAFFUNG UND -ERNEUERUNG

Von der Alptransit AG konnten 1'600 m¹ praktisch neuwertiges Zahnstangengleis der Baustellenzufahrt Sedrun übernommen werden. Die Zahnstangen mussten in Sedrun demontiert und die Gleisjoche dann per Camion nach Realp transportiert werden. Auch von der Wengernalpbahn (WAB) konnten wir Oberbaumaterial übernehmen. Wie jedes Jahr wurden auch 2014 durch Lernende der Ausbildungsorganisation Login ca. 300 m¹ Gleis totalerneuert, auf der Strecke Furka-Tiefenbach oberhalb der Sidelenbachbrücke. Gleichzeitig wurden auch bei drei Bachdurchlässen im Erneuerungsbereich die alten schadhafte Zementrohre ersetzt.

NEUER LAGERPLATZ GEREN

Der neue Lagerplatz in der Nähe der Zahnstangeneinfahrt Realp wurde gebaut, eingerichtet und in Betrieb genommen. Gleichzeitig konnten die alten Lagerplätze neben der Furkareuss abgeräumt werden. Damit ist eine alte Auflage des Kantons Uri endlich erledigt.

TUNNELPORTALE ALT-SENNTUMSTAFEL

Bei den Tunneln Alt-Senntumstafel wurden stilgerechte Tunnelportale aufgemauert. Das Landschaftsbild in der Reusschlucht konnte so entscheidend verbessert werden, konnten doch die bisherigen, unfertig aussehenden Beton-Tunneleingänge durch schöne Mauerwerk-Portale verklei-

det werden. Die Arbeiten erfolgten grösstenteils durch Asylbewerber unter dem Patronat des Schweizerischen Roten Kreuzes. Finanziert wurde diese Aktion durch den Kanton Uri (Landschaftsschutz), die Urner Kantonalbank, Pro Patria und die Otto Gamma Stiftung.

BRÜCKE CHÜEPLANGGE

Bei dieser Bogenbrücke oberhalb des Tunnels I wurde festgestellt, dass das obere Widerlager Bewegungen talwärts Richtung Reuss zeigt. Zudem ist der Fels unter dem Widerlager sehr weich und erosionsgefährdet. Um Schäden an der Brücke zu vermeiden, wurden folgende umfangreiche Sanierungsarbeiten durchgeführt: Die ganze labile Felspartie wurde mit 8 Felsankern in gesundem Fels verankert (Gitz Felstechnik AG, St. Niklaus/VS), das Brückenwiderlager mit einem bewehrten Betonriegel gestützt und gesichert und die Felsböschung gegen den Bach mit Spritzbeton gegen die Erosion geschützt. Die Brücke wird in das geodätische Mess- und Ueberwachungssystem im Bereich Reusschlucht einbezogen.

PROJEKT „REUSSSOHLENSCHUTZ“

Im Oktober/November 2014 konnten noch wichtige Arbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt „Reusssohlenschutz“ abgeschlossen werden. Zwei hohe Stützmauern oberhalb der Steffenbachbrücke wurden gesichert. Zudem wurde der Flusslauf im Bereich der Mauern durch gezielte Steinsprengungen und Blocksätze auf die linke Talseite, weg von den Mauern, gedrängt. Diese sind damit besser vor Hochwassern geschützt.

Unterhalb des Tunnels III wurden zwei Buhnen in der Reuss erstellt, mit dem Ziel, den Fluss weg vom Bahntrasse zu drängen, das seit längerem bei Hochwassern gefährdet war.

WERKSTATTNEUBAU REALP

Hier konnte am Innenausbau weitergearbeitet werden. Der grosse 16 to-Hallenkran wurde montiert und in Betrieb genommen. Das Gleis 85 (alte Bekohlungsanlage) konnte nach der Fertigstellung wieder in Betrieb genommen werden. Im Rahmen eines Lernendenlagers der Firma Eglin Elektro AG wurden die Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen fertiggestellt. Die im Zusammenhang mit dem Werkstattneubau provisorisch verlegte Schweigstrasse wurde definitiv wieder hergestellt und erhielt einen neuen Belag. Beim Eingang zum Magazin „Bielen“ entstanden einige Parkplätze für DFB-Dienstfahrzeuge.



SCHEITELTUNNEL

Die geplanten Sanierungsarbeiten konnten nur teilweise realisiert werden. Immerhin wurden auf mehreren Metern Streifenfundamente erstellt, auf welche die Spritzbetonschale abgestellt wird.

Die in dieser Umgebung speziell beanspruchten Niederspannungsinstallationen wurden instand gesetzt und einer periodischen Kontrolle unterzogen.

BLAUHAUS GLETSCH

Dieses Gebäude entwickelt sich immer mehr zu einem Sorgenkind der Bauabteilung und der ganzen DFB. Das ganze Haus und vor allem das sehr schadhafte Blechdach kann mangels fachkundigem Personal nicht mehr durch die Bauabteilung repariert und unterhalten werden. Es fallen immer wieder grössere und kleinere Reparaturen bei der Inneneinrichtung an, zudem sind weitere Auflagen seitens der kantonalen Aufsichtsbehörden vor allem bezüglich der Sicherheit zu erwarten. Wegen des sehr hohen Finanzbedarfs für eine Sanierung des Gebäudes muss dessen zukünftige Verwendung grundsätzlich überlegt werden.

WIEDERKEHRENDE HERAUSFORDERUNGEN

Nebst den grösseren Bauarbeiten wurden pflichtgemäss auch die vielen „Routinetätigkeiten“ erledigt: Schneeräumung und Auswinterung der Anlagen, Bewirtschaftung der Magazine, Instandhaltung und Reparaturen von Maschi-

nen und Geräten, Weichenkontrolle, Streckenkontrolle und Kleinunterhalt am Bahn-Oberbau. Die Vegetationsgruppe kümmerte sich auch um die Gleisentwässerungssysteme, sie wurde von mehreren Lernendenlagern unterstützt.

An der Steffenbachbrücke konnten die Unterhaltsarbeiten weitergeführt und die Mauersanierungen abgeschlossen werden. Elektroinstallationen, Stellwerkanlagen und die Bewässerungs- und Löschanlage wurden geprüft und unterhalten. Das Ingenieurteam inspizierte in mehreren Einsätzen die Kunstbauten, erstmals auch in Zusammenarbeit mit einem Einsatz von Lernenden der Firma Jermann Ingenieure und Vermessung.

PROJEKTIERUNGSARBEITEN, SCHULUNG

Bei der geplanten Wagenremise befasste sich die Bauabteilung mit Detailabklärungen Einstellhallen anderer Bahnen als Referenz- und Vergleichsobjekte besichtigt.

Für die geplante Aufstockung des Kantinentrakts in Realp (Garderobe- und Archivraum) ist die Baubewilligung der Gemeinde eingetroffen. Für die Massnahmen an der Reusssohle musste ein Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Am alljährlichen Bautreffen im März nahmen 87 ständige Mitarbeiter und Kaderleute teil. Ausbildungskurse wurden durchgeführt für Sicherheitswärter (11 Teilnehmer) und das Rock-Cracker Spaltsystem, ein Sprengverfahren, für das kein Sprengbrevet erforderlich ist (10 Teilnehmer). Ein externer Ausbilder prüfte 5 zusätzliche Staplerfahrer..

DFB-BAUABTEILUNG: GEPLANTE GRÖSSERE ARBEITEN 2015

Totalumbau 300 m ¹ Gleis oberhalb Steinstafelbrücke km 54.170 - 54.470	Ersatz Schienenprofil B durch Profil VST-C
Scheiteltunnel, Sanierung von mehreren m ¹ Kalotte, Gewölbe und Spitzbögen	
Sanierung von 2 - 3 schadhafte Durchlässen	Definitive Festlegung erst im Frühjahr 2015 nach den Resultaten der Bauwerkskontrolle und der Winterschäden 2014/15
Sanierung von 2 - 3 schadhafte Stützmauern	Definitive Festlegung erst im Frühjahr 2015 nach den Resultaten der Bauwerkskontrolle und der Winterschäden 2014/15
Gletsch, Fussgängerbrücke über den Rotten: Sanierung Widerlager Seite AG	
Werkstattgebäude, Fertigstellung Fassade und Dach	
Totalumbau 100 m ¹ Gleis im Scheiteltunnel, TM 1237 - 1337	Ersatz Schienenprofil B durch Profil VST36
Sidelenbachbrücke, Einbau einer Brückenabdichtung	



Diese Reihe von links nach rechts

Fertiggestellte Bruchsteinverkleidung des bergseitigen Portals des Tunnels
Alt-Senntumstafel II
21.07.2014

Aufmauern der Tunnelportale

Unterbetonieren einer Stützmauer



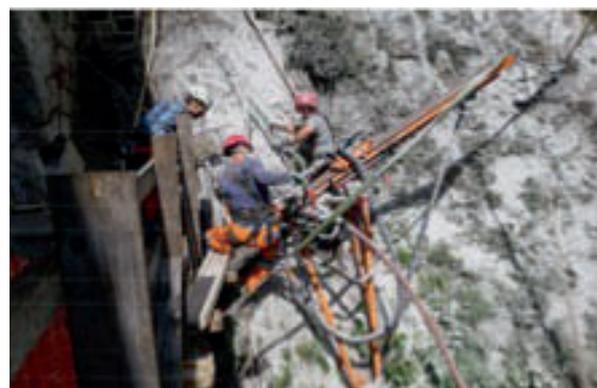
links
Brücke Chüeplangge, gesichertes Widerlager

rechts
Laufkran 16 Tonnen im Werkstattgebäude Realp, Halle Gleise 82/83 nach der Montage
03.02.2014

Für die Aufgaben der Bauabteilung wurden insgesamt 42'232 Arbeitsstunden (5279 Arbeitstage) geleistet. Die Anteile der beteiligten Gruppen betragen:

Ständige Mitarbeiter Bauabteilung	_____	37 %
Baugruppen VFB	_____	36 %
Lernendenlager	_____	10 %
Asylsuchende	_____	10 %
Zivilschutz	_____	5 %
Volunteers Credit Suisse	_____	2 %

Die sehr intensive Bautätigkeit beanspruchte die Bauabteilung und vor allem deren Leitung bis aufs Äusserste. Erschwerend kam dazu, dass der Bauchef, Walter Willi, krankheitshalber ausfiel. Für 2015 muss die personelle Situation geklärt und die Leitung der Bauabteilung verstärkt werden.



Brücke Chüeplangge: Bohren der Felsanker



Knochenarbeit beim Unterbetonieren der Stützmauern



KAUM ZU GLAUBEN, ABER WAHR – RUND EIN

DUTZEND DFB-FRONIS GINGEN FREMD!

VON ALFREDO DEGEN, ZUGBEGLEITER UND DREI WEITEREN FREMDGEHERN

Natürlich gingen sie nicht so fremd, wie es im ersten Moment scheint, sondern sie gingen in fremde Kriegsdienste, genauer zur Päpstlichen Schweizergarde in Rom.

LESEN SIE DIE ERSTE, SPANNENDE GESCHICHTE.

Bruno Letter, Ex-Präsident der Sektion Zürich des VFB und Ex-Gardist 1964-1966

Die Beweggründe für meinen Gardebeitritt waren vielfältig. Das Fernweh trieb mich weg von zu Hause, etwas das mich das ganze Leben begleitet! Es lockte mich der Reiz: "auf zu neuen Ufern" und die Tätigkeit am Nabel der kath. Kirche sowie einen Blick hinter die dicken Mauern des Vatikans zu werfen. Am 31. August 1964 begann das grosse Abenteuer. Für das Einleben blieb nicht viel Zeit. Der militärische Drill begann schon am nächsten Morgen. Mit Hellebarde umzugehen war das Einfachste, aber 2 Stunden stramm zu stehen empfand ich zu Beginn schwierig und schmerzhaft.

Meinen Entschluss, der Garde beizutreten, habe ich nie bereut, zumal ich mir stets bewusst war, dass ich gleichzeitig bei einer einzigartigen Aufgabe eine unvergessliche, eindruckliche Zeit verbringen durfte. Das Konzil, welches ich aus nächster Nähe mitverfolgen durfte, bedeutete für mich den Höhepunkt meiner Dienstzeit, obwohl der Dienst dadurch noch strenger war und die Freitage oftmals gestrichen wurden. Es blieb aber auch Zeit, die faszinierende und geschichtsträchtige Stadt Rom mit all ihren Facetten zu erkunden und zu erleben, was ich auch vollumfänglich nutzte.

Der ersehnte Blick hinter die dicken Mauern des Vatikans war sehr interessant, lehrreich aber auch ernüchternd. Es "mänschelet" halt überall – auch im Vatikan! Dass mich Prunk und Pomp damals stark beeindruckten und ich Teil

der bunten und hierarchisch streng geregelten Entourage um den Papst herum sein durfte, erfüllte mich mit Stolz und Dankbarkeit. Die "svizzeri" hatten ohnehin ein hohes Ansehen und Privilegien und dies nicht nur innerhalb des Vatikanstaates. Als Folge des 2. Vatikanischen Konzils wurde viel vom Glanz abgebaut und die Schweizergarde verblieb als einziges Corps. Eine Ehre nicht nur für die Garde, sondern auch für die Schweiz.

Zur DFB kam ich einige Jahre vor meiner Pensionierung wie die Jungfrau zum Kinde, indem mich Fritz Schmutz – unser Nachbar im Ferienhaus – so lange bearbeitete, bis ich meinen ersten Schnuppertag in Chur als "Rost- und Schmutzkratzer" absolvierte. Es folgten weitere Einsätze und langsam sprang das uns alle befallene Virus auch zu mir. Je länger ich dabei war, kam die Überzeugung, dass dieses hochalpine Kulturgut erhalten werden muss. Meine Einsätze auf der Strecke sind so vielfältig und abwechslungsreich wie die zusammengewürfelten Fronis. Seit einigen Jahren bin ich regelmässig in der Küche Realp und im Mannschaftswagen eingesetzt. Diese Abwechslung in den Bergen gefällt mir und ich hoffe noch einige Jahre dabei sein zu können. Mit viel Freude engagiere ich mich seit einigen Jahren auch im Vorstand der Sektion Zürich.

In einem weiteren Bericht werden wir wir über die Geschichte und das Wesen der Schweizergarde schreiben.



Besuchen Sie das Museum in Naters:
Stiftung Kulturzentrum
Päpstliche Schweizergarde
Postfach CH-3904 Naters
www.zentrumgarde.ch

Bilder von Bruno Letter

links

Das waren noch Zeiten:
Bruno 1964 bei der
Vereidigung

rechts

Bruno Letter heute





AUS EINEM BENZIN- WIRD EIN DIESELTRIEBWAGEN

BENZINTRIEBWAGEN CFMH NR. 21

VON PETER RIEDWYL, PRÄSIDENT DER STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE

Die Furka-Oberalpbahn (FO) bestellte 1927 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) zwei Einheiten des Benzintriebwagens CFmh mit der Absicht, diese im Winter anstelle der unrentablen Dampfzüge auf den Strecken zwischen Brig und Oberwald sowie Disentis und Sedrun einzusetzen.

Bei einer Steigung von 90 Promille konnten die Benzintriebwagen mit einem «Zweiachser» fahren, in der Ebene mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h und in der Zahnstange mit maximal 20 km/h. Der Antrieb erfolgt durch einen acht Zylinder Boxermotor mit 15 Liter Hubraum und 145 PS. Bei der FO waren die beiden Fahrzeuge bis 1942 im Personenverkehr im Einsatz.

Der Benzintriebwagen mit der Nummer 22 wurde 1947 an die Rhätische Bahn (RhB) verkauft. Diese setzte das Fahrzeug mit ausgebautem Zahnrad bis ca. 1955 im Prättigau ein. 1960 führte sein letzter Weg zum Schrottplatz.

Das Fahrzeug mit der Nummer 21 wurde während der Elektrifikation im Fahrleitungsbau verwendet und später kaum mehr eingesetzt. Ab 1965 für das Verkehrshaus der Schweiz (VHS) reserviert, wurde «Nummer 21» von 1965 bis 1973 in Alpnachstad remisiert. In der Werkstatt Meiringen erhielt das Fahrzeug im Jahre 1973 eine gründliche Aussenrenovierung, um dann ab 1974 im Verkehrshaus VHS ausgestellt zu werden.

LEIHGABE AN DIE DFB AG

Im Jahre 1996 erhielt die DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG (DFB) den Benzintriebwagen als Leihgabe mit der Auflage, das Fahrzeug für den Fahrbetrieb auf der Furka-Bergstrecke aufzuarbeiten. Mit der Arbeit wurde die Firma Tafag AG in Goldau, die bereits Instandhaltungsarbeiten für die DFB ausführte, beauftragt. Der Auftrag endete mit einem Rechtsstreit zwischen der Tafag AG und der DFB. Am Fahrzeug selber wurden in dieser Zeit keine Arbeiten ausgeführt. Im September 2000 wurde der Benzintriebwagen in die Wagenwerkstatt Aarau der Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke überführt. Dort steht er zurzeit.

Nach Rücksprache mit dem Verwaltungsrat DFB beantragte der Geschäftsleiter DFB mit Schreiben vom 8. Juni 2010 dem Verkehrshaus der Schweiz, den Benzintriebwagen der Stiftung Furka-Bergstrecke ins Eigentum zu übertragen. Im

Schreiben selbst wurde dargestellt, wie man beabsichtige, „die Instandstellungsarbeiten für einen fahrbereiten Triebwagen“ zu organisieren:

- SFB beauftragt die DFB mit den Instandstellungsarbeiten.
- In der Projektorganisation DFB wird Werner Beer, Leiter der Wagenwerkstatt Aarau, als Projektleiter aufgeführt. Als Projektleiter Fahrwerk ist Martin Horath aus Goldau erwähnt.

Weiter machte der Geschäftsleiter im Schreiben eine Aussage zur Motivation der DFB in der Sache Benzintriebwagen: „Wir freuen uns auf dieses anforderungsreiche und interessante Projekt und sind überzeugt, dass ein zukünftiger Einsatz dieses Kulturgutes auf unserer Bergstrecke eine grosse Bereicherung unserer Bahn darstellen wird.“

Aufgrund dieser Zusicherungen der DFB hat der Stiftungsrat des Verkehrshauses der Schweiz im November 2010 der Übertragung an die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) unter den vereinbarten Bedingungen zugestimmt. Mit der Annahme des Geschenkes hat die SFB Verpflichtungen übernommen.

IM EIGENTUM DER STIFTUNG

Fragen und Diskussionen um alte Spenden und Millioneninvestitionen für eine Wiederinstandstellung veranlasste den Stiftungsrat das Thema zu vertiefen. Die beiden in der Vereinbarung mit dem Verkehrshaus genannten Projektleiter erklärten, dass sie nicht in der Lage sind eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Der Stiftungsrat beschloss deshalb aufgrund der seit längerem ungeklärten Situation im September 2013 bei der Firma Schorno-Locomotive-Management- GmbH (SLM GmbH) in Winterthur eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

Aus heiterem Himmel und ohne Rücksprache mit dem Stiftungsrat SFB schob der Verwaltungsrat DFB den Benzintriebwagen mit der Strategie 2020, präsentiert bei den 4x3 Gesprächen im Dezember 2013 in Würenlingen, auf das Abstellgleis und erklärte ihn zum Museumsfahrzeug, weil ein zulassungsfähiger Umbau / Revision aus der Sicht der DFB AG nicht möglich ist. Die DFB missachtete damit bestehende Verträge.

Organisiert durch die Stiftung SFB, fand am 28. November 2014 in der Wagenwerkstatt Aarau die Präsentation der von



Ralph Schorno verfassten Machbarkeitsstudie vor 33 interessierten Personen statt. Obwohl ebenfalls zur Veranstaltung eingeladen, entschieden Verwaltungsrat und Geschäftsleitung DFB dem Anlass fern zu bleiben. Bemängelt wurde nach der vorgängigen Zustellung der Machbarkeitsstudie, dass zu wenige Fakten vorhanden seien und das Thema in der Strategieplanung der DFB bereits abschliessend behandelt wurde.

Alle im Vorfeld eingegangenen Bemerkungen wurden an einer Pinwand in Aarau für alle Teilnehmer transparent dargestellt. Ralph Schorno erläuterte mit zusätzlichen Folien die aufgeworfenen Probleme und zeigte die geplanten Lösungsmöglichkeiten auf. Insbesondere konnte er zeigen, dass entgegen der Meinung von internen Fachleuten alle notwendigen Komponenten im neuen Unterwagen Platz haben und auch der Partikelfilter eingebaut werden kann.

Bei der Präsentation in Aarau weist Federico Rossi darauf hin, dass entsprechende Studien und Gutachten bereits vorhanden sind. Diese Grundlagen nicht einzubeziehen führe zu unnötigen Kosten und bedeute doppelte Arbeit. Die Frage nach bereits vorhandenen Unterlagen wurde allerdings schon vor der Auftragserteilung an die SLM GmbH abgeklärt. Auf eine nochmalige Nachfrage nach der Präsentation in Aarau verweist der frühere Geschäftsleiter DFB, Peter Bernhard, auf die bereits zu diesem Thema befragten beiden Projektleiter, die in der Vereinbarung mit dem Verkehrshaus VHS aufgeführt sind. Auch dem heutigen Geschäftsleiter der DFB, Urs Züllig, sind keine entsprechenden Unterlagen bekannt.

Die wichtigsten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind:

- Die technische Machbarkeit des angestrebten Dieseltriebwagens wird erfüllt mit dem Neubau eines zum historischen Benzintriebwagen passenden Unterwa-

gens.

- Der neue Unterwagen erfüllt alle Anforderungen an einen zulassungsfähigen Triebwagen und bietet genügend Raum zur Unterbringung aller Komponenten. Die notwendigen Kompromisse gewährleisten die Erfüllung der technischen Forderungen an ein Neubaufahrzeug.
- Die Spurführung des dreiachsigen Fahrzeuges im Gleis und die Abwicklung von zwei Abtschen Zahnradern in der Zahnstange sind prinzipiell theoretisch von der Firma Prose AG untersucht und in Grafiken als Nachweis der Machbarkeit dargestellt.
- Der dieselhydraulische Antrieb mit 280kW Traktionsleistung ist für das geforderte Zugförderungsprogramm ausreichend mit Reserven dimensioniert.
- Die Bremssysteme werden im Detailprojekt nach den aktuellen Vorschriften geplant.
- Der Bau des Fahrzeuges ohne Zulassungskosten und ohne Oberwagen (da vorhanden) wird aus heutiger Sicht mit CHF 1'200'000 geschätzt (+/- 15 %).
- Im künftigen Einsatz auf dem DFB Netz erfüllt der neue Triebwagen wieder den genau gleichen Zweck wie damals bei der FO. Er ersetzt in verkehrsschwachen Tagen die Dampflok um Kosten zu sparen und er erhält den Betrieb aufrecht, wenn Dampflok nicht fahren können. Dies könnte der Fall bei Waldbrandgefahr im Goms sein.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie ermuntert den Stiftungsrat SFB in dieser Sache weiter «am Ball» zu bleiben. Wer weiss, vielleicht begeistert «Nummer 21» tatsächlich künftige Gäste bei ihrer Reise über die Furka-Bergstrecke.

Bild unten links von
Ralph Schorno

Benzintriebwagen im
Schnee

Bild unten rechts von
Max Graf

Blick in die Wagen-
werkstatt Aarau aus
dem Führerstand von
«Nr. 21»



Weitere Informationen zum Benzintrieb-
wagen finden Sie unter www.dfb.ch/stiftung/benzintriebwagen





DFB SCHNEEBAR IN BETRIEB

VON ARNE MORTIZ UND FOTO VON RUEDI NICK

Eine bekannte Skitour in der Zentralschweiz führt von Realp auf den Stotzigen Firsten. Sie führt direkt am Depot der DFB vorbei.

Seit diesem Winter bietet die DFB-Schneebar Samstags und Sonntags den Touren-Skifahrern aber auch den zahlreichen Winter-Spaziergängern eine Rastmöglichkeit. Bei guter Musik werden das beliebte Kafi Chessiwasser und Glühwein angeboten – aber auch diverse Kaltgetränke.

Für die Besetzung der Schneebar werden freiwillige Helfer gesucht. Interessenten melden sich bitte unter events@dfb.ch



LITERATURTIPP

„DIE WUNDERSAME RETTUNG DER FURKA-BERGSTRECKE“

Vor kurzem ist von unserem Sektionsmitglied und „Mann der ersten Stunde“ Silvio Bircher das Buch „Nah am Zeitgeschehen“ erschienen. Darin widmet der damalige Nationalrat und Initiator der einstigen Rettungsaktionen der Furka-Dampfbahnstrecke, die kurz vor dem Abbruch stand, unter dem Titel „Die wundersame Rettung der Furka-Bergstrecke“ ein grösseres Kapitel. Silvio Bircher schreibt aber nicht nur über die Rettung von damals, sondern zeichnet auch die weiteren Etappen des Dampfbahn-Abenteuers bis zur Vollendung der Streckenführung nach Oberwald auf, zitiert Kampfgefährten und widmet selbst unserer zweitgrössten Sektion Aargau mit der eigenen Wagenwerkstätte einen separaten Abschnitt. Das Buch will daneben Gegenwart und Zeitgeschichte aufleben lassen. Es streift Themen aus Politik, Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt und Einzelaspekten des Sports. Auf fesselnde Art beschreibt Silvio Bircher denkwürdige politische Ereignisse und blickt hinter die Kulissen der Macht: auf seiner OSZE-Wahlbeobachtermission in Zentralasien, am Sitz der UNO, im Bundeshaus, beim Sport. Der Autor schildert aus vielen Begegnungen und Beobachtungen Probleme der Wirtschaft, das „Phänomen Blocher“, den Kampf der Frauen um Bundesratsitze, den Spagat der SBB bei den Preisen und Grossprojekten, den langsamen Schwenker zu einer Energiewende, die Schwierigkeiten mit Landesausstellungen und Olympischen Spielen, die Faszination des Fussball- und Radsports. Wir erleben Reiz, aber auch drohende Gefahren für Berge und Landschaften. Wir hören von Spannungen und Eigenheiten in den Südkantonen Tessin und Wallis und im dynamischen Aargau. „Nah am Zeitgeschehen“ ist ein authentisches Buch, mit einem ausführlichen Personenverzeichnis und 40 Bildern auf 225 Seiten. Das Buch kann mit untenstehendem Talon direkt bei der Druckerei Zofinger Tagblatt AG, Henzmannstr. 20, 4800 Zofingen zum Preis von Fr. 29.90 zuzüglich Porto und Verpackung oder im Buchhandel bezogen werden. Für Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke wird ein spezieller „Furka-Preis“ offeriert: Fr. 19.90 statt dem Buchhandelspreis von Fr. 29.90. Bitte die Bestellung direkt an den Autor richten (silvio.bircher@bluewin.ch)!

Ich bestelle ...Ex. „Nah am Zeitgeschehen“ vom Autor Silvio Bircher

Rechnung und Lieferung an:

Name/Vorname

Strasse/PLZ/Ort

Datum/Unterschrift



EINFÜHRUNG SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEM

SMS DFB

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Worum geht es? Die DFB braucht für den sicheren (Aus-)Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur ab dem 1.1.2016 eine Sicherheitsgenehmigung (SiGe) des Bundesamts für Verkehr (BAV). Ebenso benötigt sie für den sicheren Betrieb des Zugverkehrs und den Unterhalt des Rollmaterials ab dem 1.1.2016 eine Sicherheitsbescheinigung (SiBe) des BAV.

Das entsprechende Gesuch musste bis am 31.12.2014 dem BAV eingereicht werden. Wichtigster Bestandteil des Gesuchs ist der Nachweis, dass die DFB mit Hilfe ihres (neuen) Sicherheitsmanagementsystems (SMS) die Sicherheit vollumfänglich im Griff hat.

Die DFB erstellt das SMS für ihren eigenen Nutzen, um die Sicherheit weiter zu verbessern (und nicht für das BAV).

Der Netzzugang ist für die DFB kein eigentliches Thema, obwohl die DFB ja gelegentlich auf den MGBahn-Strecken Brig - Oberwald, Furka Basistunnel Oberwald - Realp, Realp - Andermatt - Göschenen resp. Disentis unterwegs ist. Ziel ist ein vereinfachter, gegenseitiger Netzzugang DFB - MGB vor allem gestützt darauf, dass das meiste DFB-Rollmaterial von der MGBahn resp. den Vorgängerbahnen FOB / BVZ / BFD stammt und so bereits früher auf der MGB-Infrastruktur sicher verkehrte. Dasselbe gilt im umgekehrten Fall für den Einsatz von MGBahn-Rollmaterial auf der Infrastruktur der DFB wie z.B. bei den SACE Zügen.

Die DFB bleibt auch in Zukunft ein integriertes Eisenbahnunternehmen. Demzufolge gibt es ein DFB SMS-Handbuch, jeweils mit den zugehörigen SMS-Prozessen. Dieses gliedert sich wie folgt:

- Teil A Unternehmung: mit den Themen Sicherheitsleistung, Risikobewertung, Gefahrenprotokoll
- Teil B Verkehr: Nachweis, dass die entsprechenden Artikel der EBV, AB-EBV, FDV und AB-FDV (diese sind vom BAV genehmigt) bekannt sind und eingehalten werden
- Teil C Infrastruktur: Nachweis, dass die entsprechenden Artikel der EBV und AB-EBV bekannt sind und eingehalten werden. Die Darstellung der Infrastruktur erfolgt als Referenzmodell per 31.12.2014. Ab 1.1.2015 sind Veränderungen gegenüber dem Referenzzustand festzustellen, getrennt nach signifikanten Änderungen und übrigen Änderungen.
- Hauptkapitel Referenzierungen mit Verweis auf die massgeblichen Dokumente (ca. 1000).
- Hauptkapitel SMS-Prozesse mit den Prozesslisten und

dem Verweis auf das mitgeltende SMS- Prozess-Handbuch

- sowie den Anhängen:
 1. Organigramme
 2. Liste entsprechend ausgebildetes Personal
 3. Gefahrenprotokoll
 4. Infrastrukturregister
 5. Rollmaterialverzeichnis

Das SMS-Handbuch bildet den statischen Teil während die dynamischen Elemente durch die SMS-Prozesse abgebildet werden.

DER MANN HINTER DEM SMS PROJEKT



Als Projektleiter konnten wir Manfred Lörtscher, VFB Mitglied der Sektion Zürich, gewinnen. Er war aufgrund seiner langjährigen Berufserfahrung im Bahnbereich (u.a. BBC Bahnabteilung, SBB Zf, SBB Infrastruktur und eisenbahnrechtlichen Fragen (BAV) die absolute Idealbesetzung für diese komplexe und in kurzer Zeit zu bewältigende Aufgabe. Die Erarbeitung des Handbuchs fand in der Form eines internen Audits mit vielen Fragen statt und hat diverse bekannte, aber auch unbekannte Defizite zutage gefördert. Manfred hat es mit enormem persönlichem Einsatz nicht nur geschafft, das erforderliche Werk termingerecht fertig zu stellen, sondern auch die „Mitstreiter aus den Abteilungen“ *** im Projektteam immer mit der nötigen Prise Humor bei der Stange zu halten und zu einem Sondereffort zu bewegen.

*** Bau: Manfred Willi / Werner Gysi
ZfW: Jürg Bolliger / Oliver Studer / Walter Frech

rechts

Manfred Lörtscher
beim Referat am
Kadertag im VHS in
Luzern



Betrieb: Hannes Wanner / Martin Fischer
Personal: Hansjürg Krapf
Vertretung VR: Theo Stolz

Die DFB ist Manfred Lörtscher zu grossem Dank verpflichtet und hofft, auch weiterhin auf seine Unterstützung zählen zu können.

ZUKÜNFTIG TATKRÄFTIGE WIRKUNG DES SMS DURCH DAS LEITORGAN SICHERHEIT

Mit der Erstellung des SMS und der Einreichung des Gesuchs für SiGe und SiBe ist ein erstes Etappenziel erreicht. Die eigentliche Arbeit mit der Beschreibung der Prozesse und deren Einführung in der Organisation beginnt erst.

Mit der Einführung des SMS wurde als neue Organisationseinheit das „Leitorgan Sicherheit“ geschaffen. Als Leiter dieses Organs konnte Hannes Wanner gewonnen werden.

Hannes Wanner in der DFB Organisation vorzustellen, wäre wie Wasser in den Rotten zu tragen. Als langjähriger Mitarbeiter und Universaltalent ist Hannes als Geologe, Fahrdienstleiter, Gästebetreuer- Ausbildner etc. den meisten DFB'lern ein Begriff.

Das Leitorgan Sicherheit setzt sich wie folgt zusammen: Nebst dem Leiter und dem Geschäftsführer als Stellvertreter gehören ihm an: Leiter Bau, Personalvertreter Bau, Leiter Betrieb, Personalvertreter Betrieb (Verkehr), Leiter Zugförderung, Personalvertreter Zugförderung, Leiter Werkstätten, Leiter Finanzen, Leiter Personal, Fachspezialist Arbeitssicherheit und Gesundheit, Fachspezialist Umweltschutz und Brandbekämpfung, Leiter Ausbildung.

Die wesentliche Aufgabe des Leitorgans ist die praxisgerechte Umsetzung des SMS, insbesondere des Regelkreises „Sicherheit“ resp. „kontinuierliche Verbesserung“ bestehend aus:

- Erarbeitung von Zielvorgaben für die Sicherheitsleistung
- Überprüfung der Wirksamkeit durch Audits und als Anlaufstelle für sicherheitsrelevante Meldungen
- Bewertung der Resultate und Festlegung von Massnahmen

Das Leitorgan trifft sich mindestens einmal vor der Saison für die Formulierung der Zielvorgaben, bei Bedarf während, sowie nach der Saison für die Auswertung. Das Leitorgan tagt nach Bedarf auch nach ausserordentlichen Ereignissen, soweit die Sicherheit betroffen ist.

NUR GANZ SICHER IST FÜR UNS SICHER GENUG - DER DFB SLOGAN ZUM THEMA SICHERHEIT

Für 2015 wurden erstmals die Sicherheitsleistungen der DFB wie folgt festgelegt:

- Einführung SMS
- Alle wichtigen SMS Prozesse definiert und die Hälfte davon bis Ende 2015 erprobt
- Konsequente Meldung von Ereignissen inklusive Beinaheunfällen
- Leitorgan Sicherheit operativ
- Mindestens 2 interne Audits durchgeführt
- Spezifische Sicherheitskennzahlen pro Abteilung als Teil der Jahresziele
- Information über ausgewählte Sicherheitsthemen

EINE PERSÖNLICHE EINSCHÄTZUNG

Die erforderlichen Gesuche für SiGe und SiBe sind termingerecht eingereicht und nun beim BAV in Bearbeitung. Die Einführung des SMS war nicht eine Frage des Wollens, sondern schlicht die Frage, ob die DFB auch 2016 noch fährt? Dass das Thema nicht ohne „Papierkrieg“ zu bewältigen sein konnte, war allen klar, die schon QS-Systeme in der Industrie eingeführt haben. Die Kunst besteht darin, den Druck, den die Einführung des SMS auf die DFB Organisation bringt, so umzusetzen, dass es der Professionalisierung der Organisation dient, ohne den Spassfaktor unserer einmaligen Freiwilligenorganisation (zu) stark zu beeinträchtigen. Bis jetzt bin ich der Auffassung, dass dies dank dem richtigen Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort gut gelungen ist.

Nochmals ein grosses Dankschön an alle Beteiligten und gleichzeitig die Aufforderung an alle, nicht nachzulassen und den Schwung ins neue Jahr mitzunehmen und Manfred Lörtscher, Hannes Wanner sowie die Prozess-Eigner bei der weiteren Implementierung zu unterstützen. Eines ist sicher: Es ist nicht das letzte Mal, dass wir über dieses Thema berichtet haben.



EINE AKTION DER BESONDEREN ART

DESSERTS FÜR FRONIS

VON PETER RIEDWYL, PRÄSIDENT DER STIFTUNG FRUKA-BERGSTRECKE



Ein grosszügiger Gönner der Stiftung hat mir einen ungewöhnlichen Spender-Wunsch angetragen. Er wäre bereit CHF 10'000 zu spenden, sofern die Stiftung sicherstellen kann, dass der Gegenwert in Form von Desserts den Fronis zu Gute kommt. Eine einigermaßen gerechte Lösung zu finden war nicht einfach. Für die Standorte der Wagenwerkstatt Aarau, der Werkstatt Uzwil und für Realp wird je ein Verantwortlicher bestimmt, der die Desserts bei der Romer's Hausbäckerei in Benken SG ab 1. April 2015 abrufen kann. Je CHF 2'000 stehen der Werkstätten Aarau und Uzwil und CHF 6'000 dem Stützpunkt Realp mit der Strecke Re-alp-Oberwald, zur Verfügung. Auf den drei ausgewählten Desserts, kleiner Gugelhopf, Nussgipfel und Amaretti gewährt uns die Romer's Hausbäckerei Sonderkonditionen als Aufstockung der Spende. Herzlichen Dank auch dafür. Es wäre schön, wenn ein Foto einer Gruppe beim Dessert Essen der DadF Redaktion zugestellt würde.

WETTBEWERBSGEWINNER 2014 DER STIFTUNG

An verschiedensten Anlässen der VFB Sektionen und in Realp, Gletsch und Oberwald konnte die Anzahl Passagiere, die mit der Furkabahn 2014 fahren würden, geschätzt und in Urnen eingeworfen werden. Während den Festivitäten im August in

Oberwald wurde als Versuch auch Tischsets mit Wettbewerbstonal aufgelegt. Zu gewinnen war zweimal ein Erlebnistag für sechs Personen mit Führung und Besichtigung bei der Dampfbahn im Wert von ca. CHF 1'000. Die von der DFB AG ermittelte Zahl an Passagieren ist 30'897.

Die glückliche Gewinnerin ist Trudi Loosli in Oberentfelden mit 30'898 und Bernhard Zenzünen aus Grengiols mit 30'900. Je eine VIP Tageskarte als Trostpreis erhalten Beat Zahnd aus Burgdorf und Jana Scherrer aus Inwil. Der Stiftungsrat hat beschlossen den Wettbewerb mit Karten und Tischsets zur Adressenge-winnung auch in diesem Jahr durchzuführen.

DANK

Im Namen des Stiftungsrates danke ich allen Spendern für Ihre Grosszügigkeit. Mit Ihrer Unterstützung der Stiftung Furka-Bergstrecke tragen sie wesentlich zur Erhaltung des historischen Kulturgutes bei. Ein Dankeschön gilt auch den Spendern, die uns Aktien der DFB AG geschenkt haben. Eingeschlossen in den Dank sind auch die vielen freiwilligen Mitarbeiter ohne die Mehr Erlebnis an der Furka nicht möglich wäre.



Einfach ein-scannen Et mehr erfahren!

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

Mehr wissen

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

Mitfahren

Dieses Jahr verkehren die Dampfzüge von Ende Juni bis Ende September. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitglied werden

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

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 888 03 03, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten

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

Für Zahlungen aus dem Ausland

Stiftung Furka-Bergstrecke

IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7

Swift-Code: BCSVCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland

Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Kontonummer: 1043 9302

Bank: Volksbank Lauterbach eG

BLZ 519 900 00

IBAN: DE 6151 9900 0000 1043 9302

BiC: GENODE51LB1

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.



KEIN WAGENBAU OHNE WERNER BEER

ZUR PENSIONIERUNG VON WERNER BEER

VON PETER DEBRUNNER, WAGENWERKSTATT AARAU

Werner Beer, der Initiator der Wagenwerkstatt der Dampfbahn Furka Bergstrecke in Aarau ist Ende September pensioniert worden. Das heisst aber nicht, dass er auch bei der Dampfbahn in Pension geht, im Gegenteil:

Seit 1994 schon am alten Standort in einem ehemaligen Schuppen der Fa. Sprecher & Schuh ist Werner die treibende Kraft und der Koordinator für den Aufbau und die Restaurierung der teilweise über 100-jährigen Personenwagen. Als erste Arbeit wurde damals ein angefangener Wagen von Goldau in die Werkstatt nach Aarau überführt und es fehlte noch ziemlich an Know-how. Aber dieser Wagen war dann immerhin 15 Jahre an der Bergstrecke im Einsatz, bevor er jetzt wieder in der Werkstatt zur Überholung gelandet ist. Gearbeitet wird immer dienstags und donnerstags. Manchmal waren es mehr, manchmal waren es weniger Leute, die den Weg in die Werkstatt fanden.

Für Werner war es damals schon nicht einfach, (und es ist heute noch so) die Arbeiten so vorzubereiten, dass immer alles rund lief. Aber Werner liess sich nicht entmutigen – im Gegenteil: Unermüdlich, teils sogar am Samstag oder manchmal sogar am Sonntag, war Werner in der Werkstatt anzutreffen um kleinere oder auch grössere Arbeiten vorzubereiten.

Seit nun mehr sechs Jahren sind wir am jetzigen Standort (alter Schlachthof der Stadt Aarau) und haben uns maschinell sehr gut eingerichtet. Nach und nach sind Maschinen aller Art geliefert und am entsprechenden Standort montiert worden. Auch alles unter der Federführung von Werner und den ‚Fronis‘.

Mittlerweile ist der vierzehnte Wagen in Bearbeitung und die Arbeiten gehen mittlerweile auch zügig voran. Waren es anfänglich zwölf bis fünfzehn Leute, die sich an die Wagenprojekte machten, sind es heute total um die sechzig Leute, die regelmässig in die Werkstatt kommen. Da die Leute aus allen Schichten stammen, es aber immer für jeden, jede (mittlerweile kommen auch Frauen regelmässig in die Werkstatt) eine entsprechende Arbeit gibt, das verdanken wir den guten und gezielten Arbeitsvorbereitungen von Werner. Jetzt hat Werner das Pensionsalter erreicht und hat dadurch etwas mehr Zeit um sich den Belangen der Werkstatt zu widmen.

Wir Werkstattmitarbeiter hoffen und freuen uns, wenn Werner noch lange die Geduld mit uns aufbringt und dass wir noch lange von Werners Erfahrung im Wagenbau profitieren können.

Wir hoffen aber auch, dass seine Partnerin Brigitte Verständnis hat für Werners grossen und unermüdlichen Einsatz für die Dampfbahn.



Bild links von Ruedi Traub

Werner Beer anlässlich des Tages der offenen Tür am 24.4.2010

Bild unten von Peter Debrunner

Besprechung mit den Berner-Kollegen, die jeweils donnerstags in die Werkstatt kommen.





GOTTHARD-BERGSTRASSE BEHÄLT NACH ERÖFFNUNG DES BASIS-TUNNELS WICHTIGE FUNKTION

EIN ZWISCHENBERICHT

VON BEAT J. KLARER, DFB-MARKETING

Der Bundesrat hält in einem Bericht zur Eisenbahn-Bergstrecke am Gotthard fest, dass diese auch nach Eröffnung des Basistunnels Ende 2016 eine grosse Bedeutung behält. Dieser Entscheid ist von äusserster Wichtigkeit für die Regionen oberes Reuss- und Urserental, der Leventina sowie für die DFB. Sie soll darum für den Erschliessungsverkehr und den touristischen Verkehr weiter betrieben werden. Die Politik und die SBB streben aber an, die Betriebskosten zu senken. Wegen der offenen Entwicklung der Nachfrage ist periodisch zudem eine Neubeurteilung nötig – erstmals voraussichtlich 2025. Für eine Kandidatur der Gotthard-Bergstrecke für das Weltkulturerbe der UNESCO sollen weitere Abklärungen getroffen werden.

Der Bundesrat hat einen Bericht zur künftigen Nutzung der Gotthard-Bergstrecke verabschiedet. Er erfüllt damit ein Postulat, das aus der Feder von Ständerat Isidor Baumann (Uri) eingereicht wurde. Der Gotthard-Bergstrecke kommt aus raumplanerischen, regionalpolitischen und verkehrstechnischen Gründen weiterhin eine hohe Bedeutung zu. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird der bisherige Fern- und Güterverkehr der Eisenbahn durch den Gotthard-Scheiteltunnel jedoch weitgehend wegfallen. Vor diesem Hintergrund sind folgende Schlussfolgerungen festzuhalten:

- Die Gotthard-Bergstrecke soll im schweizerischen Eisenbahnnetz integriert bleiben und für den Erschliessungsverkehr sowie den touristischen Verkehr weiter betrieben werden.
- Die Vereinbarungen mit den Verkehrs- bzw. Infrastrukturbetreibern für den Betrieb auf der Gotthard-Bergstrecke erfolgen im Rahmen der normalen, für die Bahninfrastruktur und Angebotsfestlegung gängigen Verfahren. Bis zum Auslaufen der SBB-Fernverkehrskonzession Ende 2017 wird das Angebot als Fernverkehr von der SBB erbracht. Wie das Angebot anschließend definiert werden soll, wird derzeit geprüft.
- Geprüft wird auch ein Stundentakt aus jeder Richtung mit FLIRT und TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia) Fahrzeugen mit einem Bruch voraussichtlich in Erstfeld.
- Der unveränderte Erhalt und Weiterbetrieb der Bahninfrastruktur auf der Gotthard-Bergstrecke ist kostspielig. Es sind darum kostensenkende Massnahmen umzusetzen. Da der Verkehr über die Bergstrecke abnehmen wird, ist es zum Beispiel denkbar, die Abstände für Erneuerungsarbeiten zu vergrössern oder nicht mehr benötigte Anlagenteile zurück zu bauen.
- Zurzeit werden in einer Arbeitsgruppe der SBB Historic und mit weiteren Dienstleistern der besagten Region weitere touristische- und eisenbahnhistorische Angebote geprüft und realisiert. In dieser kleinen Arbeitsgruppe ist auch die DFB voll als Mitglied integriert.
- Eine periodische Neubeurteilung der Situation ist aufgrund der unsicheren Nachfrageentwicklung notwendig. Verbindliche Beschlüsse zur mittel- und langfristigen Gestaltung der Gotthard-Bergstrecke können erst nach Vorliegen verlässlicher Daten zur Verkehrsentwicklung nach Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels getroffen werden. Aus heutiger Sicht wird dies frühestens 2025 der Fall sein.
- Weil die Ausgestaltung des Angebots auf der Gotthard-Bergstrecke offen ist, beurteilt der Bundesrat eine Kandidatur für das Weltkulturerbe der UNESCO zum jetzigen Zeitpunkt als wenig erfolgversprechend. Er will vorläufig darauf verzichten. Die Möglichkeit für eine Kandidatur soll jedoch offen gehalten werden. Zu diesem Zweck sind Grundlagen zu erarbeiten, die es erlauben, verbindliche Aussagen zu den gesamtwirtschaftlichen Kosten und dem Nutzen einer Welterbekandidatur Gotthard zu machen.

Bild von SBB Historic
RAe „Gotthardo“ TEE
kurz vor dem
Wattinger- Kehrtunnel





AUS DEM VEREIN

SEKTIONSPRÄSIDENTENKONFERENZ DEBATTIERT ÜBER KOOPERATIONVERTRAG

VON JULIAN WITSCHI, ZV VFB

Die Sektionspräsidentenkonferenz (SPK) dient ergänzend zur Delegiertenversammlung dem Austausch und der Koordination zwischen den Vereinssektionen. Hauptthemen des Treffens vom 8. November in Würenlingen waren Aktuelles aus Verein, AG und Stiftung sowie die künftige Kooperation innerhalb der DFB.

29 Personen nahmen an der SPK teil, darunter Vertreterinnen und Vertreter von 16 der 23 Sektionen. VFB-Präsident Robert Frech orientierte über diverse administrative Themen und Projekte sowie das neue Layout des „Dampf an der Furka“. SFB-Präsident Peter Riedwyl orientierte aus erster Hand über die Aktivitäten der Stiftung und DFB-Geschäftsleiter Urs Züllig berichtete aus der AG, insbesondere über den wetterbedingt mässigen Verlauf der vergangenen Betriebsaison.

Am Nachmittag stand die Frage im Zentrum, wie die Zusammenarbeit von Verein und AG verbessert werden kann. Auch wenn der Antrag von VFB und SFB an der Generalversammlung 2014 der DFB AG gescheitert ist, pochen Verein und Stiftung auf einer engen Kooperation gemäss Gruppenleitbild. Der VFB wird aber laut Zentralvorstand in die Entscheidungsprozesse nicht rechtzeitig einbezogen. Dabei ist im gültigen Kooperationsvertrag vereinbart, dass die DFB AG zuständig ist für ihre strategische Ausrichtung nach anhören des VFB.

Ernst Künzli, Verwaltungsratspräsident der DFB AG, erklärte, die AG nehme jeden guten Vorschlag gerne auf und nehme jeden ernst. Aber er halte sich an die Definition der drei Organisationen und deren Aufgaben. Die SPK-Teilnehmenden stellten sich schliesslich in einer Abstimmung gegen eine jetzige Kündigung des Kooperationsvertrages. Der ZV erhielt aber den Auftrag, den Vertrag zu überarbeiten, eine Vertretung des VFB im Verwaltungsrat zu erörtern und den Vertragsentwurf der nächsten Delegiertenversammlung zu unterbreiten.

Abschliessend widmete sich die SPK Marketingthemen wie dem neuen Anlauf für die Schulung von Werbepersonal. Der Zentralvorstand stellte eine Vorlage für eine Bedankungsurkunde an Fronis zur Verfügung. Finanzchef Pepi Helg verwies darauf, dass die Spesen für Banküberweisungen aus dem Ausland in die Schweiz teils horrend (18 Euro) seien. Es solle daher unbedingt das gebührenfreie SEPA-System verwendet werden.

Bereits am 18. Oktober hatten sich die Verantwortlichen der Sektionen aus Deutschland und den Niederlanden in Mannheim getroffen. Themen der Besprechung waren unter anderem die Schulung der Sektions-Webmaster, die Erfahrung mit der SEPA-Umstellung, Werbung für Freiwilligenarbeit, der Auftritt an Werbeständen, der Bezug von Werbemitteln und natürlich der Erfahrungsaustausch zwischen den Sektionen.



Weitere Bilder der SPK finden sich auf unserer Internetseite www.dfb.ch/verein



Bilder von Bernd Hillemeier

oben links
Der Gastgeber, VFB-Präsident Robert Frech

oben rechts
Die SPK-Teilnehmer während einer Pause in Würenlingen

unten
Plattform für Vorträge, Diskussionen und Einzelgespräche



ZENTRALVORSTAND VFB

AKTUELLES

VON ROBERT FRECH, ZENTRALPRÄSIDENT

Der Vorstand möchte seine Mitglieder wieder einmal mit seiner Mitgliederstatistik über den Zustand des Vereins informieren:

1. MITGLIEDERBESTAND

Der gesamte Mitgliederbestand per 15. Januar 2015 betrug 7963 Mitgliedschaften, dies bedeutet ein Minus von 86 gegenüber dem Vorjahr. Dieses Minus teilt sich auf mit -63 aus Schweizer Sektionen und -23 aus ausländischen Sektionen. Die Schweizer Sektionen vereinen 6990 und die Sektionen im Ausland 973 Mitgliedschaften.

2. MITGLIEDERKATEGORIEN

Die 7963 Mitgliedschaften teilen sich wie folgt auf:

Einzel	5663
Familien	2071
Jugendliche (<25 Jahre)	35
Lebenslang	145
Firmen	49

Leider muss der Zentralvorstand feststellen, dass der Mitgliederbestand stagniert, da er seit einiger Zeit um die Zahl 8000 herumpendelt. Es braucht deshalb vermehrt verstärkte und vereinte Bemühungen in den Sektionen und durch unsere Mitglieder selbst, damit wir den Bestand wieder sichtbar erhöhen können. Wir möchten hinweisen, dass die Aufgaben der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und deren Kosten seit der Eröffnung der gesamten Strecke im Jahre 2010 nicht kleiner geworden sind, sondern im Gegenteil sich wesentlich vergrössert haben. Mit andern Worten brauchen wir auch einen Zuwachs unseres Nachwuchses an freiwilligen Mitarbeitenden.

Liebe Mitglieder, ihr unterstützt ein einmaliges Kulturgut in den Schweizer Alpen, welches für unsere nachfolgenden Generationen erhalten werden muss. Wir sind überzeugt davon, dass die Bedeutung dieser Bahn in Zukunft sogar zunehmen wird.

DESHALB UNSERE BITTE: Werbt innerhalb eurem Bekanntheitskreis für unsere Bahn und macht mit ihnen eine Fahrt auf der Bergstrecke. Die Begeisterung dafür und die Motivation dazu kommen mit dem Erlebnis.

NEUE EURO-MITGLIEDSBEITRÄGE

VON BERND HILLEMAYER, VFB-VIZEPRÄSIDENT

Im April 2014 hat die Delegiertenversammlung beschlossen, den Euro-Mitgliedsbeitrag auf 48,00 € für das Einzelmitglied zu erhöhen. Warum ist dies erfolgt, obwohl erst vor wenigen Jahren dieser Beitrag bereits einmal erhöht wurde? Damals hatte sich der Wechselkurs des Euro gegenüber dem Schweizer Franken drastisch verändert. Dadurch war es unausweichlich geworden, den Euro-Beitrag zu erhöhen, um zumindest annähernd den gleichen Wert gegenüber dem festgesetzten Beitrag in der Schweiz zu erreichen. Man war dabei aber bewusst deutlich niedriger geblieben und wollte zuerst die weitere Kursentwicklung abwarten. Nachdem sich der Wechselkurs 2013/14 im Bereich zwischen 1,20 und 1,25 CHF für den Euro eingependelt hat war es aber an der Zeit, den Beitrag entsprechend anzupassen.

Die ab dem Jahr 2015 gültigen jährlichen Mitgliedsbeiträge belaufen sich damit auf 48,00 € für die Einzelmitglieder, 72,00 € für Familien, 240,00 € für juristische Personen und 24,00 € für Jugendliche. Der einmalige Beitrag für eine lebenslange Mitgliedschaft beträgt nun 960,00 €.

DANK AN DIE MITGLIEDER

Der Zentralvorstand begrüsst die Neumitglieder und bedankt sich bei allen Mitgliedern für die treue Unterstützung! Sie tragen entscheidend dazu bei, dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke weiter rollt. Der Verein fördert den Betrieb finanziell und aus seinen Reihen können viele freiwillige Mitarbeitende gewonnen werden. Jedes Mitglied anerkennt mit seinem Beitrag auch die Leistung der Fronis und unterstützt die Werbeaktivitäten für die Dampfbahn. Der Mitgliederausweis, der zu verbilligten Fahrten auf der DFB-Strecke berechtigt, liegt zusammen mit der Jahresrechnung dem Versand dieses Heftes bei. Herzlichen Dank für eine termingerechte Überweisung.



2015 Fahrplan Preise

Freitag, Samstag und Sonntag
vom 20. Juni bis 27. September 2015
Täglich vom 6. Juli bis 16. August 2015

Realp – Gletsch – Oberwald

Zugnummer	217	131	137	241	155	269
Sitzplätze	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.
Realp DFB ab		10.15	12 11.15	Gletsch–Oberwald mit Diesellokomotive (mit Umsteigen in Gletsch)	14 14.15	Gletsch–Oberwald mit Diesellokomotive (ohne Umsteigen in Gletsch)
Tiefenbach DFB ab		10.35	• 11.35		• 14.35	
Furka DFB an		11.00	• 12.00		• 15.00	
Furka DFB ab		11.25	• 12.35		• 15.30	
Muttbach-B. ab		11.35	• 12.45		• 15.40	
Gletsch an		11.56	12 13.07		14 16.01	
Gletsch ab	11 09.30	12.00	↘	13 13.15	↘	13 16.10
Oberwald an	11 10.00	12.25		13 13.40		13 16.35

Platzreservation in den Dampfzügen ist obligatorisch.

Reservations-system:
www.dfb.ch

Oberwald – Gletsch – Realp

Zugnummer	128	234	160	266	166
Sitzplätze	2.Kl.	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.
Oberwald ab	11 10.20	13 11.25	13.50	13 14.45	
Gletsch an	• 10.45	13 11.47	14.15	13 15.07	
Gletsch ab	• 10.50		14.20		12 15.15
Muttbach-B. ab	• 11.15		14.45		• 15.40
Furka DFB an	• 11.25		14.55		• 15.50
Furka DFB ab	• 12.00		15.30		• 16.10
Tiefenbach DFB ab	• 12.20		15.50		• 16.30
Realp DFB an	11 12.40		16.10		12 16.51

Verkehrstage der Züge

- 11** Samstag und Sonntag vom 4. Juli bis 27. Sept. 2015
- 12** Freitag, Samstag und Sonntag vom 20. bis 28. Juni sowie vom 14. August bis 13. Sept. 2015
- 13** Freitag, Samstag und Sonntag vom 3. Juli bis 27. Sept. 2015
Zug mit Diesellokomotive: Platzreservation ist möglich, für Gruppen obligatorisch. Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad.
- 14** Freitag und Samstag vom 3. Juli bis 26. Sept. 2015

Fahrpreise

Preisgarantie bis 27. Sept. 2015

Beträge in CHF 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: Gletsch – Oberwald	19.–		38.–	

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

Internet: www.dfb.ch
Mail: reisedienst@dfb.ch
Telefon: **0848 000 144**
vom Ausland: **+41 848 000 144**

Gruppenermässigung
ab 10 Pers.: 20 %

Änderungen vorbehalten
Stand vom 05.02.2015



L'AVENIR DU CHEMIN DE FER À VAPEUR

STRATÉGIE DFB 2020 – 2E & 3E PARTIES

PAR URS ZÜLLIG, DIRECTEUR

La 1e partie de cet article a paru en allemand dans DadF 2/14, en français dans DadF 3/14. La 2e partie (parue en allemand dans DadF 3/14) et la 3e partie (en allemand dans DadF 4/14) sont réunies ici en version française.

2E PARTIE

Dans un premier article, nous avons décrit le processus de stratégie, présenté le team, éclairé les différents scénarios et expliqué les fondamentaux de la stratégie DFB 2020. Nous avons énuméré en détail les options pour l'exploitation du tronçon Oberwald – Gletsch en cas de danger d'incendie élevé et montré qu'une électrification n'entraîne pas en ligne de compte, pour des raisons financières et d'exploitation.

Il faut cependant préciser que l'estimation des coûts de l'électrification partait du principe que les prestations nécessaires (pose de la caténaire et révision de deux véhicules moteurs) seraient fournies par des tiers au prix du marché. Nous nous sommes éloignés des estimations habituelles, basées sur le travail bénévole et du matériel sponsorisé, parce que, dans le laps de temps où une alternative à la traction à vapeur sera nécessaire, le DFB ne dispose ni des ressources ni des compétences pour un tel projet, et devrait les chercher à l'extérieur.

Dans cette deuxième partie, nous nous intéresserons plus en détail au concept d'exploitation 2020 et aux questions de rentabilité.

CONCEPT D'EXPLOITATION 2020

LE RÔLE DE GLETSCH

L'analyse montre clairement que la principale clientèle potentielle est constituée d'excursionnistes d'un jour venant de Suisse centrale, de Zurich, de Suisse orientale, de Bâle, de Berne et de Suisse occidentale. Les principaux « portails d'entrée » sont : premièrement l'axe Göschenen–Andermatt–Realp, deuxièmement Brigue–Oberwald, troisièmement Meiringen–Grimsel–Gletsch. Le groupe-cible des vacanciers (vallées de Conches et d'Urseren) est numériquement d'importance moindre.

De ceci découle clairement que les trains du DFB doivent partir le matin de Realp ou d'Oberwald, et y retourner le soir. Le trafic au départ de Gletsch est minimal. En raison d'un trajet plus long, les voyageurs venant ou partant par le Grimsel arrivent plus tard et s'intègrent parfaitement dans

un tel concept d'exploitation.

Gletsch possède en revanche un grand potentiel comme destination d'un jour, pour autant qu'avec nos partenaires nous parvenions à y créer un espace propice à la découverte. Le DFB tient compte de cette nécessité, dans l'établissement de son horaire qui, grâce aux trains d'excursion Oberwald–Gletsch, aux trains supplémentaires à destination de Gletsch et aux cars postaux, permet une halte de plusieurs heures à Gletsch.

EXPLOITATION EN DEUX PARTIES

Les avantages et inconvénients comparés d'une exploitation en un bloc Realp–Oberwald et d'une exploitation séparée des tronçons Realp–Gletsch et Gletsch–Oberwald ont été intensivement analysés lors d'un workshop. Les conclusions sont les suivantes :

Exploitation en un bloc

- + exploitation optimale, adaptée aux flux des clients
- + engagement efficace du personnel, dans le cadre des prescriptions de la loi sur le travail
- + utilisation optimale du matériel roulant

Exploitation séparée

- les clients sont obligés de changer de train
- besoin élevé en personnel pour l'exploitation avec un seul train

Comme aucun avantage essentiel n'apparaît du point de vue des clients et que prédominent les inconvénients pour l'exploitation, le « team stratégie » recommande de ne pas poursuivre l'étude d'un concept d'exploitation en deux parties avec centre à Gletsch.

Comme conséquence de ce qui précède apparaît la nécessité d'une base secondaire à Oberwald. En clair, cela signifie qu'il faut créer à Oberwald une possibilité d'hébergement nocturne et d'entretien journalier des locomotives, et renoncer à tout investissement futur pour la remise de Gletsch.

LE FUTUR HANGAR À LOCOS À OBERWALD

Un hangar à locos à Oberwald permettra le développement de l'offre de trains réguliers au départ d'Oberwald, l'offre de trains spéciaux depuis Oberwald, et évitera de coûteuses courses à vide. Elle pourrait, en cas de difficultés sur le tronçon uranais (Reuss), servir de base de remplacement temporaire. Le hangar est planifié sous forme d'une cons-



truction à deux voies (plan horizontal 13 x 10 m, longueur utile 10,5 m), avec fosse intérieure et extérieure, à l'est de la plaque tournante d'Oberwald.

CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

L'analyse de rentabilité a montré que la part des frais fixes dans l'exploitation ferroviaire du DFB dépasse 60%. Ce qui signifie que ces frais échoient avant même que le premier train de la saison circule.

Ceci vaut aussi pour chaque train, où plus de 60% des frais sont dus à l'entretien de base et aux amortissements, et les frais variables (entretien lors de l'exploitation, carburant, logement et nourriture du personnel) restent en-dessous de 40%. Pour améliorer le résultat de l'exploitation ferroviaire, il est donc indiqué d'adopter comme stratégie une augmentation mesurée de l'offre de places assises, sous la forme de trains supplémentaires (à l'horaire et spéciaux). C'est en tout cas attractif, et améliore le résultat même si le train est moyennement plein. Ces prestations doivent être proposées de préférence les jours d'exploitation, pour éviter des coûts supplémentaires, resp. les maintenir bas. Autrement dit : une densification de l'horaire (plus de trains quotidiens) est plus rentable que l'augmentation des jours d'exploitation.

LE DFB EN 2020

Avant de présenter le concept d'exploitation 2020, fixons les points importants et les conditions cadres:

Environnement

La saison de circulation dure au maximum de mi-juin à début octobre, si les conditions météo le permettent.

Durée d'exploitation

Pour les trains à l'horaire, le temps raisonnable d'exploitation se situe entre 9 et 17h – les trains spéciaux peuvent aussi circuler en dehors de cette période.

Capacité de la ligne

Compte tenu de l'infrastructure et des temps de circulation et de travail, la « capacité de la ligne », dans la fenêtre de temps disponible, se situe raisonnablement à un maximum de 4 trains. Théoriquement, c'est-à-dire sans tenir compte des besoins des voyageurs et du personnel, il se situerait vers 5.5 paires de trains (allers-retours Realp-Oberwald ou vice-versa).

Offre de trains

Pour l'horaire régulier, une offre simple, transparente et stable, facile à communiquer, est souhaitable du point de vue du client. En complément, le DFB doit pouvoir réagir de manière flexible, au jour le jour, aux variations de la demande, soit par l'augmentation de la capacité des trains (100-200 passagers), soit par la mise sur pied de convois supplémentaires annoncés on-line. Le segment des courses charter et à thème a un certain potentiel et doit être nettement développé. Tous les trains réguliers passant le col doivent conduire des 1es et des 2es classes.

Service à la clientèle

Dans les trains réguliers, notre apprécié service à la clientèle doit continuer à privilégier les relations humaines (des moyens auxiliaires tels que des audio-guides peuvent cependant être envisagés pour des hôtes extraeuropéens). La vente et le service dans les trains doivent rester discrets, afin de ne pas nuire au plaisir du voyage et des paysages de montagne.

Arrêt à la Furka

Les HG 2/3, et à l'avenir aussi les HG 4/4, doivent être retournées à la Furka pour des raisons techniques. Un arrêt s'impose donc, dans un paysage de montagne intact, assorti de la possibilité de se ravitailler ou se rendre aux toilettes (pas de WC dans le train).

Matériel roulant

A moyen terme, 4 locomotives à vapeur seront disponibles chaque saison, ce qui permet, compte tenu d'une réserve technique, de former 3 compositions. Le matériel roulant sera restauré aussi authentiquement que possible, selon les modèles historiques.



LE CONCEPT D'EXPLOITATION 2020

Pour un chemin de fer comme le DFB, le concept d'exploitation est l'élément-pivot de l'offre de prestations, car il réunit tous les facteurs significatifs d'input et d'output. Le groupe de travail, en tenant compte des fondamentaux et conditions-cadres indiqués ci-dessus, mais aussi en partant du principe que l'évolution actuelle doit se poursuivre, donne sa préférence au concept d'exploitation 2020 suivant (voir aussi l'horaire graphique ci-dessous):

« Train de base »
(vert)

Ce train constitue l'offre de base et circule, tous les jours d'exploitation, sur le parcours Realp-Oberwald-Realp. Avec la mise en service des HG 4/4, la charge tractée pourra être légèrement augmentée et il sera possible de transporter jusqu'à 200 passagers.

« Train en sens contraire »
(orange)

En complément, ce train parcourt le week-end (ve, sa, di) Oberwald-Realp-Oberwald. Dès que ce sera possible, ce train devrait aussi conduire des 1^{es} classes. Dès la mise en service de la remise d'Oberwald, l'offre pourra être étendue de 2 à 3 paires de trains, avec hébergement nocturne à Oberwald. Ce train est limité par la charge tractée d'une HG 3/4.

« Train supplémentaire »
(rouge)

Ce train Realp-Gletsch-Realp prend en charge, les jours de forte affluence, les voyageurs ayant pour but Gletsch ou le Grimsel, ainsi que ceux qui ont un trajet plus long. Selon les besoins, ce train peut être tracté par une HG 2/3 ou une HG 3/4. Ce train peut être mis en route si le train de base affiche prématurément complet, et proposé on-line en plus des courses publiées à l'horaire.

« Navette Diesel »
(bleu clair)

Ce train, composé du BDeh 2/4 41, d'un wagon-générateur et d'une voiture-pilote, circule comme train matinal de Realp à Oberwald pour les randonneurs et le personnel. Pendant la journée, il effectue les trajets Oberwald-Gletsch

comme train d'excursion, avant de retourner à Realp comme train tardif. Par danger élevé d'incendie sur le tronçon Oberwald-Gletsch (degré de danger ROUGE) cette composition remplace les trains à vapeur sur ce tronçon.

OFFRE DE COURSES SPÉCIALES ET À THÈME

A côté des courses à l'horaire, ce segment doit être promu et développé. De nouvelles possibilités s'ouvrent, à partir de la saison 2014, grâce à la disponibilité de la composition du train supplémentaire et de la quatrième loc à vapeur – ce qui permet de proposer des courses spéciales les week-ends aussi.

UTILISATION PLANIFIÉE DES AUTRES VÉHICULES-MOTEURS DANS LE CONCEPT D'EXPLOITATION 2020

HG 2/3 7 « Breithorn »

On sait que cette loc, propriété du MGB, est retirée du service suite à divers problèmes. En principe, après réparation de ces défauts, elle servira principalement d'alternative à sa soeur No 6 « Weisshorn » (p.ex. lors de révisions).

Automotrice à essence

En raison de capacité (nombre de places) et de performance (vitesse) insuffisantes, ce véhicule n'entre pas en ligne de compte pour une exploitation régulière. Sa remise en état n'est donc pas prioritaire dans le cadre de la stratégie 2020.

HGe 4/4 16

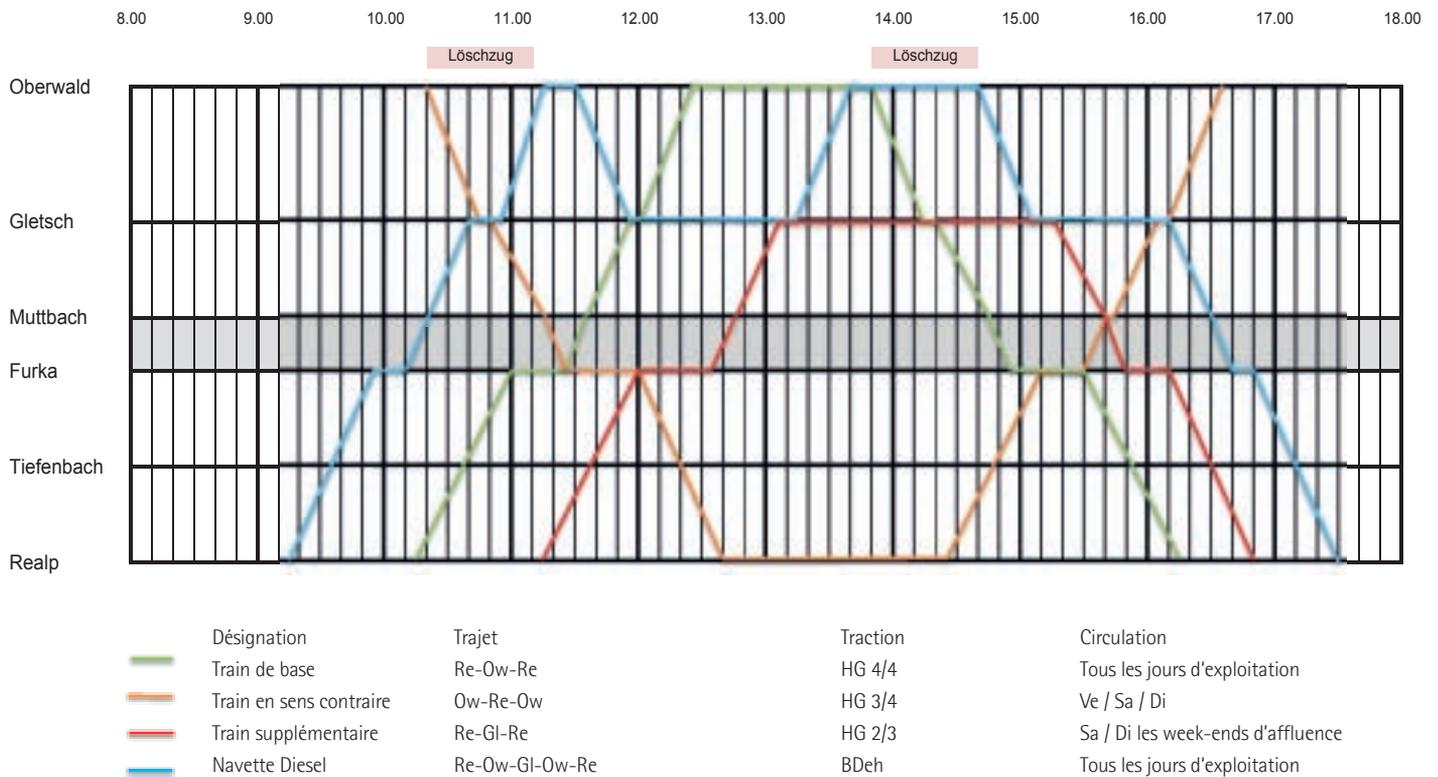
Cette machine doit être remise en état dans un futur plus lointain, après la navette BDeh 2/4, dont elle pourra reprendre les fonctions avec le wagon-générateur.

CONCLUSION

Le concept d'exploitation 2020 présenté ici se base sur les connaissances actuelles et montre les possibilités existantes de développer pas à pas l'offre du DFB. Comme on l'a vu, le concept jouit d'un haut degré de liberté concernant l'adaptation à la demande (horaires, offres de places, trains supplémentaires, charters). Dans ce sens, il faudra aussi s'adapter à de nouvelles conditions cadres, p.ex. de nouvelles habitudes des voyageurs après l'ouverture du tunnel de base du Gothard.



HORAIRE GRAPHIQUE DU CONCEPT D'EXPLOITATION 2020
Proposition d'horaire à long terme – avec la remise
d'Oberwald et la navette Diesel



3E PARTIE

Dans la deuxième partie (ci-dessus), nous nous sommes intéressés en détail au concept d'exploitation 2020, à l'offre de trains et à l'utilisation du matériel roulant, ainsi qu'aux questions de rentabilité. Dans cette troisième et dernière partie, nous nous attaquerons à la mise en oeuvre progressive, les priorités, les investissements nécessaires. Puis nous jetterons un regard plus précis sur 2 éléments importants de la stratégie, à savoir le hangar à wagons à Realp et la navette BDeh 2/4 avec wagon-générateur.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ET PRIORITÉS

Avant de parler de projets de développement, rappelons-nous qu'il faut financer, en première priorité, l'entretien régulier des installations ferroviaires et du matériel roulant, afin de rendre possible l'exploitation et de garantir la sécurité.

En deuxième priorité vient l'achèvement des projets déjà en cours de réalisation. Concrètement, il s'agit de terminer et de mettre en service l'extension des ateliers de Realp, ainsi que les HG 4/4 704 et 708 dans l'atelier d'Uzwil.

En troisième priorité viennent les nouveaux projets, qui traduisent la stratégie 2020, liée à l'amélioration de l'exploitation et de la situation économique du DFB.

INFRASTRUCTURE D'EXPLOITATION

Pour ce qui concerne le développement des infrastructures, la construction du hangar à wagons à Realp est prioritaire, pour allonger la durée de vie et maintenir la valeur des voitures voyageurs. Étendue et importance du projet, voir ci-après (annexe).

Le hangar à locomotives d'Oberwald suit en deuxième priorité. Elle rendra possible le développement de l'offre au départ d'Oberwald, évitera de coûteux trajets à vide et pourrait, en cas de difficultés sur le tronçon uranais (Reuss p.ex.), servir de base de remplacement temporaire.

MATÉRIEL ROULANT

En ce concerne les véhicules de traction, le DFB a un grand besoin (outre l'achèvement des deux HG 4/4) d'une locomotive non chauffée au charbon lui appartenant en propre (indépendance vis-à-vis de la disponibilité de la loc louée HGm 4/4), qui puisse assurer le trafic Oberwald-Gletsch en cas de danger d'incendie rouge.

La meilleure solution, après la location de la loc Diesel du MGBahn, est la possession d'un véhicule thermique puissant. Dans le cadre de cette solution s'impose la variante « navette BDeh 2/4 avec wagon-générateur », car elle réunit les avantages suivants :



- Mise en circulation telle que celle d'une automotrice du Schöllenenbahn avec voiture-pilote (autorisation de circulation simplifiée)
- Utilisation possible tant sur le DFB (alimentation en énergie par le wagon générateur) que sur le MGBahn (alimentation par la caténaire).
- Capacité suffisante pour assurer le trafic Oberwald-Gletsch en cas de danger d'incendie ROUGE
- Véhicule de réserve pour l'évacuation des passagers sur tout le trajet, en cas de panne d'un train à vapeur.
- Possibilité d'utiliser la composition pour des trains matinaux et tardifs pour le transport de randonneurs et du personnel, ainsi que l'approvisionnement de la station Furka.

Grâce aux possibilités d'utilisation supplémentaires, telles que trains matinaux et tardifs pour le transport de randonneurs, du personnel (Furka) et des groupes de travail à leur lieu d'activité, ainsi que trains d'excursions « Aventure Gorges du Rhône », une telle solution serait aussi intéressante économiquement.

MISE EN OEUVRE PROGRESSIVE ET AGENDA

Remarque préliminaire: par rapport à la version 2013 de la stratégie 2020, telle que présentée au Conseil d'administration et aux rencontres 4x3, le plan de phases a été actualisé et étendu. Fondamentalement, c'est l'ordre dans lequel s'enchaînent les étapes du projet qui font foi. L'axe du temps doit s'adapter aux disponibilités en personnel et en ressources matérielles, et donc être extensible.

Le plan de phases prévoit les étapes suivantes, avec leurs conséquences sur l'élaboration de l'offre et donc le résultat d'exploitation:

En **2014**, la remise en service de l'HG 3/4 9 a permis d'augmenter la charge maximale du « train en sens contraire » à 160 passagers (jusqu'ici 100-120). Dans le même temps, la loc HG 2/3 6 devenue libre a permis de mettre en route, les jours de forte affluence, un train supplémentaire pour Gletsch seulement, départ à 11h15 de Realp. De même, la flexibilité quant aux trains spéciaux et à thème augmente notablement.

Rien de changé en **2015**, à l'exception de l'introduction de la 1e classe dans le « train en sens contraire » - ceci correspond au souhait d'un rythme de 2 ans pour les changements importants.

En **2016** la première HG 4/4 devrait obtenir l'autorisation de circuler. Son engagement dans le train de base suivra immédiatement, cependant sans augmentation systématique de la capacité du train. En fonction de la disponibilité de l'HGm 4/4 du MGBahn, un train matinal/tardif pourrait être introduit en plus des trains d'excursion Oberwald-Gletsch.

En **2018**, dès que le hangar pour locs d'Oberwald sera dis-

ponible, l'exploitation du « train en sens contraire » pourra être étendue à 3 paires de trains complètes, avec hébergement nocturne à Oberwald. Une loc pour trains spéciaux pourra aussi être hébergée à Oberwald.

INVESTISSEMENTS

Par rapport à la version 2013, telle que présentée au Conseil d'administration et aux rencontres 4x3, le plan d'investissements suivant a été actualisé et étendu.

RÉSUMÉ ET SUITE DU PROJET

Avec cet article se termine le rapport sur la stratégie 2020 du « DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG », comme se nomme officiellement notre train selon sa concession.

La stratégie 2020 définit les axes de développement à moyen terme de notre entreprise. Elle sert de base pour l'élaboration de stratégies partielles dans les domaines du marketing, de la gastronomie (dans le train / à la halte Furka), du matériel roulant (locos, voitures voyageur, wagons de service), des installations ferroviaires (ligne, ouvrages d'art, installations de sécurité) et de l'immobilier. Elle définit des priorités et fixe un cadre à l'élaboration de projets concrets. La stratégie doit être réexaminée périodiquement, en y intégrant les plans à moyen terme qui en dérivent.

QUARTIERS POUR WAGONS

HISTOIRE

Jusqu'ici, les « quartiers d'hiver » pour wagons suivants ont été utilisés : tunnel de faîte de la Furka, ancien dépôt de locomotives de Brigue, hangar à locs de Münster, voie de chargement / déchargement à Göschenen, dépôt du Schöllenenbahn à Göschenen et Glisergrund. Dans le cadre de l'évaluation de sites pour un propre hangar à wagons, les possibilités de construction ont été examinées dans les endroits suivants: Göschenen, Hospenthal, Realp, Oberwald et Münster.

LE PROJET ACTUEL « HANGAR À WAGONS À REALP » SPÉCIFICATION

- Hangar à wagons avec 4 voies de 60 m de long, correspondant à l'état actuel / futur du parc de wagons avec caisse en bois. Il s'agit d'une halle de stationnement pure, sans possibilité de travail.
- Voies et aiguillages couverts devant le hangar, pour le chargement / déchargement de véhicules ferroviaires.
- Voie de raccordement à la gare de Realp DFB, pouvant être parcourue par des HG 4/4.
- Remise pour machines de chantier.
- Croisement train / route (Schweigstrasse).
- Places de parc : compensation pour le club de golf, et pour le personnel du DFB.

SITUATION

La hangar à wagons de Realp se trouve en amont de la Schweigstrasse, entre le club de golf et la bifurcation Furka-



Schweigstrasse, et est reliée à la gare de Realp DFB par une voie de raccordement.

COUPE TRANSVERSALE DE LA HALLE DES WAGONS

Il s'agit d'une halle à 4 voies de 60 m. utiles chacune. Comme la halle est située dans une zone d'avalanches, elle est construite, côté amont, dans la pente, et doit être dimensionnée au poids de la neige attendue.

COÛTS

Les coûts de construction du hangar selon devis (état avant-projet) se montent à environ 2,2 Mio CHF. Après déduction des prestations internes pour env. 800'000 CHF (entre autre voies/aiguilles) il reste des coûts externes de CHF 1'400'000. Cette précision se base sur le stade avant-projet +/- 25%. Celle-ci augmente de +/- 10% lors de l'attribution des travaux.

RENTABILITÉ

Selon les calculs de W. Beer (directeur des ateliers d'Aarau) les économies annuelles se monteront à quelque CHF 100'000, grâce à des intervalles plus longs entre révisions et à des travaux de révision moins coûteux pour toute la flotte de wagons. A cela s'ajoute que, sans le hangar à wagons, la capacité des ateliers d'Aarau serait à l'avenir absorbée par d'importantes révisions de caisses. Avec le hangar à wagons et l'allongement de 15 à 25 ans de l'intervalle entre révisions principales, la charge pour l'entretien sera réduite à 72%. Il restera ainsi 28% pour de nouvelles constructions / l'extension de parc de wagons. Des économies supplémentaires découlent de la suppression de la base de Göschenen pour les véhicules de déneigement, et de leurs frais de transport. Disparaissent aussi le coûteux transport des wagons dans leurs quartiers d'hiver et leur retour en début d'été.

AVANTAGES DE LA SOLUTION REALP

Le rangement des voitures voyageurs à proximité immédiate des ateliers agrandis et de la base d'exploitation est la solution optimale. C'est là seulement que l'on dispose de tous les outils, appareils de contrôle et ressources en personnel nécessaires. Dès la mise en service du hangar à wagons, ceci aura des effets positifs sur la qualité et les coûts de l'entretien des wagons. Les wagons voyageurs qui ne sont pas en service peuvent aussi être mis à l'abri dans le hangar à wagons durant les mois d'été, au prix de manoeuvres réduites. La place devant le hangar peut aussi servir aux manoeuvres des autocars amenant des voyageurs au DFB.

ETAT DU PROJET

Sur la base de ces arguments convaincants, le Conseil d'Administration a accepté l'avant-projet et le choix de Realp.

Le team du projet a été mandaté pour clarifier prioritairement la problématique « climat ambiant / humidité » du bâtiment construit dans la pente, et avancer dans la procédure de dépôt des plans. La considération de la situation

dans 5 hangars à wagons comparables (Forchbahn, Gornergratbahn (2), Jungfraubahn (2)) a montré que dans aucun de ces bâtiments le climat ambiant ne pose problème, et qu'on parvient à régler l'atmosphère de ces halles sans mesures techniques coûteuses.

Constataction concordante : les constructions ne sont pas chauffées et il n'y a ni ventilation, ni air conditionné. L'atmosphère des hangars est sèche, on ne constate aucune condensation ni goutte d'eau.

Par ailleurs, notre projet a été expertisé par un physicien spécialiste en bâtiments, qui conclut ainsi son rapport :

- La construction de l'enveloppe du bâtiment peut en principe être exécutée comme planifiée.
- C'est la situation au semestre d'été qui peut être critique du point de vue climat ambiant. L'hiver (novembre-mars), phase importante, n'est pas critique.
- On suggère des mesures d'exploitation pour la réduction de l'humidité en été, ainsi que des mesures constructives pour optimiser l'aération naturelle.

En raison d'un manque de capacité dans le département Constructions, la procédure de dépôt de plans a pris du retard, mais devrait avoir lieu dès que possible. Sur cette base la description du projet peut alors être établie, et la recherche des moyens manquants peut être lancée.

PROJETS ALTERNATIFS À OBERWALD

Les divers projets pour des « halles en bois à Oberwald » ont aussi été examinés, et rejetés pour les raisons suivantes :

Du point de vue de l'exploitation, un hangar à wagons à proximité de la base de Realp l'emporte massivement sur tout autre emplacement, en raison de la disponibilité du personnel et des ateliers, et de l'accès immédiat au parc de wagons au printemps et en automne aussi.

A cela s'ajoutent les aspects négatifs ou non-résolus suivants :

- Place insuffisante, 240 mètres utilisables sont nécessaires.
- Géométrie des voies irréalisables sur le terrain disponible sans utilisation des installations du MGBahn pour les manoeuvres.
- Problématique de la neige (zone de déblaiement du MGBahn).
- Risque d'incendie d'une construction en bois (voir Ballenberg).



KURT BAASCH

EIN VERDIENTER KOLLEGE IST NICHT MEHR



KURT BAASCH 1940 – 2014
Vorstand VFB Sektion Edelweiss

Kurt Baasch, langjähriger Präsident der VFB Sektion Edelweiss, ist am 26. Oktober 2014 im 74. Altersjahr für uns alle überraschend verstorben.

Kurt war mehrere Jahre engagiertes Mitglied in der Sektion Zürich des Vereins Furka-Bergstrecke. Im Jahre 2000 wurde beschlossen, eine gebietsunabhängige Sektion mit dem Namen EDELWEISS zu gründen. 2002 übernahm Kurt diese Sektion von Hellmut Kuhlmann und amtierte seither mit unermüdlichem Einsatz als deren Präsident. Seine kommunikative Persönlichkeit und Vielsprachigkeit wurde überall geschätzt und diente bestens, die Mitglieder aus Europa und Übersee zu betreuen. Die Mitgliederzahl „seiner“ Sektion hat sich während seiner Präsidentschaft denn auch äusserst positiv entwickelt.

Um die Dampfbahn Furka Bergstrecke im Bündnerland, d.h. vor allem in seiner Wahlheimat Engadin, bekannter zu machen, arbeitete Kurt zusätzlich als Beisitzer im Vorstand dieser Sektion. Als langjähriges Mitglied des „1000er Clubs“ unterstützte Kurt die Instandstellung der seinerzeit in verrostetem Zustand aus Vietnam in die Schweiz geholten Dampflokomotiven HG 4/4 mit finanziellen Beiträgen. Sein grosses Interesse an der Dampfbahntechnik liessen ihn ausserdem mit den Werkstätten in Chur und Uzwil eng verbinden. Schliesslich wirkte Kurt über mehrere Jahre in der Marketingabteilung der Dampfbahn Furka Bergstrecke AG mit.

Mit Kurt verlässt uns ein Sektionspräsident, der sich mit immerwährendem Elan für die Belange der Furka-Dampfbahn engagiert hat. Dafür danken wir von Herzen. Kurt wird uns stets in ehrenvoller Erinnerung bleiben.

Der Vorstand der VFB Sektion Edelweiss



INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

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

UND SO EINFACH GEHT'S:

QR-Code mit der dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite und können sich über die aktuellsten Ereignisse informieren lassen.



AARGAU

WAGENBAU UND VORBEREITUNGSARBEITEN FÜR DIE SAISON 2015

Von Heinz Unterwenger & Werner Beer

In der kurzen Zeit seit dem Bericht in Heft 4 wurde intensiv an den beiden Personenwagen ABD 4554 und AB 4462 gearbeitet, um sie 2015 an die DFB abliefern zu können. Für den AB 4462, dessen Kasten ja von Grund auf neu gebaut wird, wird dies wohl nicht auf den Beginn der Fahrsaison möglich sein. Für die Erhöhung der Anziehungskraft unserer Werbeauftritte arbeiten wir parallel zum Wagenbau an Verbesserungen an unserem Werbestand und als besondere künftige Attraktion an einem transportablen Zugabteil.

AUSBAU DES ABD 4554

Nachdem die tragende Struktur des Wagenkastens saniert ist, arbeiten die Werkstattkollegen intensiv am Ausbau des Wagenkastens. So sind die Dach- und Wandverkleidungen des Dienstabteils bereits montiert und lackiert und auch der Ablageschrank steht bereits vor Ort.

Auch die Innenverkleidungen der Abteile für die 1. und 2. Klasse sind bereits zugeschnitten und lackiert und werden Schritt für Schritt eingebaut. Sobald die einzelnen Platten verschraubt sind, werden wir mit der Montage der weiteren Komponenten wie Fenster- und Türrahmen, Abdeckleisten, Dampfheizung etc. fortfahren. Wir sind zuversichtlich, den ABD 4554 auf Beginn der Betriebsaison 2015 der DFB wieder zur Verfügung stellen zu können.

AB 4462 VOR DEM ZUSAMMENSTELL-PUZZLE

Alle Teile der tragenden Struktur des Wagenkastens sind fer-

tig und mit den vielen präzisen Ausfräsungen versehen. Sie werden vor dem Zusammenbau des Kastens noch sorgfältig imprägniert, um sie vor Feuchte zu schützen. Die Bodenplatten sind bereits zum Teil angepasst und eingelegt. Viel Arbeit gaben die Dachspanten, die wir als Leim-Konstruktion auf einer speziell dafür gebauten Vorrichtung gefertigt haben, um ihnen die erforderliche Festigkeit zu verleihen. Nach diesen Vorarbeiten nähern wir uns dem spannenden Ereignis, wenn wir gleich einem Jumbo-Puzzle die vorgefertigten Teile zum tragenden Gerippe des Wagenkastens zusammensetzen werden. In zwei bis drei Stunden und unter Mitwirkung von Dutzenden von Händen wird sich aus den vielen Einzelteilen der Wagenkasten „erheben“. Wir sind sicher, dass auch diesmal alles bestens zusammenpassen wird. Sobald das Kastengerippe steht, werden die Verstärkungsbleche an den Knotenpunkten montiert, um dem Gebilde die erforderliche Stabilität zu geben. Dann folgt der Detailausbau analog dem ABD 4554. Die Radachsen sind mittlerweile bei der RhB in Landquart zum Neu-Bandagieren. Die RhB hat uns auch die grossen Pendelrollenlager von den Achsen abgezogen, nachdem wir in Aarau dafür nicht eingerichtet sind. Die Lager werden in der Wagenwerkstatt Aarau revidiert. Die neuen Bremszahnäder sind bereits fertig gestellt und an die RhB geliefert, die sie auf den Achsen einsetzt. Der AB 4462 wird wohl nicht auf den Beginn der Betriebsaison 2015 fertig werden, aber doch noch dieses Jahr die Bergstrecke sehen.

WAGENABTEIL FÜR WERBEANLÄSSE

Um wahrgenommen zu werden, muss man im Wettbewerb der Anbieter auffallen. Nach der guten Aufnahme des „Aktivierungsabteils“ für Seniorenheime haben wir uns entschlossen, ein gut transportables Wagenabteil für unsere Werbeanlässe zu bauen. Dieses Abteil kann zwar nicht in



dampf an der furka aus den vfb sektionen

jedem normalen PW, aber in Kleintransportern oder auf Anhängern transportiert werden. Es bietet Ausstellungsbesuchern Gelegenheit, die Atmosphäre in unseren historischen Personenwagen zu schnuppern. Via das Abteillfenster können Furka-Videos und Furka-Bilder gezeigt werden.

Alle Bilder von Heinz Unterweger

links

Mit jeder Wandplatte wird der Innenraum des ABD 4554 „wohnlicher“

rechts

Die Dachspanten wurden auf einer selbstgebaute Vorrichtung aus vielen präzise zugeschnittenen Brettchen zusammengeleimt



Tag der offenen Wagenwerkstatt

Samstag 25. April 2015, 10 –17 Uhr

offizielle Informationen um 11:30 Uhr

Wagenwerkstatt Aarau, Rohrerstrasse 118 (alter Schlachthof)

Besuchen Sie uns in der Wagenwerkstatt, um sich ein Bild von den Revisionsarbeiten an den historischen Personenwagen für die Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke zu machen. Vom noch unrevidierten Chassis über das bereits revidierte des künftigen B 4231, vom sich im Aufbau befindenden Kasten des AB 4462 bis zum ABD 4554, der sich im Stadium der Endmontagen befindet, zeigen wir Ihnen die verschiedenen Phasen einer Wagenrevision.

Auch für das leibliche Wohl und Interessantes für unsere Kleinen wird gesorgt sein.

In unserem Dampf-Bahn-Kino zeigen wir Ihnen interessante Videos über die Dampf-Bahn, ihre Geschichte und über unsere Revisionstätigkeit.

www.vfb-aargau.ch

von links nach rechts

Das Dienstabteil ist beinahe bezugsbereit



Das Werbeabteil im Aufbau in der Wagenwerkstatt



Die grossen Pendelrollenlager (hier vor der Ablieferung zur RhB) hat uns die RhB abgezogen. Sie werden nun in Aarau revidiert. (Bild Heinz Unterweger)



Die neuen Bremszahnäder werden von der RhB auf die Achsen aufgebracht





BERLIN-BRANDENBURG

BAUWOCHE 28 AN DER FURKA

In dieser Woche waren wir zu acht in Realp vertreten. Karin und Gudrun waren in der Küche gut beschäftigt, und der Baugruppe führte u.a. folgende Arbeiten aus:

- Restarbeiten Sedrun: Aufräumen und Material trennen
- Stützmauer Kilometer 56,1: Zugang schaffen und Schalungsarbeiten für ein neues Fundament an der unterspülten Stützmauer
- Station Furka: Montage neuer Deckenpaneele im Küchenraum
- Station Realp: Granitsteine am Bahnsteig verfugen
- Auf unserer Webseite (s.u.) wird darüber mit Bildern berichtet.

XX. DAMPFLOKTAGE IM DAMPFLOKWERK MEININGEN

2014 feierte das Ausbesserungswerk Meiningen einen runden Geburtstag: vor 100 Jahren ist es eröffnet worden! Gratulation dazu aus Berlin!

Zusammen mit der Sektion Nürnberg waren wir in der großen Richthalle mit einem Stand vertreten; wo viele Dampflokfreunde erscheinen, darf die Furka nicht fehlen. Folglich gab es auch viele interessante Gespräche und hoffentlich haben wir Fahrgäste, Freunde und vielleicht auch Vereinsmitglieder geworben. Allen Helfern aus beiden Sektionen herzlichen Dank für den Einsatz fern von zuhause.

INTERNATIONALE MODELLBAHNAUSSTELLUNG IM FEZ IN BERLIN

Vom 10. -12.10.2014 nahm die Sektion mit dem Infostand an der 5. Internationalen Modellbahnausstellung im FEZ, dem Freizeit- und Erholungszentrum in der Wuhlheide in Berlin-Köpenick teil. Für Modellbahnfreunde hat sich das auf jeden Fall gelohnt, es gab über zwanzig Anlagen der verschiedensten Art aus mehreren Ländern zu sehen. Die Motive der Anlagen kamen aus Japan, Frankreich, Norwegen, den

USA, England und natürlich aus Deutschland.

Eine sehr schöne Ausstellung, an der nahezu eben so viele deutsche wie europäische Modellbahnclubs vertreten waren. Unser Stand war immer schön umlagert und wir haben fleißig Werbung betrieben. Es kamen über 6500 zahlende Besucher zu diesem Event.

6. WESTSACHSENMODELLBAU IN DER STADTHALLE ZWICKAU

Vom 17. bis 19. Oktober 2014 waren wir mit unserem Furka-Stand auf der Modellbahnausstellung in Zwickau vertreten. Dies war eine Premiere, vielen Dank an Dieter, Lothar und Wolfgang. Unser Stand wurde vom Publikum (über 4000 Besucher kamen) auch gut frequentiert.

UNSERE TERMINE
Die weiteren Treffen der Sektion Berlin-Brandenburg finden, meistens am zweiten Freitag der ungeraden Monate, gegen 19 Uhr im *RESTAURANT „STAMMTISCH“, ALFRED-KOWALKE-STR. 34 10315 BERLIN-FRIEDRICHSFELDE* statt. Der „Stammtisch“ ist ca. 150 Meter vom Ausgang des U-Bahnhofes Friedrichsfelde entfernt und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Alle Interessierten sind herzlich willkommen. Der nächste Termin ist der 20. März 2015. Dies wird auch unsere Generalversammlung werden, zu der alle Mitglieder fristgerecht schriftliche Einladungen erhalten werden. Weiterhin am 8.5.2015; wegen Himmelfahrt der erste Freitag im Monat!

Bild rechts unten von Axel Schiele

Stand im Dampflokwerk Meiningen in der großen Richthalle

Bild links unten von Dieter Frisch

Stand in der Stadthalle in Zwickau



Zusätzlich <http://vfb-berlinbrandenburg.de/> unter „Aktuelles“





BERN

FRÜHLINGSREISE ZUM BODENSEE

Von Hanspeter Wyss, Reiseleiter

Die VFB-Sektion Bern organisiert eine abwechslungsreiche Frühlingsreise vom 6. bis 8. Juni 2015 in das schöne Dreiländereck am Bodensee. Höhepunkte sind Bregenz, eine Dampffahrt mit der Museumsbahn im Bregenzerwald, ein Abendessen sowie zwei Übernachtungen in Lindau, ein Besuch des Seilbahnbauers Doppelmayr/Garaventa und die Heimreise via Appenzellerland inklusive Mittagessen in Appenzell. Wir sind mit einem modernen Reisebus von Autoverkehr Grindelwald unterwegs. Das Programm:

- Tag 1: Fahrt im ab Grindelwald mit weiteren Zustiegsorten in Interlaken, Spiez, Thun, Bern und Olten (weitere Zustiegsorte nach Absprache). Kaffeehalt im Café Maier in Gretzenbach, Mittagessen in Bregenz im Restaurant Messmer. Anschliessend Dampffahrt mit dem Wälderbähnle zwischen Bezau und Schwarzenberg im Bregenzerwald. Danach geht es ins nahe gelegene Restaurant Reutemann in Lindau zum Nachtessen.
- Tag 2: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Reise haben Gelegenheit, auf eigene Faust die Bodenseeregion zu geniessen.
- Tag 3: Zweistündige Besichtigung der Vorarlberger Firma Doppelmayr/Garaventa in Wolfurt. Der weltgrösste Seilbahn-Hersteller hat in früheren Jahren unter anderem auch die Schweizer Traditionsfirmen Garaventa, WSO Städeli Lift und CWA Constructions übernommen. Danach erfolgt die Heimreise via Appenzellerland. Mittagessen im Restaurant Hotel Hof in Appenzell, danach Rückreise zu den Einstiegsorten.

Preis: 450 CHF (mit Zuschlag für Einzelzimmer 470 CHF). Die Platzzahl ist beschränkt. Weitere Details auf dem Prospekt unter www.dfb.ch/bern. Anmeldungen bis spätestens 30. April 2015 an Hanspeter Wyss, Wärgistalstrasse 37, 3818 Grindelwald. Telefon 079'379'86'32, Mail vfb-bern.reisen@dfb.ch

Bild von
www.waelderbaehnle.at

Dampfnostalgie in
Vorarlberg: Bregenzer-
waldbahn



INNERSCHWEIZ

BERICHT 30 JAHRE VFB INNERSCHWEIZ

Von Willy Auf der Maur

Dieser kurze Bericht der Geschichte der Sektion Innerschweiz ist aus Meldungen der Mitteilungshefte zusammengestellt. Gründung der Sektion am 4. Dezember 1984, an der ersten Versammlung im Hotel Anker in Luzern unter Tagespräsident Urs L. Cathomen wurde Peter Sicher zum Präsidenten gewählt. Im Jahre 1985 wird ein Werbepostcard am Bahnhoffest in Arth-Goldau erwähnt, am 7. Juni 1986 die 1. GV in Grafenort. Beat Martin erwähnt in seinem Bericht zu dieser GV eine Fahrt mit der LSE, Besichtigung der Werkstätten in Stansstad, Weiterfahrt im historischen LSE-Wagen nach Grafenort zur GV, anschliessend Filme „Dampf am Brünig und Oberalp“ und Heimfahrt mit dem Nostalgiewagen mit Holzbänken.

Im Jahr 1988 wird über die 3. GV berichtet, nun mit Georg Seiler als Präsident, Peter Sicher als Kassier. Die Sektion Innerschweiz hatte schon damals engen Kontakt zur Baugruppe Goldau, z.B. wurde eine Motordraisine ab der Brünigbahn vermittelt. 1992 wurde ein Kleinbagger gekauft und der DFB AG zu symbolischen 10 SFr. pro Jahr vermietet. Der Vertrag soll vorerst 5 Jahre laufen, Wartung und Unterhalt liegt bei DFB. Berichte zur Baugruppe wurden vielfach von Manfred Willi oder Georg Seiler verfasst. Den Bericht zu dieser GV 1988 im Hotel Anker in Luzern hat Theres Seiler verfasst, nach der GV informierten Aldo Contratto und Hans Müri über Baufortschritte an der Furka. Natürlich gab es Rückblicke auf Bautage (mit dem Unwetter in 1987) und Aufrufe zu kommenden Einsätzen, ob in Goldau oder an der Furka. Der Sektion Innerschweiz gehören auch „Fronis“ der ersten Stunde an, wo auch ohne Verein schon Erhaltungs-Arbeiten an der stillgelegten Strecke gemacht wurden. Willy Gloor berichtet vom Zurückschneiden der Vegetation und dadurch Kennenlernen von weiteren Bahnbegeisterten. Res Abegg, Bruno Gwerder, Manfred Willi, Martin Horath waren eher in Realp anzutreffen als Zuhause, im Winter dann im Werkstatt-Dienst in Goldau.

Georg Seiler war Sektions-Präsident bis 1991, da wurde dann sein Vize Roland Mühlethaler gewählt. Roland Mühlethaler waltete als Präsident bis 2009, wo er das Amt aus gesundheitlichen Gründen an Willy Auf der Maur weitergab. In unserer Sektion und im Vorstand gibt es sehr langjährige Mitstreiter für die Dampfbahn:

Stanislav Holecek gehört zu den Gründern des Vereins und der Sektion, er ist seit 1984 immer im Vorstand dabei, Markus Röthlisberger ist Kassen-Revisor ebenfalls seit Beginn. Jakob Hartmann mit den Kollegen aus dem Seetal sind seit 1988 tätig, seit langen Jahren mit rechten Arbeitsgruppen jeweils am Samstag, im 2014 waren es 182 Mann Tage. Georg Seiler ist oft an den Samstags-Einsätzen als SiWä anzutreffen.

Dieser Bericht kann nur eine kurze Übersicht geben.



Vieles fehlt, hoffentlich ist das Beschriebene genau genug. ABER: immer wieder einen Schritt vorwärts, zusammenarbeiten, wir konnten Grossartiges erreichen, und wir bleiben dran

GENERALVERSAMMLUNG 2015

Die GV 2015 „30 Jahre Sektion Innerschweiz“ findet statt am Samstag-Nachmittag, 21. März 2015, im Restaurant Schützenhaus in Goldau SZ. Beginn um 14.00 Uhr. Adresse: Steinerbergstrasse 41

Nach der GV wird bei einem kleinen Apéro auf diese 30 Jahre angestossen, anschliessend sind wir zur Besichtigung der Werkstätten eingeladen bei unserem Sektions-Kollege Dampflokkführer Martin Horath.

Im 2015 sind folgende Samstags-Einsätze an der Furka geplant :

11. April	8. August	2. Mai
29. August	23. Mai	12. September
13. Juni, Realp 8.15 Uhr, Bauzug		
28. oder 29. September, Realp 8.00 Uhr		
4. Juli	3. Oktober	18. Juli
10. Oktober, nach Bedarf, wenn nötig		

Bitte diese Termine vormerken, wir benötigen jede helfende Hand. Unser bewährter langjähriger Leiter der Froni-Gruppe Jakob Hartmann hat sich auch für 2015 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 :

Franz Elmiger Mühlestrasse 24 6294 Ermensee 079 691 30 41	Willy Auf der Maur Alte Gasse 6 6423 Seewen SZ 077 407 60 13	Jakob Hartmann Baumatt 6284 Sulz LU 041 / 917 15 46, ab 19 Uhr abends
--	--	---

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.

Der Furka-Hock im 2015, wie immer am 1. Dienstag im Monat, wieder ab 3. Februar. Wir treffen uns ab 19.30 Uhr im See-Bistro LUZ. Das See-Bistro LUZ befindet sich neben Anlegestelle und Schiffsbillet-Schalter der SGV, direkt am See, vom Bahnhof in 2 Minuten nur quer über den Bahnhof-Vorplatz.

Besuchen Sie die Mineralientage in Luzern, vom 14. und 15. März 2015, mit Werbepostern der Sektion Innerschweiz. Steine und auch schöne Steine gibt es ja genug an der Furka, das wissen nicht nur unsere Fronis. www.mineralien-luzern.ch

NORDRHEIN-WESTFALEN

BAUWOCHE

Von Jochen Mülle-Rochholz

Die NRW-Baugruppe waren 12 Fronis in Gletsch und 2 in Realp. In Realp waren 2 Metallbauer, die u. a. die Halter der neuen Strecken „Hektometrierung“ bauten. In der Gletsch-Gruppe waren viele Baufachleute: Tischler, Maurer, Betonbauer und Bauingenieure mit einem mittleren Alter unter 40 am Werk.

Der Arbeitsplan der KW 30 sah neben der Vegetationskontrolle die Verfügarbeiten an Brücken und Tunnelportalen vor sowie die Vermessung von Querprofilen der Reuss in den Bereichen, wo der Fluss die Strecke gefährdet. Bilder 2,3, und 4 zeigen diese Arbeiten. Da der Regen, der das Wetter bestimmte, auch ins Blauhaus eindrang, wurde zum Abschluss auch noch die kritischste Stelle des Daches repariert. Als versierte Kletterin war Susanne Stern, gesichert durch ihre Schwester Ruth Stern hier am Werk. Am Dach wurden Zusatzbleche befestigt und ein gefährlich herabhängendes Bleche entfernt. Ein Grillabend vor der Remise schloss eine sehr erfolgreiche Bauwoche ab, alle Arbeiten der Liste waren trotz Regens frühzeitig erledigt. Dass die Baugruppe wegen der uns Allen fehlenden Maria die Hausreinigung mit übernahm, sei nur am Rande vermerkt.

AUSSTELLUNGEN

Neben der Bauwoche waren wir mit unserem großen Funktionsmodell der Steffenbachbrücke einschl. Bahnübergang Oberwald mit versenkbarer Zahnstange im Werbeinsatz unterwegs:

- Am 27./28.09.14 konnten wir Hubert Holtmann wieder bei seinem Veranstaltungswochenende im Möbelhaus Holtmann, Obernkirchen, unterstützen. Zusammen mit den Freunden der Sektion Norddeutschland sorgten wir im Modellbahn-Obergeschoss des Möbelhauses für viel Betrieb auf den zahlreichen Modellbahnanlagen.
- Am 22./23.11.14 waren wir auf Einladung der Sektion Rhein-Main mit der Steffenbachbrücke auf der Eisenbahn-Ausstellung in Bad Homburg vertreten. Am 17./18.01.15 waren wir auf Einladung des Eisenbahnclub Rhein-Sieg e.V. mit der Steffenbachbrücke bei den Siegburger Modellbahntagen zu Gast.
- Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns noch die Nachricht, dass wir auch wieder auf der Intermodellbau in den Dortmunder Westfalenhallen vertreten sein werden. Sie findet statt vom 15.04. – 19.04.15 – bitte schon mal vormerken!

HERBSTTREFFEN DER SEKTION NRW

Unser traditionelles Herbsttreffen fand am 16.11.14 in Krefeld statt. Mit aktuellen Informationen von Bernd Hillemeier, u.a. zur geplanten neuen Wagenhalle, konnten



wir unseren Besuchern einen informativen Rückblick auf die Saison 2014 an der Furka geben. Etwas enttäuschend war für uns die relativ geringe Besucherzahl unseres Herbsttreffens. Hierfür gibt es vermutlich viele unterschiedliche Gründe, angefangen von der Altersstruktur vieler bisheriger Besucher bis hin zu der Tatsache, dass wir 2014 außer der Reihe zwei Veranstaltungen dieser Art in Krefeld durchgeführt haben.

STAMMTISCH WIEDER IN KÖLN!

Unser bisheriger Stammtisch in Köln war in letzter Zeit aus verschiedenen Gründen etwas „eingeschlafen“ – das wird sich ab Januar 2015 wieder ändern!

Ab sofort findet der Stammtisch wieder statt im Restaurant „Em Altertümche“, Ritterstraße 57 50670 Köln-Nippes
Termine: am letzten Freitag im Monat ab 19 Uhr (außer Dezember, bei Feiertagen eine Woche später)

Alle Rheinländer sind herzlich eingeladen, den Neustart in Köln mit zu gestalten!

Bilder von Sektion
Nordrhein-Westfalen

oben

Ruth Stern bei den
Vermessungsarbeiten
der Furkareuss

unten

Susanne Stern (Seil-
gesichert) mit Ihrem
Vater Uli Stern auf dem
Dach des Blauhauses

STAMMTISCH DORTMUND

Unser Stammtisch in Dortmund findet statt in der Gaststätte „Keglerklause“, Oespeler Dorfstraße 6, 44149 Dortmund-Oespel.

Termine: am ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr (außer Dezember, bei Feiertagen eine Woche später).

Alle Westfalen sind herzlich eingeladen, in Dortmund Neuigkeiten rund um die Furka auszutauschen!

NORDWESTSCHWEIZ

MITGLIEDERTREFFEN AM SA., 22. NOV. 2014

Von Konstantin Rudin

Die Vorfreude war gross, nach dem ereignisreichen Jubiläumsträchtigen Sommer 2014 mit „alten“ und „jungen“ Freunden der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zusammenzukommen und Neuigkeiten auszutauschen.

Pünktlich um 11.00 Uhr trafen wir mit der S-Bahn nach einem kurzen Fussmarsch beim Restaurant und Sportcenter „Tennis an der Birs“ in Aesch ein. Es war wohl mehr als nur Zufall, dass an diesen Tag „unsere“ beiden Tenniscracks Roger Federer und Stan Wawrinka beim Davis-Cup-Final in Lille gegen die französische Mannschaft antraten und auch gewannen. So ist es nicht verwunderlich, dass sich angesichts der Kulisse vom Restaurant aus – wir sahen direkt in die gut besetzten Tennishallen – der eine oder andere Gedanke unserer Mitglieder von den Bahnschienen weg in Richtung Davis-Cup bewegte...

Beim Apéro – anlässlich der Begrüssung durch unseren Sektionspräsidenten Urs Degen – wurden wir von unseren „Eisenbahn-Träumereien“ rasch in die Wirklichkeit zurückgeholt. Gleich zu Beginn durfte ich den ersten Teil





meiner Filmaufnahmen zum Bahnjubiläum „100 Jahre Brig-Gletsch“, untermalt mit der feierlichen Musik von Beethoven's fünfter Sinfonie, vorstellen.

Danach stärkten wir uns an einem feinen Metzger-Fondue à discretion, bis wir alle fast platzten! Das Metzgerfondue wird gegenüber dem Fondue Chinoise mit frischem Fleisch statt gefrorenem dünn geschnittenen Fleisch serviert. Neben dem Essen kam die Konversation natürlich nicht zu kurz. Private, berufliche und bahnpolitische Themen wurden erörtert und diskutiert. Die Zeit ging wie im Flug vorbei.

Zu unserer grossen Überraschung stiftete uns das Restaurant ein feines Dessert, welches wir natürlich nicht verschmähten.

Nach diesem reichlichen Mittagessen durften wir noch den zweiten Teil des Jubiläumfilms geniessen, bei welchem der Jubiläums-Dampfzug und andere Zahnrad-Dampfloks in Gletsch auch noch im Originalton zu hören waren. Glückselig und zufrieden machten wir uns danach auf die Heimreise, nachdem die ca. 20 Teilnehmer einstimmig beschlossen hatten, auch künftig das Mitgliedertreffen gegen Jahresende in ähnlicher Form durchzuführen.

OSTSCHWEIZ

BAUWOCHEN-/STANDTEAMTREFFEN

Von *Andreas Huwiler*

Am 7. November 2014 war es wieder so weit, das Jahrestreffen und Abschlussessen für alle an den Bauwochen und Werbeauftritten beteiligten Personen fand statt. Wo in der Ostschweiz, wenn nicht in der Dampflokwerkstätte Uzwil, spürt man den Bezug zur Furka am meisten. Während dem Willkommensapéro konnten erste Blicke auf die in Bau befindliche HG 4/4 und deren Bestandteile geworfen werden. Auch hiess uns der Gastgeber Markus Staubli in der Werkstätte willkommen. Es ist immer wieder beeindruckend was hier geschaffen wird.

Nach diesen Eindrücken wurden wir zu Tische gebeten. Für einmal konnte es sich auch das Küchenteam der Bauwochen am Tisch bequem machen. Luzia Staubli und ihr Team zauberten ein genussvolles Essen auf den Tisch. Die regen Diskussionen weichten schnell einer zufriedenen Stille. Anschliessend an die Gruss- und Dankest Worte des Präsidenten im Namen des gesamten Vorstandes informierte uns der Gastgeber zu den aktuellen und weiter anstehenden Arbeiten an den Vierkuppelmaschinen. Bevor die ersten den kürzeren oder weiteren Heimweg in Angriff nahmen, liess man den gelungenen Abend bei Kuchen und Kaffee ausklingen.



oben
Markus Staubli informiert die interessiert zuhörenden Besucher.

links
Für das leibliche Wohl war gut gesorgt.



HAUPTVERSAMMLUNG 2015

Die ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 7. März 2015, 14:15 Uhr in der Dampflok-Werkstätte Uzwil statt. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Traktanden:

Begrüssung / Wahl der Stimmzähler / Protokoll der HV 2014 / Jahresbericht des Präsidenten/ Jahresrechnung und Revisionsbericht 2014 / Budget 2015 / Bericht der Bau- und Werbeabteilungen / Entlastung des Vorstandes / Varia.

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns Freunde der Furka Bergstrecke (auch Gäste sind willkommen) an unserer Hauptversammlung begrüßen zu dürfen. Weitere Informationen sind jeweils auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.

Für den Vorstand: Andreas Huwiler, Präsident, Dorfstrasse 17, 8372 Wiezikon, andreas.huwiler@dfb.ch, VFB Sektion Ostschweiz

WERBUNG 2015

Erfolgreich dürfen wir auf ein werbeintensives Jahr 2014 zurückblicken. Die Ernte ist eingefahren und hat uns etliche Neumitglieder gebracht, nebst vielen erfolgversprechenden Kontakten zu begeisterten Interessenten für Dampfbahnreisen.

Bilder rechts von
Hans-Walter Beyeler



Auftritt an der Modell-
eisenbahnausstellung in
Appenzell

Auftritt an der Mo-
delleisenbahnborse in
Frauenfeld



Bild von Erwin Hug

Werbeauftritt in
Appenzell



ROMANDIE

LES ACTIVITÉS DE PROMOTION DE L'ALSF EN 2014

Philippe Roux - Pascal Steimer - Claude am Rhyn

Chaque année, la promotion de l'association et la recherche de nouveaux membres font partie des missions les plus exigeantes de la section Romandie. Tirant les leçons des expériences faites durant l'année 2013, le comité de la section a décidé de recentrer son activité sur les manifestations liées au train à vapeur. Avons-nous réussi dans notre réorientation stratégique ? Voici les grandes lignes de l'activité « Promotions 2014 » de la section placée sous la responsabilité de Pascal Steimer.

8 AU 10 JUIN 2014 - MUSÉE DU BLONAY – CHAMBY

Le Blonay – Chamby est un partenaire très spécifique pour DFB, un exemple à suivre à bien des égards puisque son organisation fut la 1ère expérience réussie d'une prise en main d'un train à vapeur par des bénévoles en Suisse. Manifestation entrant totalement dans notre concept, nous avons donc participé au traditionnel week-end de Pentecôte. Malheureusement, nous avons joué de malchance tant quant aux conditions météorologiques que quant à notre emplacement. Les objectifs fixés en terme de notoriété et de chiffre d'affaires n'ont pas été atteints malgré l'engagement sans faille de nos membres. Si une éventuelle participation est décidée pour l'année en cours, il sera nécessaire de tirer les leçons de cette expérience pour repartir sur de meilleures bases.

05 JUILLET 2014 - 100 ANS DE L'ASD – AIGLE

Les occasions de participer à des anniversaires de nos lignes en Suisse romande ne sont pas légion. L'ASD nous a donc accueillis la journée du samedi dans le cadre de ses festivités célébrant les 100 ans de la ligne Aigle – Seppy – les Diablerets. Un emplacement bien situé au cœur de la fête ainsi qu'une météo exceptionnelle ont contribué au succès de notre stand en terme de notoriété et de chiffre d'affaires.

17 AU 19 OCTOBRE 2014 - RAIL EXPO NYON

Faisant partie des incontournables de la section Romandie, la manifestation de Nyon a, cette année, peut-être été victime de l'été indien qui s'est installé sur nos contrées durant l'automne. Une baisse de fréquentation, au niveau des familles principalement, a été constatée. Autre différence notable avec les années précédentes, le peu de maquettes ferroviaires présentées. Est-ce une tendance ou un événement ponctuel lié par exemple aux commémorations du débarquement de juin 1944 ? L'année qui s'annonce va nous apporter des éléments de réponse. Malgré ces constatations, les résultats financiers de la section sont très positifs et en droite ligne avec ceux réalisés les années précédentes.

29 ET 30 NOVEMBRE 2014

TRANSEXPO – Aéroport de Genève

Suite au succès rencontré l'année dernière, nous avons renou-



velé l'expérience. Manifestation très fréquentée, en particulier le dimanche, notre participation a été couronnée d'un grand succès. La décision prise, entre-temps, par le comité de section d'étoffer sa palette d'articles, en est-elle la raison ? 2015 nous livra la réponse.

CONCLUSION ET PISTES DE RÉFLEXION

2014 apparaît comme un exercice en demi-teinte, mais en fait, l'est-il vraiment ? A plusieurs points de vue, notre décision de nous recentrer sur les événements liés au train à vapeur se révéla très positive. Alors que ceux-ci ne sont pas forcément légion en Suisse romande, nous avons réussi en 4 sorties à obtenir le soutien de membres motivés et à atteindre des résultats financiers plus que corrects. Du point de vue de la motivation tout d'abord: il nous a été beaucoup plus aisé de trouver des membres disposés à nous aider pour des manifestations qui entrent dans le cadre de notre activité, tandis que les événements moins ciblés, à l'instar de la tenue d'un stand dans les centres commerciaux, ne trouvent que peu d'écho tant auprès de nos membres qu'auprès de potentiels nouveaux adhérents. Du point de vue du chiffre ensuite : en 2014 le travail inlassable de nos membres lors des promotions nous a permis de réaliser un très bon CA en augmentation de 30% par rapport à celui de l'année dernière. De tels résultats sont de nature à renforcer notre conviction et nous encouragent à poursuivre car en fin de compte cet argent ne vise qu'un seul but, celui d'aider le train de la Furka, NOTRE TRAIN. Cependant, toute médaille a son revers et notre second objectif, celui de convaincre de nouvelles personnes d'adhérer à notre association n'est pas atteint. Pourtant, au regard de l'âge moyen de nos membres qui ne cesse d'augmenter, l'avenir de notre train ne nous permet plus d'éluder cette question. Une prise de conscience doit être faite aux différents niveaux de notre organisation. En conclusion, il est de notre devoir de reconnaître que l'exercice 2014 de nos promotions ne répond que partiellement à nos attentes, mais ce n'est pas faute d'avoir essayé. Les changements sociétaux auxquels nous tous sommes confrontés portent une part de responsabilité. A nous de trouver la parade! Merci à celles et ceux qui se sont investis sans compter pour le succès de notre train. Au nom de la section, soyez-en chaleureusement remerciés.



STUTTGART

Von Birgit Hofmann-Genser

JUBILÄUMSAUSFLUG DER SEKTION ZUR FURKA

REISEPLÄNE

Zur Feier unseres 25-jährigen Jubiläums führte uns unser Sektionsausflug diesmal zur Furka - wohin auch sonst? Das Interesse war gross, alle Plätze im Bus waren besetzt und einigen Interessenten mussten wir - leider - absagen.

FREITAG

Am Freitag, den 12. September 2014 trafen wir uns am Interims-ZOB in Stuttgart-Vaihingen. Es regnete und wir warteten im Schutz des Wartehäuschens auf unseren Ulf mit seinem Bus, der auch pünktlich kam.

Nachdem 51 Reisende und ihr Gepäck verstaut waren, ging es los in Richtung Süden. Am Bahnhof der Sauschwänzlebahn in Blumberg gab es das traditionelle Vesper. Dabei war die Bahn zu bewundern, die während unseres Aufenthalts dort ihre Fahrt begann. Es handelte sich um die preußische P8 „Posen“ (2455), die an dem Tag dort Dienst tat.

Gestärkt ging es weiter nach Aarau. Dort besuchten wir die Sektion Aargau und insbesondere ihre Wagenwerkstatt. Wir wurden herzlich begrüsst und erst einmal auf der „Piazza Furka“ verpflegt. Anschliessend gab es einen Vortrag über die Wagenwerkstatt im Allgemeinen. Danach wurden wir durch die Werkstatt geführt und uns die verschiedenen Arbeiten bei der Restaurierung bzw. der Rekonstruktion eines Wagens an den jeweiligen Arbeitsplätzen erläutert. Es war sehr interessant und manchem ist hier klar geworden, was in so einem Waggon alles an Arbeit und Handwerkskunst steckt.

Nach einer abschliessenden Präsentation über den Bau der Wagen B2206 und B2210 setzten wir unsere Reise fort. Über den Brünigpass, vorbei an Meiringen und Innerschönenbuch ging es den Grimselpass hinauf. Das Wetter war nicht mehr ganz so regnerisch, stattdessen erreichten wir die Wolken, so dass wir wenig von unserer Umgebung sehen konnten. Das änderte sich aber auf der Passhöhe - von dort konnte man nach Gletsch hinuntersehen! Unsere weitere Fahrt führte uns über Gletsch und den Furkapass nach Andermatt, wo wir unsere Quartiere bezogen.

SAMSTAG

Das Wetter sah schon viel freundlicher aus. Am Vormittag waren verschiedene Aktivitäten möglich, der Bus brachte die, die es wollten, nach Gletsch. Und ab der Furka-Passhöhe war endgültig herrlichster Sonnenschein, was auch



für den Rest unserer Reise so blieb.

Eine Gruppe ging zum Fotostandpunkt über dem Kehrtunnel zum Fotografieren. Zurück gingen sie über die Straße. Am Bahnübergang ging plötzlich die Schranke zu. Seltsam - ein fahrplanmässiger Zug konnte das nicht sein. Egal - erwartungsfroh wurden wieder die Fotoapparate in Anschlag gebracht. Es kam aber kein Zug! Da hatte wohl jemand bei seinem Streifzug rund um den Übergang die Schranke unwissentlich ausgelöst.

Zwei gingen den Gletschboden-Spaziergang und am Ende ging ein Wanderstiefel kaputt - so sehr, dass man nicht darin zurücklaufen konnte. Die Furkafreundin entschied sich, barfuss zurückzugehen. Eine andere Gruppe wanderte nach Oberwald, noch andere genossen den Gletschboden, die Wasserkraftwerke, den Info-Point,... An der Furka wird es nie langweilig!

Von Gletsch nach Oberwald brachte uns unser Bus, der dann in Oberwald blieb - er hatte sich eine Pause ja auch redlich verdient. Wir hingegen fuhren mit der MGB durch den Basistunnel nach Realp.

Am Nachmittag trafen sich alle in Realp für die Fahrt mit unserer Bahn. Auch diejenigen, die diese Fahrt schon oft vorher erlebt haben, waren wieder genauso beeindruckt wie jedesmal - die Landschaft, die Bahn, es ist einfach einmalig. In Oberwald stiegen wir alle wieder in den Bus um weiter die Landschaft zu geniessen. Es ging über den Nufenen- und den Gotthard-Pass zurück nach Andermatt.

SONNTAG

Am Sonntag mussten wir zeitig los, wir hatten ja noch einen längeren Weg vor uns. Als erstes gab es eine spontanen Programmänderung bzw. eine Wegänderung: anders als geplant fuhren wir die Schöllenschlucht hinunter und dann über die Axenstrasse, Sattel, Einsiedeln, Pfäffikon, Walensee Richtung Rhein. Unser Ziel war die Bregenzerwaldbahn in Bezau. Dort trafen wir auf die Verkehrsfreunde Stuttgart. Mit einem Zug der Bregenzerwaldbahn fuhren wir nach Schwarzenberg und zurück.

Der Heimweg führte uns via Pfändertunnel, Lindau, Ravensburg zum Abendessen in Riedlingen-Bechingen im Gasthaus „Neuhaus“. Über Zwiefalten und Reutlingen kamen wir mit vielen neuen Eindrücken zurück nach Stuttgart.

ZÜRICH

EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG

Datum, Zeit: 7. März 14 Uhr
Ort: Kath. Kirchenzentrum Bassersdorf
Traktanden: Die Statutarischen
Wahlen: Aus dem Vorstand gibt es keine Rücktritte; der Revisor Köbi Keller tritt gesundheitshalber zurück. Kandidat für die Ersatzwahl ist Bruno Angst, unser ehemaliges Vorstandsmitglied und Kassier

Anträge bitte dem Präsidenten melden: bruno.berto@dfb.ch
Als Gastreferent konnten wir Beat Klarer, den neuen Marketingleiter der DFB verpflichten.

AGENDA

28.02.	Besuch Skyguide, Dübendorf	Alfredo Degen 044 8692828
07.03.- 14.00	HV siehe Einladung	Bruno Berto 052 2229767
25.-30.05.	Bauwoche 1	HJ Häfliger 079 4008593
31.05.	Bus-Ausflug zur Öchslebahn	Fritz Renold 052 3352439
20.06.	Samstag-Einsatz „Thales“	Res Minder 044 8366404
10.03. / 14.04. / 12.05.	Stamm Zürich Koordinaten siehe Heft 3-14	
24.03. / 28.04. / 26.05.	Stamm Rapperswildo.	

Weitere Daten werden in den folgenden Ausgaben DadF publiziert. Die vollständige und aktualisierte Agenda ist auf der Website aufgeführt.

Die Projektleiter sind auch zu erreichen mit:
vorname.name@dfb.ch

DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto

Ich wünsche allen Mitgliedern, Fronis und Sponsoren für das neue Jahr gute Gesundheit und viele schöne Stunden zusammen mit ihren Angehörigen und Freunden. Die Mitglieder, die 2014 zu unserer Sektion gestossen sind, möchte ich auch meinerseits herzlich willkommen heissen und ihnen danken, dass sie uns unterstützen beim Vorhaben, unsere Dampfbahn als Erlebnisbahn funktionstüchtig zu erhalten. Das neue Layout des Heftes DadF ist sehr gut und übersichtlich gelungen und vereinfacht auch das Lesen. Leider wurden gleichzeitig die Sektions-Agenden nicht mehr aufge-



führt. Dadurch haben nun die zahlreichen Mitglieder ohne Internet keine Infos mehr über unsere Aktivitäten! Und da das Heft ja unser Vereinsorgan ist, sollte es uns in den statutarischen Verpflichtungen unterstützen. Um diese Info-Lücke für diesmal zu schliessen, haben wir den Mitgliedern mit uns bekannten E-Mail Adressen die Informationen per E-Mail zugestellt.

Ich habe deshalb folgende Bitte: Sollte jemand bis Ende Dezember kein Mail von uns erhalten, aber doch eine E-Mail Adresse haben, schlage ich vor, uns diese zu melden, gleichzeitig mit allfälligen weiteren Mutationen an bruno.berto@dfb.ch. Wir werden die Adressen, die strikte für internen Gebrauch bestimmt sind, an den zentralen Mitgliederdienst weiter leiten.

Trotz grossem Einsatz an den verschiedenen Messen konnten die Abgänge nicht mit neuen Mitgliedern wettgemacht werden. Im neuen Jahr ist es also eine Herausforderung für uns alle, diesen Trend umzukehren!

Gerne leite ich zum Schluss noch die folgende Mitteilung weiter: Für die grosszügigen Spenden zu Gunsten der Dampfbahn anlässlich des Todes unseres Gatten und Vaters Fredi Spahn möchten wir diese Gelegenheit nutzen, allen Spendern nochmals recht herzlich zu danken. Familie Spahn, Dachsen

BAUWOCHE 3, KW 39

Von Fritz Schmutz

Auch dieser, für die Sektion schon seit vielen Jahren traditionelle Einsatz soll hier, der Vollständigkeit halber, noch erwähnt werden. Da der Bauleiter findet, dass ein guter Job wichtiger ist als ein Bericht darüber, verfasst der Redaktor diese paar Zeilen!

Unter Leitung von Kurt Letter und kulinarisch verwöhnt von seinem Bruder Bruno, war eine kleine aber sehr effizient organisierte Gruppe von 9 Fronis, (darunter auch langjährige „Stammkunden“) mit vollem Einsatz und einer guten Arbeitsmoral am Werk. Der Schwerpunkt ihres Wirkens war der neue Lagerplatz Geren, dies vorwiegend nach dem von Emil Halter ausgeklügelten Plan. Sowohl Manfred Willi wie auch Emil zeigten sich mit dem Resultat zufrieden.

Kurt dankt nochmals allen für den vorbildlichen Einsatz und hofft, viele von Euch und sogar noch einige Neue am 20. September 2015 in Realp wieder zu begrüssen!

GL-MESSENÄFELS(29.10-2.11.14;7 NEUMITGLIEDER)

Von Bruno Berto

An diesem Anlass konnte ich meine Sporen als Werber abverdienen und dabei genoss ich als „ausgewanderter“ Glarner ein Heimspiel, und auch dank meinem noch intakten Dialekt fand ich natürlich etwas leichter Zugang zu den Besuchern!

Dabei musste ich feststellen, wie hart das Brot eines Werbers für unsere Sache heute ist, erst recht wenn man sich in einem Gebiet fernab der Furka befindet!

Dank meinem noch existierenden Netzwerk konnte ich neben der reinen Werbe-Botschaft diverse wertvolle Kontakte aktivieren. So habe ich mit einem Zunft-Kollegen vereinbart, die nächstjährige Zunftreise über die Furka zu organisieren und nutzte auch die Gelegenheit für Kontakte mit einigen bekannten Standbetreibern.

Das finanzielle Ergebnis: Umsatz Souvenirs : Fr. 261.-, Spenden Fr. 125.-

„WINTI-MÄSS“ (26. - 30.11.14; 17 NEUMITGLIEDER)

Von Alfredo Degen und Fritz Schmutz

Über 40'000 Besucher kamen an die fünftägige Messe in Winterthur, ein Plus von 4% im Vergleich zum Vorjahr und so viele wie seit 2007 nicht mehr. Unsere Rekord-Ernte konnten wir übrigens 2003, allerdings bei einer Dauer von 9 Tagen, mit 58 Neumitgliedern verbuchen, dies erst noch mit einem hohen Anteil Familien von fast 50%! Das waren noch goldene Zeiten!

Unser Stand präsentiert sich heute in einem ganz neuen Outfit. Die neue Wand im Format 2x2 Meter mit vier Grossbildern ist ein optimaler Blickfang und auch der Bildschirm mit Diaschau und findet die gebührende Beachtung.

Unter den Neuen sind auch etliche Froni-Kandidaten mit einer breit gefächerten Palette an Berufen wie: Elektroingenieur, Maschinenschlosser, Koch, Textiltechniker, Unternehmer, Informatiker, Finanzplaner. Letzterer wird bei uns ein breites Wirkungsfeld vorfinden!

Der wieder neu aufgezugene kleine Souvenir-Shop mit Kambly-Dosen, DFB-Caps, Sweatjacken und Kalender, wie auch der Inhalt der Spendenbox konnten immerhin einen bescheidenen Beitrag an die Standkosten leisten!

Als Testlauf haben wir diesmal wesentlich mehr Prospekte verteilt, auch an nicht interessierte Passanten. Damit wollen wir evaluieren, ob sich so der sonst eher magere Rücklauf an Nachzüglern erhöhen lässt.

Unsere neuen Werber Jack und Alberto zeigten einen grossen Einsatz und liessen sich von den eher spärlichen Erfolgserlebnissen nicht entmutigen.

Dafür herzlichen Dank, natürlich auch dem restlichen Messe-Team.

REISEPROGRAMM 2015

Von Fritz Renold

Zusätzlich zur in der Agenda aufgeführten Busfahrt zur oberschwäbischen Öchslebahn, findet im September eine mehrtägige Reise statt. Zur Wahl stehen zwei Varianten:

- Anfangs Monat eine 8-tägige Rundfahrt nach und durch Böhmen oder:
- Ende Monat eine Bahnreise zur Mosel Den Entscheid, welche der beiden Reisen ich definitiv anbiete und



dann auch in der Agenda publiziere, fälle ich aufgrund dem Ergebnis einer Umfrage bei den Aktiven und Stammgästen.

MITTEILUNGEN

Von Fritz Schmutz

- Am 12. Februar feierte unser langjähriger Bauchef, Vorstandsmitglied und einziges Ehrenmitglied im VFB, Edi Schlumpf seinen 90. Geburtstag. Wir haben ihn am letzten Stamm hochleben lassen und werden sein Wirken an der HV gebührend würdigen. Im nächsten DaF wird auch ein Bericht darüber zu lesen sein. Herzlichen Glückwunsch meinem alten Weggefährten!
- Am 23. Juli 2014 verstarb in seinem 82. Lebensjahr unser „Passiv-Mitglied“ Alby Glatt, geworben an der Fespo 09. Bei uns kannten ihn wohl nur wenige, aber er war einer der aktivsten Förderer von Nostalgie-Reisen. Sein Verdienst ist es, dass der berühmte Orient-Express mit stilvoll restaurierten Wagen wieder auf Achse ist, aber auch in der Schweiz war sein Wirken legendär, denn er war massgeblich an der Restauration der RhB-Pullmanwagen beteiligt (wofür auch die Denkmalpflege des Kantons GR einen namhaften Beitrag leistete!) und damit der geistige Vater des einmaligen Zuges „Alpine Classic Pullman Express“. Schade, dass für unsere Bahn keine Zeit übrigblieb!
- Die hier aufgeführten Berichte sind stark gekürzte Versionen; etliche davon finden Sie ausführlicher auf unserer Website.
- In eigener Sache: Persönliche Berichte von der Froni-Front wären eine willkommene Abwechslung auf unserer Sektionsseite, z.B. statt der ellenlangen Aufzählungen von geleisteten Arbeiten in den Bauwochen!
- Und sicher findet sich unter den schreibgewandten Fronis jemand, der/die sich sogar als Nachfolger/in für mein Amt als Sektionsredaktor melden will?

FAZIT

Dies ist eine Bahn, die in Sachen „Herzblut“ durchaus vergleichbar ist mit unserer DFB! Auch die technische Infrastruktur ist auf einem beachtlichen Stand! Interessierte können bei mir den Link zur Fotogalerie anfordern.

SCHLUSSBEMERKUNG

Leider ist unser unermüdlicher Vermittler Tadeus kurz vor Drucklegung in seinem 91. Lebensjahr gestorben. Damit eine weitere Reise nach PL zustande kommt, werde ich also wohl auf eine Zusammenarbeit mit einem professionellen Reisebüro angewiesen sein. Dazu müsste sich allerdings das Interesse unter den Furkafreunden noch etwas intensivieren!

DAMPFREISEN OSTSCHWEIZ 2015

Zwei begleitete Ausflüge über die Furka mit Führungen in Oberwald, Gletsch und Realp.

Für Einzelpersonen und kleine Gruppen

**SAMSTAG, 11. JULI
AB OBERWALD BIS REALP**

**SAMSTAG, 15. AUGUST
AB REALP BIS OBERWALD**

DAS ANGEBOT:

Die Teilnehmer reisen selber mit Auto oder Bahn zum Abfahrtsort. Die Ankunft sollte etwa um 09.00 Uhr sein, Die Rückreise ab Zielort ca. 17.00 Uhr. Details siehe Tagesprogramm bei Dampfreisen Ostschweiz. In Oberwald, Gletsch und Realp gibt es je eine Führung und während der Bahnfahrt die Begleitung. Mittagessen (auf eigene Kosten) im Hotel Glacier du Rhône in Gletsch.

DIE KOSTEN

Dampfbahnбилет mit Platzreservation im Zug und Beitrag für Führungen und Begleitung (an DFB) total Fr 80.-. Pro Ausflug sind 20 Plätze reserviert.

Anmeldungen bitte an



Dampfreisen Ostschweiz
Augartenstrasse 18 9204 Andwil
Tel 071 393 68 68
Mail info@dampf-reisen.ch
www.dampf-reisen.ch



BAHNHOFBUFFET
OBERWALD
gonergastro gmbh

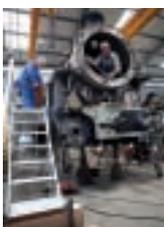
DAMPFLOK – BILDER “DORNRÖSCHEN” SCHLUSSVERKAUF

Ein kleiner Restbestand der gedruckten Farbabzüge des Originalbildes, handgemalt von Paul Huber, sind noch in meinem Lager.

Die Lok Nr. 9 stand einige Jahre still in Da Lat in Vietnam. Zusammen mit fünf weiteren Loks holten wir diese im Sommer 1990 aus ihrem Dornröschenschlaf aus Vietnam in die Schweiz zurück.

Die Preise:	gerahmtes Bild	70 x 51 cm.	Fr.	50.-
	gerahmtes Bild	30 x 24 cm.	Fr.	20.-
	ungerahmtes Bild	50 x 36 cm.	Fr.	10.-
	Postversand Porto		Fr.	10.-

Bruno Rütli, Augartenstrasse 18
9204 Andwil
071 393 68 68
info@dampf-reisen.ch



Für das Titelbild im Heft 4/14 wurde die Legende vergessen – wir bitten um Entschuldigung: Auf dem Bild sieht man die im Aufbau befindliche HG 4/4 Nr. 704 in der Werkstätte Uzwil

Impressum:

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

Vorsitz, Vertreter DFB AG:

Peter Walser, peter.walser@dfb.ch

Vorsitz Stv., Vertreter VFB :

Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

Vertreter SFB : Pepi Helg, pepi.helg@dfb.ch

Redaktor: Ruedi Traub, dadf.redaktion@dfb.ch

Fotografie: Jürg Zimmermann, juerg.zimmermann@dfb.ch

Sektionsnachrichten :

Aargau: Heinz Unterweger, heinz.unterweger@dfb.ch

Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

Nordwestschweiz: Martin Wymann, mwymann@intergga.ch

Layout: Verena Hillemeyr

Herstellung, Druck:

ea Druck AG

Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln

Telefon 055 418 82 82, info@eadruck.ch

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141

CH-6490 Andermatt, Tel. +41 41 888 03 03

administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke

Steinacherstrasse 6

CH-8910 Affoltern a.A.

vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Erscheinungsweise:

vierteljährlich (Mitte Februar, Mitte Juni, Mitte September, Ende November) Einem Teil der Auflage des «Dampf an der Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektionsnachrichten» der Sektionen Aargau, Bern und Nordwestschweiz 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 oder bei der DFB AG

Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampf- und Bergbahn-Furka-Bergstrecke. Ich weiss, dass meine Tätigkeit finanziell nicht entschädigt wird. Die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung ist jedoch gewährleistet. Meine Daten werden vertraulich behandelt.

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

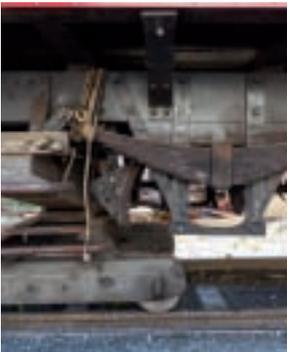
Ich möchte mich beim VFB *und/oder* bei der DFB AG freiwillig engagieren (nach erfolgter Ausbildung bzw. Einführung. Mich interessieren folgende Aufgabenbereiche:

Verein Furka-Bergstrecke			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB 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"/>		<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokkeizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflokfürher (Basisausbildung als Heinzer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellokfürher	<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	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Schaltemitarbeiter/in Billettverkauf	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug	<input type="checkbox"/>	Andere Baufacharbeit
<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	<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 eine der folgenden Adressen:

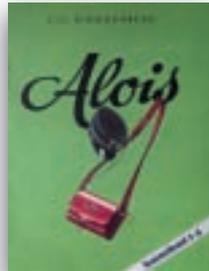
Verein VFB	Verein Furka Bergstrecke (VFB)	DFB AG	Dampf- und Bergbahn-Furka-Bergstrecke AG
	Mitgliederservice / Administration Frau Simone Hurter Steinachstrasse 6 CH-8910 Affoltern am Albis Telefon +41 44 761 47 01 Mobile +41 79 329 47 62 vfb.mitgliederservice@dfb.ch		Herr Hansjürg Krapf Personalchef DFB AG Rosenaustrasse 6 CH-9200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 06 Mobile: +41 79 232 42 43 personaldienst@dfb.ch



ANGETROFFEN



① **DFB-Bildkalender 2015** mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen; Text dreisprachig d/f/e; 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 14.00**



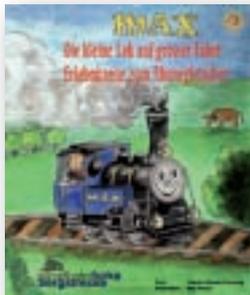
② **Kinderbuch „Alois“** – ein Bub, der Zugführer werden wollte; vier Sammelbände in einem Buch; Autor Cili Ringgenberg; erstmals erschienen 1945, mit kindgerechter Erklärung der "alten" Eisenbahn; farbig und S/W illustriert; Nachdruck mit 68 Seiten, Format 20 x 26 cm, Papp-Einband **CHF 25.00**



In bewegten Bildern



③ **DVD-Film „Furka-Dampfbahn“** Berichterstattung bis zur Wiedereröffnung der ganzen Strecke im Jahr 2010 mit Betrieb und Fronarbeitseinsätzen; Edition Eisenbahn-Romantik (VGBahn); ca. 60 Minuten; mit deutschem Kommentar **CHF 34.80**



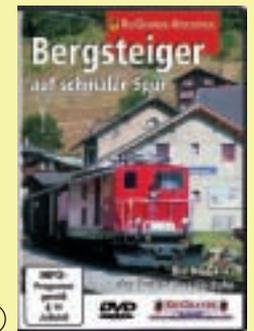
④ **Kinderbuch „Max die kleine Lok auf grosser Fahrt“** (DFB-Eigenverlag): Fünf Zeichenfiguren fahren mit der DFB und erleben allerlei lustige Abenteuer; 14 Seiten; Format 16 x 19 cm **CHF 17.00**



⑤ **Buch „Geschichte der Furka-Dampflochs 1-10“** mit 95 Seiten; S/W-Druck mit 68 Fotos; Text deutsch; Calanda-Verlag, Autor Hans Hofmann (1993); Format 14 x 21,5 cm **CHF 22.00**



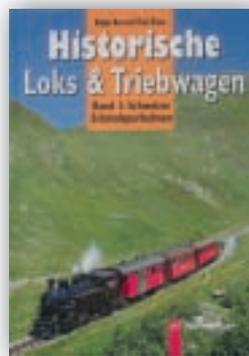
⑥ **Furka-Wanderkarte** Regionen Goms und Urseren; Verlag Hallwag/Kümmerli + Frey, Massstab 1:50'000 / 1:60'000 Praktisches Format 13 x 20 cm (zum Aufklappen). **CHF 10.00**



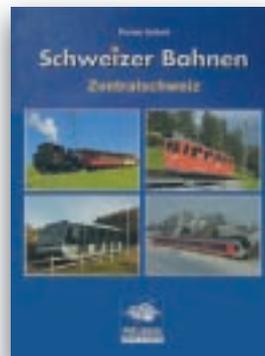
⑦ **DVD-Film „Bergsteiger auf schmaler Spur“**: Präsentation der berühmten Zahnrad-Elochs HGe 4/4 I der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn vor verschiedensten Zügen zwischen Brig, Andermatt und Disentis; Edition Rio Grande (VGBahn); ca. 55 Minuten; mit deutschem Kommentar **CHF 34.80**



⑧ **Dampfbahn-Broschüre** (EK-Verlag) Geschichte der Furka-Bergstrecke; über die 25-jährige Arbeit des Wiederaufbaus bis zur Eröffnung der vollständigen Strecke Realp–Oberwald (Format DIN-A4); 90 Seiten / 250 Farbfotos **CHF 17.80**



⑨ **Buch „Historische Loks und Triebwagen“** Band 1: Schweizer Schmalspurbahnen; Nach Bahngesellschaften alphabetisch sortiert werden zahlreiche Fahrzeuge mit Text und farbigen Fotos vorgestellt; Autoren: R. Bernet/T. Rizza, Editon Lan; 144 Seiten; Format ca. 17 x 24 cm **CHF 36.90**



⑩ **Buch „Schweizer Bahnen“** Band 1: Zentralschweiz; Beschreibung von 36 bestehenden und historischen Bahnen; zahlreiche Fotos und Skizzen farbig und S/W; Autor: Florian Inäbnit, 302 Seiten; deutscher Text; Prellbock-Verlag; Format 17,5 x 23,5 cm **CHF 59.00**

Hiermit bestelle ich: Weitere Artikel unter www.dfb.ch/souvenir

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

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

Talon senden an: DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf
E-Mail: souvenir@dfb.ch Fax: 041 / 870 07 86
Telefon: 0848 000 144
vom Ausland +41 848 000 144

Verkaufs- und Lieferbedingungen:
Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten.
Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Telefon-Nummer oder E-Mail-Adresse für Rückfragen