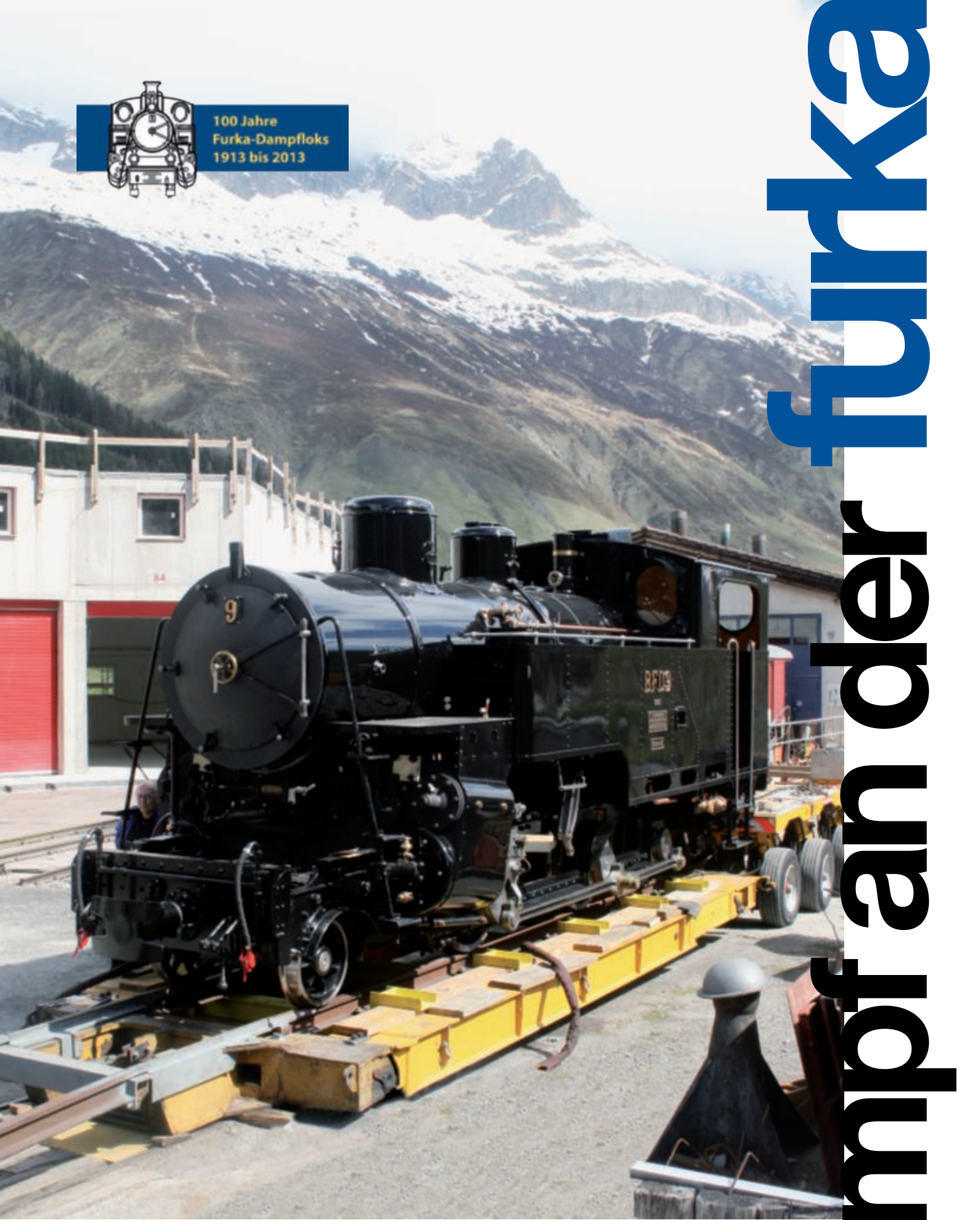




100 Jahre  
Furka-Dampflok  
1913 bis 2013



# dampf an der furka



### Gönerreise

Die Stiftung Furka-Bergstrecke dankte mit einer Extrafahrt

6



### Das neue Dienstgebäude in Oberwald

Ein Bijou und gekonnte Zimmermannsarbeit

8



### Hundert-Jahr-Jubiläum

Das musste man gesehen haben: Dampfende und rauchende Loks überall, Scheinanfahrten von beiden Seiten auf der Furka, Lokparade vor dem Depot, gutes Essen, Besichtigungen...

10



### Bewässerungs- und Löschanlage

Wurde früher nicht gemacht: Den Wald vor Durchfahrt der Dampflok zu berieseln

12



### Rollout

Der B4233, kurz vor der Abfahrt nach Realp

14



### Zürifäscht

Der Stand der Furka-Bahn, an nicht optimaler Lage, hat sich zum «Geheimtipp» des Festes gemausert

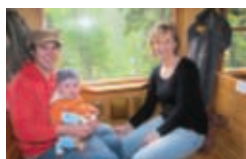
17



### Auswintern

Hoch auf dem blauen Wagen reinigt Rolf Böni das Dach eines Personenwagens

21



### Passagiere mit Dampf unterwegs

Familie Bortis fährt mit ihrem Sohn Ramon von Oberwald nach Gletsch

23



### Angetroffen...

Eveline Nellen, Zugchefin, Oberwald

41

## Alle Themen

### aktuelles

Editorial	1
Aktienkapital erhöht – Verwaltungsrat bestätigt	1
Saison 2013 – Höhepunkte, aber auch Rückschläge	3
Leistungen der Stiftung Furka-Bergstrecke	5
Neue und bekannte Gesichter im ZfW	5
Gönerclub auf der Fahrt über die Furka	6
Der Holzaufbau des Dienstgebäudes ist erstellt	8
Publikums-Event an der Furka	8
Jubiläumsfeier 100 Jahre Dampflok	10
Auswintern der Bewässerungs- und Löschanlage (BLA)	12
Jedes Jahr im Frühling werden die Zugswagen gewaschen, gewischt und poliert	13
Rechtzeitig zum Lok-Jubiläum an die DFB	14
Hochwasseralarm in Realp	15
Dampfahrt ins Eheglück	15
Korrigenda	15
Das Schwungrad meint...	16
Ausflug der Gewinner des Stiftung-Wettbewerbs 2012	16
Besuch bei der Demontage der Steffenbachbrücke	17
Sektion Zürich am Züri Fäscht	17
Abschied vom letzten «Bruchsal G»	18
MatheMagica San Gottardo	20
Mit Zeichenstift, Kreide und Pinsel an der Furka-Bergstrecke	22
Passagiere mit Dampf unterwegs	23
Schweizer Berghilfe jubiliert	23
Wer soll sich das alles merken?	24
Mise en service de l'installation d'arrosage et d'extinction	24
Augmentation du capital – confirmation du conseil d'administration	25
Club des donateurs en voyage à la Furka	27

### aus den sektionen

Aargau	28
Bern	29
Edelweiss	29
Innerschweiz	30
Nordwestschweiz	30
Ostschweiz	32
Romandie	34
Solothurn	34
Zürich	35
Berlin-Brandenburg	37
Norddeutschland	37
Nordrhein-Westfalen	38
Stuttgart	40

### Impressum

15

### Titelbild-Legende

27

## Redaktionsschluss

<b>Ausgabe 4/2013</b>	<b>26.10.2013</b>
Erscheint Ende November	
<b>Ausgabe 1/2014</b>	<b>11.01.2014</b>
Erscheint Mitte Februar	
<b>Ausgabe 2/2014</b>	<b>03.05.2014</b>
Erscheint Anfangs Juni	
<b>Ausgabe 3/2014</b>	<b>09.08.2014</b>
Erscheint Mitte September	



## Editorial

### Ein Bild sagt mehr...

... als tausend Worte, heisst ein gängiges Sprichwort. Aber Hand aufs Herz – was tun Sie als erstes, wenn Sie ein Magazin in den Händen halten? Richtig, Sie schauen sich die Bilder an und wenn Sie sich angesprochen fühlen, lesen Sie die Legende, dann den Vorspann und erst zuletzt den Text.

Zu einem Bild gehört eine Legende. Die Aussage, ein Bild spricht für sich allein, ist nur bedingt richtig. Die Aufnahme des Matterhorns als Inbegriff für die Schweiz kann man gelten lassen, aber nicht die Foto des Bachtels, eines bekannten Ausflugsberges im Zürcher Oberland, hier muss der Name stehen. Im DadF hat sich die Legende zum Bild eingebürgert. Es werden der Bildgegenstand und die sich darauf befindlichen Personen benannt. Und jetzt gibt es bereits Probleme. Eigentlich darf die Legende nur eine Zeile lang sein, mehr wird nicht gelesen. Bei uns kommt aber noch die französische Übersetzung dazu. Zwei Linien, das Bild wird kleiner. Zudem sind unsere Fotos recht klein, damit können mehr eingesetzt werden. Qualität der Bilder: Machen Sie vom gleichen Sujet mehrere Varianten und lesen Sie die beste aus. Personen von vorne oder allenfalls von der Seite aufnehmen und ganz wichtig: Korrekt gekleidet und ausgerüstet: Mit einer Warnausrüstung im Gefahrenbereich der Bahn, mit gebirgstauglichem Schuhwerk und entsprechenden Kleidern, mit geeignetem Sonnenschutz, mit Schutzausrüstungen gegen Verletzungen von Augen, Kopf und Händen, und bei Höhenarbeiten gegen Absturz gesichert. Sie sagen sich jetzt vielleicht, ist doch klar. Bei vielen Fotos, die ich erhalte, ist dies jedoch nicht klar, viele gute Bilder muss ich wegwerfen – eigentlich schade.

**Ruedi Traub, Redaktor**

Quelle: Ralf Turttschi «Praktische Typografie», Zürich, 2000

### 27. ordentliche Generalversammlung der DFB AG

## Aktienkapital erhöht – Verwaltungsrat bestätigt

Von Hansueli Fischer

**Oberwald** – Um 5 Millionen Franken kann das Aktienkapital aufgestockt werden. Die 359 Aktionärinnen und Aktionäre (88'154 Stimmen) haben dies am 29. Juni beschlossen und den von Oskar Laubi geleiteten Verwaltungsrat für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren bestätigt. Alle Beschlüsse wurden mit grossen Mehrheiten gefasst.

Präsident Oskar Laubi stellte bei der Begrüssung fest, dass die DFB immer stärker mit den Kräften der Natur zu kämpfen hat. Zweimal mussten nach Unwettern rasch Schäden behoben werden. Streckenweise hat die Furkareuss ihre Sohle um mehrere Meter abgesenkt, was Brückenpfeiler und Stützbauwerke gefährdet. Rasch Repariertes muss nun noch langfristig gesichert werden. Dadurch und wegen der mancherorts eingetretenen Hanginstabilität und drohenden Murgängen braucht es mehr Mittel. Geschäftsleiter Züllig entwickelt zusammen mit einer Arbeitsgruppe eine Strategie für die DFB mit Zeithorizont 2020. Er wird sie an der nächsten GV präsentieren.

### Wageneinstellhalle

Bei der Vorstellung des gedruckten oder im Internet verfügbaren Jahresberichts meldete sich Walter Benz, der der Dampfbahn in vielen Funktionen gedient hat und als grosszügiger Gönner bekannt ist. Er griff den Verwaltungsrat scharf an, weil dieser nicht auf seinen Vorschlag eintreten will, in Oberwald eine offene Wageneinstellhalle aus Holz zu bauen, für die er eine Viertelmillion spenden würde. Stattdessen wolle man in Realp eine viel teurere unterirdische Betonhalle bauen, in der Feuchtigkeit den Wagen weiterhin zusetzen werde.

Oskar Laubi führte dazu aus, dass der Verwaltungsrat über Standort und Ausführung entscheidet. Der VR wolle die Infrastrukturanlagen in Realp konzentrieren. Das Feuchtigkeitsproblem sei beherrschbar. Geschäftsleiter Züllig doppelte nach, dass etwa zehn Möglichkeiten geprüft worden seien. Dabei habe auch der Aarauer Werkstattleiter Werner Beer mitgewirkt. Realp sei vom Betrieb her günstiger. Ausserdem fänden auf dem verfügbaren



Foto: Jürg Zimmermann

Der Verwaltungsrat der DFB AG mit Präsident Oskar Laubi / Le directoire du DFB SA avec le président Oskar Laubi

Areal in Oberwald die nötigen 240 Meter überdachtes Gleis nicht Platz. – Trotz einigen Unmuts war die Genehmigung des Geschäftsberichts nicht gefährdet.

### Ertrags- und Versicherungsfragen

Dass die Jahresrechnung 2012 der DFB AG schlechter ausgefallen ist als veranschlagt worden war, begründete Laubi mit der allgemeinen Situation im Tourismus. Dieser litt letztes Jahr unter der Witterungs- und Währungssituation. Zusätzlichen Lohnaufwand gab es wegen Überlappungen bei Personalwechseln. Die Haftpflichtversicherung wurde deutlich erhöht; Elementarschaden- und Organhaftpflichtversicherung wurden neu eingeführt.

Aufgrund der ausgewiesenen Prämien vermutete Walter Benz, die neue Werkstatt könnte nicht versichert sein. Auch sei die Elementarschadenversicherung zu spät abgeschlossen worden. Er stellte weiter fest, dass auf der Strecke Gletsch–Oberwald eingesetzte, mit Kohle befeuerte Dampflokomotiven ein zu grosses Brandrisiko darstellten. Man sollte diese Teilstrecke elektrifizieren und die vorhandene HG 4/4 einsetzen. Schliesslich könnte auch der Benzintriebwagen eine attraktive Lösung sein. Präsident Laubi stellte dazu fest, dass die vorgeschlagene Elektrifizierung technische Probleme stellen und 6 Millionen Franken kosten würde.

Vom Benzintriebwagen, der niemals wirtschaftlich zu betreiben wäre, solle man die Finger lassen. «Schliesslich sind wir eine Dampfbahn!», meinte der Präsident. Geschäftsleiter Züllig stellte klar, dass die DFB in allen Bereichen ordnungsgemäss versichert ist. – Der aus der Rechnung resultierende Verlust wurde auf neue Rechnung vorgetragen und dem Verwaltungsrat Entlastung erteilt.

Die zur Erhöhung des Aktienkapitals um 5 Millionen Franken erforderliche Statutenerhöhung war unbestritten.

Die acht Verwaltungsräte Oskar Laubi (Präsident), Hermann Walsler (Vizepräsident), Peter Bürker, Jean-Pierre Dériaz, Franz Kissling, Walter Knobloch, Ernst Künzli und Theo Stolz wurden für drei Jahre bestätigt.

### Betrieblicher Rück- und Ausblick

Geschäftsleiter Urs W. Züllig erinnerte an den Starkregen vom 2. Juli letzten Jahres. Die dabei aufgetretenen Unterspülungen hätten innert vier Tagen behoben werden müssen, um den Betrieb nicht zu gefährden. Die Behebung hatte Drittkosten von rund 90'000 Franken zur Folge. Im Hinblick auf das weitere Absinken der Reusssohle wurde ein Sanierungskonzept erarbeitet. Erfreulich seien die Foto-Fahrten vom September gewesen. Die DFB hätte diese zum vollen Tarif verrechnen und darüber hinaus attraktives Bildmaterial gewinnen können.

Im Jahr 2013 wurde die «Maschinenfabrik» von Chur nach Uzwil verlegt, wo an den HG 4/4 704 und 708 weitergearbeitet wird. Die in einer Hauptrevision befindliche Lok 9 wurde zur Fertigstellung nach Realp gebracht.

Die Schneeräumung 2013 war lang und schwierig. Es kam zu Lawinenabgängen. Bedauerlicherweise war bei der Felsräumung ein Unfall zu beklagen. Der Steffenbachtobel wurde zweimal gefüllt. Trotz der späten Schneefälle konnten die Arbeiten unter der Leitung von Claus Mayer rechtzeitig auf Saisonbeginn abgeschlossen werden. Sorgen macht der Felskopf beim Tunnel 2. Man wird ihn aufwendig säubern und sichern müssen.

In der Saison 2013 wird die Geburtstagsfeier für die hundertjährigen Loks 1 und 4 am 31. Juli und 1. August ein Höhepunkt sein – ebenso wie das Eintreffen des Wagens B 4233 aus Aarau am 27. Juli. Dank Anerkennung der Gästekarte, Gratis-Veloverlad und Langsamfahrt an Schlüsselstellen scheint sich nun das «Abenteuer Rottenschlucht» erfreulich zu entwickeln.

Eine Finanzspritze des VFB hat die Fertigstellung der Werkstatt Realp gesichert. Sie bewirkt beim Fahrzeugunterhalt einen Quantensprung.

Die Lok 9 wird 2014 beim Jubiläum «100 Jahre Brig–Gletsch» der Star sein. Sie ist von der Crew mit Oliver Studer gründlich revidiert worden und sollte noch in diesem Jahr ein erstes Mal angeheizt werden können.

Schliesslich freute sich Geschäftsleiter Züllig über die nahende Fertigstellung des Dienstgebäudes in Realp, das als schmucker Holzbau gebaut worden ist.

### Menschen und Beträge

Robert Frech, Zentralpräsident des VFB, stellte fest, dass der Mitgliederbestand von derzeit rund 8000 mindestens gehalten werden müsse. Letztes Jahr seien 80 Sterbefälle zu beklagen gewesen. Zusammen mit weiteren Abgängen sind zum Ausgleich jeweils etwa 300 Neumitglieder nötig. Der VFB hat aber nicht nur Bestandesprobleme. Er sorgt sich auch um die Verjüngung der Führungsgremien



Foto: Jürg Zimmermann

Schnee auf der Furka – und das Ende Juni / Fin juin, neige à la Furka

und der Froni-Trupps. Der VFB bemüht sich, die Zahlungen an DFB AG und SFB fortzusetzen und im Hinblick darauf sein Netzwerk zu erweitern. Hier sei daran erinnert, dass der VFB seit 2004 an DFB und Stiftung 3,21 Millionen Franken überwiesen hat. Dazu kommen über 760'000 Frondienststunden (ohne die eigenen Leistungen im VFB).

### Absehbare Investitionen

Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident, nannte die Leistungen der SFB im Jahr 2012: Erweiterung Werkstätte Realp 1'071'838, HG4/4 Nr. 704 262'426 (davon 1000er-Club 111'000), HG4/4 Nr. 708 210'619, Starkregen Uri 86'766 Franken. Total gezahlt wurden 1'631'649 und total gesammelt 1'550'379 Franken.

Für die Jahre 2011/12 betragen die Aufwendungen zur Behebung der Unweterschäden 523'186 Franken.

Listet man Altlasten beziehungsweise absehbare Verpflichtungen auf, zeigt sich folgendes Bild: Erweiterung Werkstätte Realp 170'000, Gletsch-Oberwald 274'000, Reservefonds SFB 190'000 und für die beiden HG4/4 1'200'000 Franken. Die SFB hat also in den nächsten zwei bis drei Jahren einen Finanzbedarf von 1'834'000 Franken.

Die erste Etappe der Reusssohlen-Sanierung mit 320'000 Franken ist gesichert. Die Gesamtsanierung wird weitere 1'200'000 Franken erfordern. Riedwyl

stellt dazu fest: «Eine Finanzierungszusage durch die SFB für neue Projekte gibt es nur, wenn diese für die DFB einen nachgewiesenen Nutzen erbringen und 75 Prozent der Kosten beim Start durch Spenden gedeckt sind. Unkontrollierte Mehrkosten und Finanzengpässe mitten in einem Projekt will der Stiftungsrat nicht mehr.»

### Antrag Sektion Romandie

Die DFB solle ihre Zukunft mit ihren Partnern planen, begründete François Martin einen Antrag der welschen VFB-Sektion. Daher sei die strategische Arbeitsgruppe wie folgt zusammzusetzen: Je zwei Vertreter von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der DFB AG, ein oder zwei Vertreter des Stiftungsrates der SFB, 1 Vertreter des Zentralvorstandes des VFB, zwei Vertreter der VFB-Sektionspräsidenten, -vizepräsidenten oder -delegierten.

VR-Präsident Laubi und Geschäftsleiter Züllig hielten dem entgegen, dass sich das bestehende «4x3-Gremium» (je drei Vertreter von Verwaltungsrat, Stiftungsrat, Zentralvorstand und Geschäftsleitung) bewährt hat und geeignet ist, die strategischen Fragen der Bahn anzugehen. Die Arbeiten kämen so voran, dass man an der GV 2014 die neue Strategie präsentieren können.

Nach kurzer Diskussion wurde der Antrag der Sektion Romandie bei wenigen

Ja-Stimmen, vielen Enthaltungen und einer klaren Mehrheit von Nein-Stimmen abgelehnt.

### Von Anisguetzli bis Furkablau

Während der Versammlung überbrachte Präsident Christian Imsand die Grüsse der Gemeinde Obergoms. Er würdigte die bisher von der DFB erbrachten Leistungen und betonte die Bedeutung der Dampfbahn für den Sommertourismus in der Region. Er dankte für die Bemühungen zur Belebung von Gletsch und für die besondere Erschliessung der Rottenschlucht mit dem Dieselzug. Imsand wünschte der DFB eine Saison mit vielen Sonnentagen und keinen Unwettern.

Unter «Verschiedenes» wurde festgehalten, dass das Protokoll vom Verwaltungsrat genehmigt wird, die Berechtigung von 100-Franken-Aktien zu prüfen ist, die Präsentation der Geldflüsse aller drei Organisationen sinnvoll wäre, die DFB-Wagen blau sind, wenn die Spender nichts anderes verlangen, es DFB-Anisguetzli zu kaufen gibt, das Dienstgebäude Oberwald der Sektion Bern zu verdanken ist, und dass ein Zimmermann, Lehrlinge und Spender Wesentliches dazu beigetragen haben.

Nach drei Stunden konnte die Versammlung geschlossen und zu dem von der Gemeinde Obergoms gespendeten Apéro übergegangen werden.

## Saison 2013 – Höhepunkte, aber auch Rückschläge

### Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

*Beim Erscheinen dieser Ausgabe neigt sich eine erfolgreiche Saison 2013 bereits wieder dem Ende zu – doch schön der Reihe nach:*

### Zäher Saisonauftakt

Bei der Lektüre meiner Ausführungen zum Saisonauftakt kommt man rückblickend

zum Schluss, dass es mit Prognosen so eine Sache ist, vor allem wenn sie die Zukunft betreffen ... In der Realität, welche ja oft etwas von der Planung abweicht, mussten wir uns den Saisonstart «Zahn um Zahn» erkämpfen. Infolge der sehr langwierigen und zähen Schneeräumung, sowie der kurzfristig ausge-

fürten Felsräumungs- und Sicherheitsmassnahmen beim talseitigen Portal des Senntumstafeltunnels II, mussten die angekündigten Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel und die Erneuerung von 300 m Streckengleis abgesagt resp. verschoben werden. Die Nachwirkungen des grossen Efforts zogen sich dann

wie ein roter Faden durch die Saison (Beispiel: verzögerte Fertigstellung der Revision des Tm 506) und forderten die Improvisationskünste der DFB Mitarbeiter immer wieder aufs Neue.

### Erfreuliches

Der Saisonauftakt begann mit einem Paukenschlag – nebst Verstärkungszug und Regelzug waren am ersten Betriebstag auch über 300 Stammgäste von Obergoms Tourismus mit einem Extrazug von und nach Gletsch zu befördern – was bereits am ersten Wochenende Drei-zugbetrieb mit sämtlichem Rollmaterial bedeutete.

Am folgenden Wochenende lancierten wir mit dem Aktionärszug und Gönner-event der Stiftung die Festlichkeiten zu Ehren unserer 100-jährigen HG 3/4 1 und 4. Über die von idealem Bergwetter begünstigte, gelungene Feier «100 Jahre Furkaloks», verbunden mit einem Mitarbeiteranlass auf der Furka und der 1.-Augustfeier mit der Gemeinde Realp, berichtet Organisator Arne Moritz an anderer Stelle in diesem Heft.

Generell hat das sich rechtzeitig jeweils auf das Wochenende einstellende, optimale Wetter im Juli/August den Tagestourismus begünstigt und die Züge gut gefüllt. Besonders erfreulich ist der Erfolg der Gästekarte beim Abenteuer Rottenschlucht – die Züge sind deutlich besser ausgelastet als im Vorjahr. Dies bringt mehr Leben nach Gletsch und freut das eingesetzte Personal.

Unter dieser Rubrik soll die pünktliche Ablieferung des hauptrevidierten B 4233 aus Aarau nicht unerwähnt bleiben – der Wagen wurde nach Inbetriebsetzung bereits am 31. Juli/1. August in den Extrazügen nach Furka DFB eingesetzt und verkehrt seither in den Abenteuer Rottenschlucht Zügen. Ein grosses Dankeschön an Werner Beer und seine Mannschaft für dieses Prunkstück und den grossen Effort.

Auch an der Ausbildungsfront sind Fortschritte zu vermelden. Stellvertretend für alle sei den 4 neuen Zugchefs zur bestandenen Prüfung gratuliert.

Auf der weniger erfreulichen Seite hat der Starkregen vom Montag, 29. Juli, uns

einmal mehr die Verletzlichkeit unserer Gebirgsstrecke vor Augen geführt. Rotten und Furkareuss schwollen so bedrohlich an, dass die Feuerwehr die Schutzwehre in Realp errichtete und als Folge davon die MGBahn den Betrieb einstellte und auch der Furkapass wegen Steinschlag geschlossen war. Die Dampfbahn war an jenem Nachmittag die einzige direkte Verbindung zwischen Goms und Urseren.

Erneut haben wir massive Schäden an den Stützwerken entlang der Furkareuss primär unterhalb Tunnel I (km 57,000–57,100) festgestellt. Der Bahnbetrieb konnte nach Überprüfung durch die Bauabteilung am folgenden Tag unterbrochlos und uneingeschränkt wieder freigegeben werden. Mittlerweile ist die Schadensaufnahme erfolgt. Im Auftrag des zufällig zu diesem Zeitpunkt die «Betriebskontrolle Streckensicherheit» durchführenden BAV hat die Bauabteilung einen Massnahmenplan zur Schadensbehebung ausgearbeitet. Dieser wird nun ohne Zeitverzug mit dem BAV sowie den zuständigen Stellen des Kantons Uri behandelt. Über die Kosten der Schadensbehebung liegen noch keine Schätzungen vor.

### Flexibilität und Einsatzbereitschaft – traditionelle Stärken der DFB Mitarbeiter

Hier die Chronologie eines «ganz gewöhnlichen» Samstags – Datum, 27. Juli 2013

- Bereits um 7 Uhr meldet Radio SRF 15 km Stau am Gotthard Richtung Süd, der Fahrdienstleiter FDL wird avisiert, die Liste der Reservationen auf potenziell verspätete Gruppen zu prüfen.
- Ein Lokdefekt der SBB verzögert die Zugsankunft in Göschenen so, dass die MGBahn den Anschluss nicht abwarten kann. Rund 30 in Andermatt «gestrandete» Passagiere für Zug 131 (Abfahrt 10.15 ab Realp) werden nach Rücksprache mit der Leitstelle der MGBahn in spontaner Nachbarschaftshilfe mit einer Extrafahrt bis nach Realp gebracht.

- Um 10.40 verlässt Zug 131 mit allen gebuchten Passagieren Realp, gerade als per Tieflader aus Aarau der frisch revidierte B4233 eintrifft.
- Der ausfahrende Zug löst bei der Wilerbrücke einen Grasbrand aus, welcher von der Depotmannschaft dank Einsatz des Löschfahrzeugs umgehend unter Kontrolle gebracht wird.
- Infolge verspäteter Abfahrt verlegt der Fahrdienstleiter Realp die Kreuzung mit dem Gegenzug, welche normalerweise in Muttbach stattfindet, nach Furka.
- An Bord von Zug 131 befindet sich auch eine illustre Gruppe, welche mit dem Pullmannzug der RhB unterwegs ist und für den Abschnitt Realp–Oberwald die klassische Strecke «über den Berg» gewählt hat. Nach Abfahrt ihres Zuges wird der FDL avisiert, dass 3 Passagiere dieses Zugs auf der Furka (beim Fotografieren...?) zurückgelassen worden seien...
- Nach einigen Telefonaten werden die «zurückgebliebenen» Passagiere mittels Diesellok nach Muttbach und von dort mittels Baufahrzeug nach Oberwald gefahren und treffen dort sogar kurz vor der beinahe pünktlichen Ankunft von Zug 131 ein.
- Bei der Rückfahrt verursacht Zug 160 noch einen Grasbrand oberhalb des Bahnübergangs, was auch der Mannschaft des Löschzugs die Möglichkeit verschafft, ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen.

Soweit die Berichterstattung über einen «ganz gewöhnlichen Tag» bei der DFB im Sommer 2013 – ich danke allen Mitarbeitern unserer Bahn und allen anderen Beteiligten für ihren Ideenreichtum und Flexibilität, auch unerwartete Situationen gut zu meistern und unseren Gästen ein unvergessliches Erlebnis zu bieten.

Allen, welche die Gelegenheit nutzen wollen, unsere flexiblen und einsatzfreudigen Mitarbeiter noch diese Saison live zu erleben, eine Fahrt im frisch revidierten B4233 zu unternehmen oder mit eigenen Augen die erfreulichen Frequenzen der Abenteuer Rottenschlucht Züge zu sehen, rate ich, die Reise an die Furka bald zu planen – die Fahrseason 2013 endet am Sonntag, 6. Oktober.



# Leistungen der Stiftung Furka–Bergstrecke

Von Peter Riedwyl, Präsident Stiftungsrat

*Das Jahr 2012 war sehr anspruchsvoll. Die Stiftung hat mehr Geld ausgegeben als eingenommen. Die massiven Mehrkosten der Erweiterung der Werkstätte Realp hinterlassen Spuren in der Bilanz.*

## Ausgaben 2012

Erw. Werkstätte Realp	Fr. 1'071'838
HG 4/4 Nr. 704	Fr. 262'426
HG 4/4 Nr. 708	Fr. 210'619
Starkregen Uri	Fr. 86'766
Total	Fr. 1'631'649

Das Budget 2012 für die Erweiterung der Werkstätte Realp war auf Fr. 750'000.– veranschlagt. Die Ausgaben übersteigen wegen höheren Fremdkosten eine Million. Das Gesamtbudget musste von Fr. 1.9 Mio. auf Fr. 2.4 Mio. korrigiert werden. Fr. 1.98 Mio. sind bereits verbaut. Nur dank einer ausserordentlichen Spende des Vereins Furka-Bergstrecke von Fr. 100'000.– konnten die Aufwendungen Ende Jahr finanziert werden. Ende Jahr waren gerade noch Fr. 16'289 zweckgebundene Spenden für die Erweiterung vorhanden. Das Budget für 2013 lautet auf Fr. 370'000.–. Der Verein spendet nochmals Fr. 200'000.–. Jetzt Geld zu finden für die Restfinanzierung ist angesagt.

Bei den beiden Lokomotiven HG 4/4 waren die Ausgaben deutlich unter dem

Budget. In die Lok 704 wurden bis jetzt Fr. 863'034 investiert. Davon hat der 1000er Club Fr. 351'000.– beigetragen. Bei der Lok 708 sind es Fr. 758'866. Darin enthalten sind Fr. 337'500.–, für die eine Rückzahlungspflicht der DFB AG und der SFB gegenüber der Loterie Romande besteht, falls die Lok nicht fertiggestellt wird. Das Budget 2013 von Fr. 500'000.– ist knapp gesichert.

## Unwetterschäden 2011/12

Oberwald–Gletsch	Fr. 289'392
Realp–Furka	Fr. 79'009
Allgem. Kosten DFB	Fr. 68'018
Starkregen Uri (2012)	Fr. 86'766
Total	Fr. 523'186

Der Stiftungsrat hat beschlossen, den Überschuss der Spendensammlung Unwetterschäden von Fr. 207'054 für die Reusssohlensanierung zu verwenden. Zudem sind auch noch die Fr. 100'000.– vom Migros Hilfsfonds für die Prävention verfügbar. Zum Glück konnte endlich eine Elementarschadenversicherung abgeschlossen werden, die das finanzielle Risiko bei Unwetterschäden begrenzt.

## Mittelbedarf –

### Verpflichtung Altlasten

Erw. Werkstatt Realp	Fr. 170'000
Gletsch–Oberwald	Fr. 274'000

Aufstockung Reservefonds	Fr. 190'000
HG 4/4 Nr. 704 und 708	Fr. 1'200'000
Total	Fr. 1'834'000

Der Stiftungsrat hat entschieden, dass primär Geld gesammelt werden soll, um die eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen und die im Eigentum der Stiftung befindlichen Objekte langfristig zu sichern. Bei neuen Projekten, wie z. B. der Reusssohlensanierung ca. Fr. 1.5 Mio. oder Wagenremise ca. 2.4 Mio., wird die Stiftung Finanzierungszusagen erst eingehen, wenn alle drei Organisationen sich über die Prioritäten einig und 75% der Gesamtkosten finanziert sind.

## Das Spendenjahr 2012

2917 Spenden im Betrag von Fr. 1.10 bis Fr. 500'000.– konnte die Stiftung verbuchen. Rund 46% der Spenden sind unter 100 Franken. Das Legat Grüninger mit Fr. 0.5 Mio. war ein Aufsteller. Der Zentralvorstand und die Vereine Furka-Bergstrecke VFB haben insgesamt Fr. 162'318 überwiesen. Die über 100 Gönner der Stiftung haben ca. Fr. 250'000.– gespendet. Gesamthaft sind es 2012 Fr. 1'550'499.–. Seit Bestehen der Stiftung 2005 sind total 13'288 Spenden im Umfang von Fr. 10.28 Mio. eingegangen. Ein herzliches Dankeschön allen Spenderinnen und Spendern für die tolle Unterstützung.

Abteilung Zugförderung und Werkstätten (ZfW) neu organisiert

## Neue und bekannte Gesichter im ZfW

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

*Nach einigen Monaten der interimistischen Führung und aufwendiger Suche eines Nachfolgers für Fritz Jost konnte auf Frühjahr 2013 in der Person von Heinz Lang ein neuer Chef ZfW gefunden werden. Heinz ist ein ausgewiesener*

*Eisenbahnfachmann und hat seine berufliche Karriere nach verschiedenen Positionen u.a. bei SOB / BT und zuletzt Stadler Rail kürzlich beendet. Wir heissen Heinz bei der DFB herzlich willkommen.*

Gleichzeitig hatte unser langjähriger, fest angestellter Lokführer und Maschinenmeister der Weisshorn, Walter Wäfler, angekündigt, ins Glied der Freiwilligen zurücktreten zu wollen. Wir danken Wädi herzlich für seinen bisherigen grossen Ein-

satz und freuen uns sehr, dass er uns weiterhin, diesmal als Froni, erhalten bleibt. Glücklicherweise konnte diese Vakanz unterbrochlos vor Aufnahme der Betriebssaison durch Andreas Schuler wieder besetzt werden. Andi vorzustellen wäre wohl Wasser in die Furkareuss tragen. Er hat sich als bewährter Dampflokführer und Maschinenmeister Lok 1 sehr rasch in die zusätzlichen Aufgaben eingearbeitet und auch die Ausbildung zum Diesellokführer auf allen Maschinen absolviert. Er ist vor/während/nach der Betriebssaison in erster Linie als Lokführer im Einsatz, im Winter wird er den Stützpunkt Realp in Schuss halten, die Revisionen an den Dampfloks leiten sowie nach Bedarf diejenigen an Wagen/Dieselfahrzeugen koordinieren. In dieser Aufgabe wird er durch Fredy Ochsner unterstützt, welcher seit Herbst 2012 das Revisionsteam Lok 9 verstärkt und parallel dazu die Heizerausbildung absolviert. Seit dem Ausscheiden von Depotchef Jost Ziegler per Ende Juni wird die technische Infrastruktur des Stützpunkts Realp sowie der Einkauf der Betriebsmaterialien durch Andi Schuler wahrgenommen.

### Neue Aufgabenteilung im ZfW

Dampfloks und Dieselfahrzeuge verbleiben wie bisher unter der bewährten Leitung von Oliver Studer respektive Jürg Bolliger. In der Person von Wolfgang Kling konnte ein kompetenter Leiter für den Bereich Wagen gefunden werden. Auch der Wagenunterhalt in Realp (ausgenommen Hauptrevisionen, welche in Aarau verbleiben) wird künftig ausschliesslich von Freiwilligen ausgeführt. Dazu soll eine «Wagencrew» analog Dampf- und Diesellok aufgebaut werden – Wolfgang Kling freut sich jederzeit über Interessenten, welche mechanisches Geschick und Freude an unserem Wagenpark mitbringen. Die Leitung der neuen Lokwerkstätte Uzwil verbleibt ebenfalls beim bewährten Team Walter Frech/Jakob Knöpfel.

Auch für die Leitung der Brandverhinderung auf dem Abschnitt Oberwald-Gletsch musste auf Saison 2013 hin eine neue Lösung gefunden werden. Die Beurteilung der Brandgefahr und das Aufgebot der Löschbegleiter haben Norbert Kaufmann, Ruedi Gilli und der Schreibende gemeinsam



Foto: Urs Züllig

*Der neue Chef ZfW Heinz Lang (links) zusammen mit Chef Dampflok Oliver Studer vor der BFD HG 3/4 9 a / Le nouveau chef TA Heinz Lang (g) avec le chef locs vapeur, Olivier Studer, devant la DFB HG 3/4 9*

übernommen und die Aufgabe wochenweise aufgeteilt. Vielleicht ist das ein Modell, das sich auch für andere Tätigkeiten bei der DFB eignet, wo die permanente Präsenz zwingend erforderlich, für eine Person jedoch zuviel ist. Durch diesen Ansatz ergibt sich automatisch auch gleich die sehr erwünschte Stellvertretung. Für die nächste Saison wird diese spannende Aufgabe in dieser Form weitergeführt. Interessenten können sich jederzeit an einen der Genannten wenden.

**Die Stiftung Furka-Bergstrecke dankt am 30. Juni 2013 ihren Gönnern auf einer Extrafahrt**

## Gönnerclub auf der Fahrt über die Furka

Von Hans Meiner

*Jedes Jahr werden die Gönner der Stiftung zu einem ungezwungenen Informationsanlass eingeladen, in diesem Jahr zu einer Fahrt im Extrazug über unsere Strecke von Oberwald nach Realp. Im Zeitraum vom April 2012 bis März 2013 haben etwas über 100 Privatpersonen als Gönner der Stiftung rund Fr. 250'000.– gespendet. Als Anerkennung für diesen wertvollen Beitrag wurden gemäss unserem Gönnerreglement alle Spenderinnen und Spender, die uns in dieser Zeit Fr. 2000.– oder mehr überwiesen haben, zum Gönnerevent 2013 eingeladen.*

Bei prächtigem Sommerwetter hiessen der Präsident Peter Riedwyl und Stiftungsrat Max Graf, die den Anlass organisierten, die 150 Gäste in Oberwald bei einem Apéro herzlich willkommen. Pünktlich um 11.30 Uhr startete der Extrazug in Oberwald, auf dem ersten Abschnitt bis Gletsch mit einer Diesellokomotive an der Spitze. Die Zugbetreuer informierten die Gäste über die umfangreichen Brandschutzmassnahmen, die auf diesem Streckenabschnitt notwendig sind. Es sind dies eine fest eingebaute, ferngesteuerte Sprinkleranlage

sowie ein Löschzug, der dem Dampfzug bei erhöhter Brandgefahr folgt. Vor dem Kehrtunnel verlangsamte der Zug seine Fahrt an der Stelle, wo im Oktober 2011 ein grosses Unwetter einen Hangrutsch ausgelöst hatte. Mit Kosten von rund Fr. 290'000.– konnte der Hang mit einer grossen Stützmauer bis Saisonbeginn 2012 saniert werden.

In Gletsch waren nur wenige Schritte vom Bahnhof im historischen Hotel Glacier du Rhône die Tische für das gute Mittagessen gedeckt. Vor dem Dessert dankte der Präsident des Stiftungsrates,



Peter Riedwyl, den anwesenden Gönnern ganz herzlich für ihre grosszügigen Spenden und orientierte über die finanziellen Leistungen im Umfang von Fr. 1,63 Mio. der Stiftung zugunsten der DFB im vergangenen Jahr. Schwerpunkte bildeten die Erweiterung der Werkstätte Realp sowie die beiden HG 4/4 Lokomotiven. Auch 2013 und in den folgenden Jahren ist die Stiftung auf eine grosse Spendenbereitschaft angewiesen, um die laufenden Projekte zu finanzieren. Weitere aktuelle Informationen gab es anschliessend von Urs Züllig, dem Geschäftsleiter der DFB AG sowie vom Präsidenten des Vereins, Robert Frech. Für die Weiterfahrt Richtung Furka wurde die Dampflok FO 4 vor den Zug gespannt. Im Scheiteltunnel orientierten die Zugbetreuer, dass dieser an zwei Stellen auf einer Länge von je 300m innerhalb der nächsten zwei Jahre mit Kosten von Fr.360'000.– dringend saniert werden muss. Auf der Station Furka trafen wir auf den gut besetzten fahrplanmässigen Zug, der mit der Lok 1 bespannt war. Nach einem Apéro-Aufenthalt ging es weiter Richtung Realp. Auf der Fahrt wurden die Gäste nach der Steffenbachbrücke auf die problematischen Schadhstellen im Bereich der Reusssohle hingewiesen, die in den nächsten Jahren aufwendig saniert werden müssen. In Realp konnte zum Abschluss der Gönnerfahrt der Stützpunkt Realp besichtigt werden. Manfred Willi

orientierte über das bald abgeschlossene grosse Vorhaben der Erweiterung der Werkstätte und Andres Schuler erläuterte den Stand der Revisionsarbeiten an der Dampflok 9, die im Frühjahr von der Werkstatt Chur nach Realp überführt

werden konnte. Anschliessend verabschiedeten sich die Gönnerinnen und Gönner nach einem erlebnisreichen Tag und konnten viele persönliche Eindrücke und Informationen über die Furka-Bergstrecke mit nach Hause nehmen.



Foto: Bernd Hillemeyr

Mit der Dampflok FO 4 steht der Extrazug abfahrbereit in Gletsch Richtung Furka. / A Gletsch, train spécial pour la Furka remorqué par la loc à vapeur FO 4



Foto: Bernd Hillemeyr



Foto: Bernd Hillemeyr

Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl bedankt sich bei den anwesenden Gönnern für die grosszügigen Spenden und orientiert über die von der Stiftung finanzierten Projekte. / Le président du conseil de fondation, Peter Riedwyl, remercie les généreux donateurs et informe sur les projets financés par la Fondation.

Während der Fahrt nach Gletsch erläutern die Zugbegleiter die umfangreichen Brandschutzmassnahmen sowie die Unwetterschäden vom Oktober 2011. / Durant le trajet vers Gletsch, les accompagnants renseignent sur les mesures de protection contre les incendies et les dégâts dus aux intempéries d'octobre 2011.

Neues Dienstgebäude in Oberwald

## Der Holzaufbau des Dienstgebäudes ist erstellt

Von Julian Witschi

*Für die Unterbringung der technischen Einrichtungen in Oberwald war von Anfang an ein Dienstgebäude geplant. Da dafür etwas Schönes und Beständiges entstehen sollte, wurde zum Eröffnungzeitpunkt vorübergehend ein Container aufgestellt, wo die Anlagen untergebracht werden konnten. Dieses Provisorium wurde jetzt ersetzt.*



Foto: Peter Debrunner

*Das neue Dienstgebäude, fast vollendet / Le nouveau bâtiment de service presque terminé*

Der Bau des chaletartigen Dienstgebäudes in Oberwald ist gut vorangekommen. Nach der Erstellung des Betonfundaments im vergangenen Herbst kamen in den letzten drei Juni-Wochen rund 50 angehende Zimmerleute während je drei Tagen zum Einsatz. Angeleitet wurden die Lehrlinge von ihren Fachlehrern sowie von Projektleiter Hermann Stamm. Der Abbund (Bearbeiten der Kanthölzer) erfolgte bei der Holzbaufirma Hallenbarter AG in Obergesteln. Die Burgergemeinde

Obergoms lieferte grosszügigerweise Lärchen-Bauholz aus dem nahegelegenen Gebiet Geren. Die rund 4000 Holzschindeln zur Dacheindeckung wurden unweit des Baugeländes bei der Sägerei Hischier AG in Oberwald produziert. Diese stellte Rohholz und einen Spaltapparat zur Verfügung. Im Juli und im August engagierten sich wiederum Fronis der Sektion bei der weiteren Fertigstellung des Gebäudes. (Auszug aus dem Bericht der Sektion Bern)



Foto: Peter Debrunner

*Das Dach ist mit Lärchenholz geschindelt. / Le toit couvert de bardeaux en mélèze*

100 Jahre Furka-Dampfloks und 20 Jahre Realp DFB – Furka DFB

## Publikums-Event an der Furka

Von Arne Moritz

*Am 31. Juli und 1. August feierte die DFB doppelt in Realp – und dies einmal bei schönstem Wetter.*

Das Depotgelände in Realp war der belebte Festplatz bei den diesjährigen Jubiläumsfeierlichkeiten. Jeweils am Morgen und am Nachmittag – also vor und nach ihrem Einsatz – stellten sich die beiden Jubilare HG 3/4 Nr. 1 und die

HG 3/4 Nr. 4 sowie HG 3/4 Nr. 9 und HG 2/3 Nr. 6 an der Drehscheibe Realp zu einer Lokparade. Die zahlreichen Fotografen bekamen so die Möglichkeit, die derzeitigen DFB-Dampflokomotiven gemeinsam auf einem Foto abzulichten. Und sie machten davon rege Gebrauch. Nach der Lokparade hiess es für die beiden Jubilare zu arbeiten: neben dem Regelzug Realp–Oberwald–Realp gab

es Extrazüge auf der Jubiläumsstrecke Realp–Furka. Hier war am 30. Juli 1993 der Betrieb aufgenommen worden. Die geschmückte HG 3/4 Nr. 4 absolvierte an beiden Tagen insgesamt vier Fahrten zur Furka und stellte ihre Zuverlässigkeit erneut unter Beweis.

Gelesen hatten schon viele von der Depot-Erweiterung in Realp. Während des Festes sahen die meisten aber die fast fertiggestellten Gebäude das erste Mal. Zwei thematische Führungen boten auch die Möglichkeit, die Depots von innen zu bestaunen: neben der klassischen Depot-Führung gab es eine weitere Führung zum Thema Lok-Revision. Anhand der fast fertiggestellten Lok 9



konnte den zahlreichen interessierten Teilnehmern gezeigt werden, wie aufwendig die regelmässigen Lok-Revisionen sind: alleine die Lok 9 war während 7 Jahren in der Revision.

Und in einem Vortrag lernten die Besucher die Schneeräumung kennen. Auf sehr eindrückliche Bildern konnten sie sehen, wie jedes Jahr (und besonders intensiv in diesem Jahr) die Schneeräum-Gruppe in wochenlanger harter Arbeit dafür sorgt, dass bis zu 12 Meter hohe Schneemassen von den DFB-Gleisen geräumt werden.

Der Souvenir-Shop hatte neben seinem Stammgeschäft im Bahnhof Realp DFB einen weiteren Stand auf dem Festgelände aufgebaut und freute sich über die zahlreichen Besucher und Käufer an den beiden Festtagen.

Wer viel besichtigt und feiert, muss sich auch stärken. Daher war die Küchen-Crew unter Ruedi Nick mit einem Verpflegungsstand im Einsatz. Die Chässchnitten wurden vor Ort im Benzinvergaserbrenner zubereitet und die Rauchrohr-Sandwiches erfreuten die Dampfloks-Fans.

Am 31. Juli lud die DFB die festen Mitarbeiter zu einer Nachtfahrt auf die Furka ein. Rund 180 Kollegen fuhren von Realp und Muttbach per Diesel zur Furka. Hier hatte der Furka-Wirt sein berühmtes Risotto zubereitet und bot auch Grilliertes an. Paul Betschart war mit seinem Alphorn vor Ort und unterhielt die Anwesenden. Einige liessen es sich nicht nehmen, ihr Talent zum Alphorn-Spielen zu probieren.

Ein Höhenfeuer erhellte die Nacht und bald schon hiess es «Richtung Muttbach und Richtung Furka bitte einsteigen».

Für die meisten war es die erste nächtliche Fahrt auf der Furka-Bergstrecke und die absolute Dunkelheit präsentierte einen Sternenhimmel, wie man ihn in den Städten gar nicht sieht.

### Den 1. August feierte die DFB zusammen mit der Gemeinde Realp

Vor 20 Jahren hatte die damals noch ganz junge DFB die Bevölkerung von

Realp zu einer 1.-August-Fahrt nach Muttbach eingeladen – es war damals die erste Fahrt von Uri ins Wallis nach der Stilllegung der Bergstrecke.

In diesem Jahr feierten die Realper und die DFB vor dem Depotgelände. Die Musikgesellschaft Realp begeisterte die Besucher und spielte über eine Stunde. In seiner Begrüssung bedankte sich Urs Züllig bei den Realpern für das Verständnis für manchen Dampfloks-Rauch im Dorf und bei den Behörden für die gute Zusammenarbeit. Und die vielen anwesenden Bewohner von Realp zeigten, dass Realp hinter der Dampfbahn steht.

Die Festrede hielt Armand Simmen, Gemeindepräsident von Realp. Er stellte in seiner Rede die Gemeinde Realp vor (flächenmässig gleich gross wie die Stadt Zug, allerdings weniger Einwohner). Erfreulicherweise sei die Einwohnerzahl von Realp im vergangenen Jahr um rund 10% gewachsen.

Armand Simmen zitierte John F. Kennedy: «Frag nicht, was Dein Land für Dich tun kann. Frag lieber, was Du für Dein Land tun kannst.»

Namentlich dankte der Gemeindepräsident den Brüdern Willi.

Und wie erfolgreich die DFB geworden sei, zeigten die Reisezahlen und auch die neu entstandene Depot-Erweiterung. Realp und das Urserntal profitieren von der DFB und dafür möchte er allen Mitarbeitern und Unterstützern danken.

Das Küchenteam verwöhnte die Gäste mit Schüürhogge vom Grill und nach Einbruch der Dunkelheit wurden entlang der Gleise Finnenkerzen entzündet und auf dem Installationsplatz brannte ein grosses 1.-August-Feuer. Noch bis spät in die Nacht wurde auf dem Installationsplatz und vor dem Feuer gefeiert: Zwanzig Jahre Realp DFB – Furka DFB und 100 Jahre Furka-Dampfloks sind der richtige Anlass für eine grosse Feier.

Im kommenden Jahr gibt es ein weiteres grosses Jubiläum: die Strecke Brig-Gletsch wird 100 Jahre alt. Die Vorbereitungen für ein Fest zusammen mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn haben schon begonnen.

Ein ganz besonderer Dank gilt den vielen Fronis und freiwilligen Helfern. Ihr toller Einsatz hat dieses Fest erst möglich gemacht!



Foto: Arne Moritz

Die Festgemeinde mit der Musikgesellschaft Realp vor der Remise. Links (Gleis 84) Lok 9 / Les participants à la fête avec la société de musique de Realp devant le dépôt. A gauche (voie 64) la loc 9



Impressionen

# 31. Juli – 1. August Jubiläumsfeier 100 Jahre Dampfloks

Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Franz Geisser



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Franz Geisser



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



# Anmeldung für freiwillige Mitarbeiter/in bei der DFB AG oder VFB

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung gewährleistet ist. Die Daten werden vertraulich behandelt.



## Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_  
 Strasse \_\_\_\_\_ PLZ, Wohnort \_\_\_\_\_ Beruf \_\_\_\_\_  
 Tel. P \_\_\_\_\_ Fax P \_\_\_\_\_ Mobile P \_\_\_\_\_  
 Tel. G \_\_\_\_\_ Fax G \_\_\_\_\_ Mobile G \_\_\_\_\_  
 E-Mail P \_\_\_\_\_ E-Mail G \_\_\_\_\_

Zusätzliche Ausbildung / Spezialkenntnisse (insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn) und Sprachkenntnisse:

## Ich möchte bei der DFB AG oder beim VFB in folgenden Tätigkeitsbereichen mitarbeiten (nach entsprechender Ausbildung und Einführung). Bitte kreuzen Sie Ihre Interessenbereiche an:

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> (1) Zugführer / Manöverist  | <input type="checkbox"/> (13) Teilnahme an Bauwochen des VFB                                    |
| <input type="checkbox"/> (2) Gästebetreuer / Zugverkäufer  | <input type="checkbox"/> (14) Teilnahme als Einzelhelfer z.B. an Samstagen                      |
| <input type="checkbox"/> (3) Fahrdienstleiter  | <input type="checkbox"/> (15) Arbeitseinsätze in der Vegetationsgruppe (Landschaftspflege usw.) |
| <input type="checkbox"/> (4) Fahrkartenverkauf am Schalter   | <input type="checkbox"/> (16) Administration  |
| <input type="checkbox"/> (5) Rollmaterialunterhalt   | <input type="checkbox"/> (17) Marketing / PR / Werbung  |
| <input type="checkbox"/> (6) Wagenbauwerkstätte Aarau (VFB-Sektion AG)                               | <input type="checkbox"/> (18) Informatik  |
| <input type="checkbox"/> (7) Dampflokrevisionen Werkstätte (Voraussetzung für Ausbildung zum Heizer) | <input type="checkbox"/> (19) Betriebskantinen DFB / VFB (Koch, Köchin, Küchenhilfe)            |
| <input type="checkbox"/> (8) Dampflokk-Heizer / Dampflokk-Führer (Ausbildung bis Alter 55)           | <input type="checkbox"/> (20) Service im Bistrowagen Realp                                      |
| <input type="checkbox"/> (9) Ing.-Aufgaben, Facharbeit usw.  | <input type="checkbox"/> (21) Souvenirverkauf in den Shops                                      |
| <input type="checkbox"/> (10) Streckenwärter   | <input type="checkbox"/> (22) Vorstandsmitarbeit in den VFB-Sektionen oder im Zentralvorstand   |
| <input type="checkbox"/> (11) Magazinbetreuung / Logistik  | <input type="checkbox"/> (23) Mitgliederwerbung (Messen und Ausstellungen)                      |
| <input type="checkbox"/> (12) Instandhaltung von Maschinen u. Werkzeugen                             |   |

Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf.

Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mitzuarbeiten. Dennoch möchte ich sie wie folgt unterstützen:

mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)

mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke (VFB) \*)

als Aktionär der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) \*)

\*) Sie erhalten von uns entsprechende Informationen und Unterlagen zugestellt.

## Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an eine der folgenden Adressen. Wir werden Sie kontaktieren. Danke.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)  
 Abt. Mitgliederservice/Administration  
 Steinacherstrasse 6  
 CH-8910 Affoltern a. A.  
 Telefon +41 44 761 47 01  
 Mobile +41 79 329 47 62  
 E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)  
 Peter Huber  
 Stv. Leiter Personal DFB AG  
 Cécile-Lauber-Gasse 8  
 6005 Luzern  
 Telefon +41 41 260 47 80  
 E-Mail personaldienst@dfb.ch



Vorkehrungen für den Brandschutz auf der Strecke Oberwald-Gletsch

## Auswintern der Bewässerungs- und Löschanlage (BLA)

Von Ruedi Gilli

Die Gleise der DFB führen zwischen Oberwald und Gletsch durch ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Die DFB ist verpflichtet, alles zu unternehmen, damit den Fluren und Wäldern kein Schaden zugefügt wird. Beim Bahnbetrieb mit Dampflokomotiven besteht vor allem bei trockener Witterung die Gefahr, dass durch Funkenwurf Vegetationsmaterial in Brand gesteckt und dadurch ein Waldbrand ausgelöst wird.

Die Vegetationsgruppe unternimmt grosse Anstrengungen, um möglichst alles brennbare Material aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen.

Die Bewässerungs- und Löschanlage (BLA) leistet zwischen Oberwald und Gletsch von km 42.038 bis km 44.638 ergänzenden Schutz. Sie wird durch eine eigene Wasserversorgung bei der Wasserfassung I (km 43.313) und Wasserfassung II (km 44.638) betrieben. Das Wasser wird für den Brandschutz, die Brandbekämpfung und für die beiden Wasserkrane in Oberwald verwendet.

Im Winter muss das Wasserleitungsnetz geleert werden, um ein Einfrieren der Leitungen zu verhindern. Sobald es die Schneesituation erlaubt, muss die BLA jährlich wieder in Betrieb genommen, unterhalten und geprüft werden.

Es ist die Aufgabe der BLA-Gruppe, die Anlage bis zur Betriebsaufnahme des Dampfbetriebes wieder bereitzustellen. Diese im Jahr 2011 gegründete Gruppe gehört zur Bauabteilung und besteht aus kompetenten Fachleuten und Helfern. Die hydraulischen und elektrischen Komponenten, sowie die In- und Ausserbetriebssetzungsmassnahmen sind minutiös dokumentiert. Bei der Inbetriebnahme müssen im Frühjahr durch die sechs freiwilligen Mitarbeiter die beiden Wasserfassungen in Betrieb gesetzt

werden. Die Standrohre für die Sprinkler müssen gestellt und die Sprinklerköpfe auf die Standrohre montiert werden. Mit Hilfe von zwei Druckreduzierventilen muss der Wasserdruck im Leitungsnetz einreguliert werden. Die Funktion aller Teile muss laufend geprüft und bei Bedarf müssen die einzelnen Elemente gewartet werden.

Für die Bewässerung stehen 65 Rundkreis- und Segmentregner mit einer Reichweite von je ca. 16 Metern zur Verfügung. Sie werden über 21 Wasserschächte gespeist. Die ganze Anlage wird von Oberwald aus ferngesteuert. Nebst der manuellen Bedienung besteht auch die Möglichkeit, die Anlage per SMS ein- bzw. auszuschalten. Die Anlage ist so gesteuert, dass die beschränkt zur Verfügung stehende Wassermenge möglichst optimal eingesetzt werden kann. Die Zugmeldeanlage steuert die Anlage so, dass bei der Durchfahrt eines Zuges die Sprinkler ausgeschaltet und nach der Durchfahrt wieder eingeschaltet werden. Bei sehr trockener Witterung folgt dem Dampfzug ein Löschzug mit ca. 3000 Litern Wasser, mit dem kleinere Brandnester schon im Entstehen gelöscht wer-

den können. Im Extremfall dürfen auf der Strecke Oberwald-Gletsch nur Diesellokomotiven verkehren.

Nach Abschluss der Fahrsaison wird die ganze Anlage wieder winterfest gemacht. Die Winterpause wird dafür benutzt, um die einzelnen Komponenten der BLA zu warten und für den Einsatz in der nächsten Betriebsaison vorzubereiten.



Wasserfassung II (Minarett) bei km 44.638 / Captage II (minaret) au PK 44.638



Die BLA in Betrieb (unterhalb Wasserfassung I) / Installation d'arrosage et d'extinction en service (en aval du captage I)



## Auswintern

# Jedes Jahr im Frühling werden die Zugswagen gewaschen, gewichst und poliert

Von Alfredo Degen

*Die Arbeiten werden für die «Spezialisten» aufgeteilt. So gibt es Abdampfer, Einwachser und Polierer.*

## Und schon wieder ist das Jahr 2013-Auswintern Vergangenheit.

Das bewährte Team unter Hans Günther hatte am 17. Juni mit vollem Tatendrang wiederum zugeschlagen bzw. geputzt und dabei kaum Kosten verursacht. Dank gebührt dem REWAX-Sponsor. Werbung muss eben sein!

Einmal mehr kletterte Rolf Böni auf die DFB-Dächer hoch über Realp und spritzte aus Herzenslust mit schlackigem Schaum die Wagendächer sauber. Ein Artist der Superlative!

Ohne Ruth und Koni Stäheli ist alles undenkbar. Die Hilfs-Gerätsteller. – Vielen Dank. – Die Innen- und Aussenreiniger vom Dienst, sie liessen dem Staub und Dreck keine Chance. Anzutreffen waren sie einfach überall. Im Bahnhöfli waren sie die fleissigsten Bienen!

Zwischendurch kleidete Ruth kurzfristig Jörg Drittenbass ein, welcher ab diesem Jahr vom Streckenwärter zum Zug- und Passagierbegleiter mutierte.

Seine Einführung auf dem Zug durch Alfredo Degen war nur noch eine Alibiübung. Jörg war 40 Jahre Purser bei der Swissair. Kennengelernt haben sich beide vor über 40 Jahren in England beim Kellnern. A. holte D. ins Hotelgewerbe. D. brachte A. zur Swissair. Nach vier Jahrzehnten holte A. nun D. auf den DFB-Zug! Geflogen sind sie beide zusammen fünf Jahre rund um die Welt! Dann trennten sich ihre Wege ...

Ruedi Aerni, der Tausendsassa und Neuentdeckung des Jahres 2012 (noch jung und überall im Betrieb einsetzbar), verteilte verzweifelt die Schaumlöscher auf die verschiedenen Wagen. Warum wohl hatte man eine solch saublöde «num-

merierungsverteilungsverkehrte» Liste hervorgebracht? Hannes meinte laut und deutlich; «Da muss unbedingt ein neues «Formulaaar» her!»

Jack Lyrenmann, als bewährter Einwachser, kennt jeden Wagen von Niete zu Niete. Ein Mann mit ausgesprochenem Gefühl, sodass sich unsere Wagen wieder wie NEU fühlten. Unterstützt wurde er von Katharina Rösti, die Bodenständige, Eveline Nellen, unserem Küken und Hugo Zandegiacomo war «der Mann» mit den starken Armen.

Meyer Arthur, unser langjähriger und immer wiederkehrender Feriengast in Uniform ist bekannt als CH-Wiener, Journalist und Verleger. Seinen putzignr Schwung im Gegen-Uhrzeiger mögen die knallharten Fenstergläser besonders gern. Leider konnten die mit Glut und Rauch geschwängerten Gläser nicht gänzlich erneuert werden. – Die Aktionärinnen waren trotzdem während ihrer Sonderfahrt begeistert, Arthur!!

Auch Thomas Piller war wieder dabei. Bis er allerdings die blauen Stationentafeln gefunden und verteilt hatte, vergingen Stunden! Meisterte aber u. a. auch dieses Problem mit Bravour. Der Saisonstart war gerettet!

Alfredo Degen endete als Pechvogel und somit auch sein 3-tägiger Einsatz. – Eine Minute vor zwölf flog er über die Peronkante. Dank dem heroischen Einsatz von Hugo hielt sich sein gesundheitlicher Schaden in Grenzen. Mit einem offenen Knie und einer zerrissenen Hose kam Alfredo mit dem Schrecken davon!



Foto: Stefan Meier

*V. l. n. r. / De g à d : Jack Lyrenmann, Koni Stäheli, Hannes Wanner, Rosina Maurer, Ruth Stäheli*



Foto: Stefan Meier

*Realp: Rolf Böni reinigt das Dach / Realp : Rolf Böni nettoie le toit*

VFB Aargau, verstärkt mit Bernern, feiert Rollout des Wagens B 4233

## Rechtzeitig zum Lok-Jubiläum an die DFB

Von Hansueli Fischer

*AARAU – Nach zweijährigem Revisionsaufenthalt in der Wagenwerkstätte hat der B 4233 am 27. Juli Aarau in Richtung Realp verlassen. Am Abend zuvor feierten Mitarbeitende, Sponsoren und Gäste den Rollout.*

«Die Revision war aufwendiger als erwartet. In den letzten Tagen gab es einen intensiven Endspurt», führte Heinz Unterweger aus. Der Wagen könne nun der DFB rechtzeitig auf das Jubiläum der Dampflokomotiven 1 und 4 übergeben werden. Der interimistische Prä-

sident der VFB-Sektion Aargau dankte allen, die zum Gelingen der Revision beigetragen haben, namentlich auch den Berner Kollegen. Besondere Dankesworte galten dem Hauptsponsor Martin Ammann und seinen Söhnen Oliver und Benjamin, die mit 25'000 Franken für die Materialkosten aufgekommen sind. Nicht weniger herzlich wurden die von der Sektion Bern beigesteuerten 5000 Franken verdankt.

### Multiplikationseffekt

Werkstatteleiter Werner Beer skizzierte die Geschichte des 1890 von der SIG an die Visp-Zermatt-Bahn gelieferten Wagens. Für die Revision nach rund 20'000 Kilometern bei der DFB seien 9'750 Stunden aufgewendet worden. Veranschlagt man die Arbeitsleistung mit rund 300'000 Franken, ist das Fahrzeug heute eine halbe Million Franken wert.

Beer erläuterte die Arbeiten am B 4233 für die Instandstellung und Verbesserung. Auch er dankte allen, die bei der Revision mitgewirkt hatten.

In Vertretung des verhinderten Geschäftsleiters übernahm Heinz Lang, Chef ZfW, mit einem Dankeswort den Wagen zu Händen der DFB AG.

Hauptsponsor Martin Ammann lobte das gelungene Werk. Er dankte den Werkstatteleuten, die mit ihrer Arbeit den Wert seiner Spende verzehnfacht haben. Er freue sich auf das nächste Projekt. Er werde dafür auf Sponsorensuche gehen.

### Pünktlich startklar

Nach der Ankunft von Elke Graf und Ruedi Baumann mit ihrem Tieflader-Sattelzug ging alles wie am Schnürchen. Zuerst wurde das Drehgestell mit dem Bremszahnrad auf die Brücke des Zugwagens gehoben und danach das andere Drehgestell darauf fixiert und festgezurr. Danach setzte das ganze Fahrzeug zurück und schob den Tieflader unter den an den beiden Kranen hängenden Wagenkasten. Dieser musste mit Paletten und Balken unterlegt werden, damit er nicht mit der Einstiegstreppe auflag. Während auch da die Last seriös gesichert wurde, musste zu den bereits angebrachten Blumenarrangements nur noch das VFB-Logo montiert werden. Zum Schluss durfte auf gutes Gelingen angestossen werden. Ruedi Baumann plante am Samstagmorgen zu starten, in Schattdorf einen Kaffeehalt einzulegen und gegen 10 Uhr mit seiner kostbaren Fracht in Realp einzutreffen.



Foto: Hansueli Fischer

*Der Tiefgänger-Sattelzug setzt zurück und schiebt sich unter das an dem Kranen hängendem Drehgestell/Achsgestell / Le train routier à remorque surbaissée recule et se place sous un bogie suspendu aux grues.*



Foto: Hansueli Fischer

*Hauptsponsor Martin Ammann freut sich über das gelungene Werk / L'ouvrage bien réussi plaît à Martin Ammann, sponsor principal*



Foto: Hansueli Fischer

*Das VFB-Logo wird zum Abschluss des Verlags am Wagenkasten angebracht / Après le chargement, le logo de l'ALSF est fixé sur la caisse du wagon*



Foto: Hansueli Fischer

*Die Drehgestelle werden auf das Zugfahrzeug verladen und fixiert / Les bogies sont chargés et fixés sur le tracteur à sellette*



## Hochwasseralarm in Realp

Von Arne Moritz, Marketing DFB

Am Montag, 29. Juli, führte Starkregen im Furkagebiet dazu, dass bei der Furka-reuss der Flusspegel auf einen kritischen Stand anschwell.

Der Krisenstab entschied, die Schutzwände bei den Bahnanlagen der DFB und der MGB einzusetzen. In Folge konnte die

DFB nur noch bis zu den Depotanlagen fahren, die MGB musste ihren Betrieb zwischen Hospental und Oberwald ganz einstellen.

Da auch die Passstrasse infolge Unwetterfolgen gesperrt wurde, war die DFB die einzige Verbindung zwischen den Kantonen Uri und Wallis.



Oberhalb unserer Station wurde eine Schutzwand montiert / Un mur de protection a été érigé en amont de notre station

## Dampffahrt ins Eheglück



Foto: Jürg Zimmermann

Sie haben sich als Froni bei der Furka-Dampfbahn kennen und lieben gelernt. Andrea Andenmatten und Urs Rieder gaben sich inzwischen das Jawort. Zur Hochzeitsfeier am 29. Juni 2013 gehörte selbstverständlich eine Dampffahrt Oberwald–Gletsch–Oberwald.

Wir wünschen dem frischgetrauten Ehepaar für die Zukunft viel Glück und gute Gesundheit. Wir hoffen, dass sie auch künftig mit ihren geschätzten Arbeitseinsätzen unserer Dampfbahn in eine erfolgreiche Zukunft helfen werden.

Andrea Andenmatten und Urs Rieder in Oberwald / Andrea Andenmatten et Urs Rieder à Oberwald

## Korrigenda

Auf der Seite 33 «Angetroffen...» hat sich ein formaler Fehler eingeschlichen. Ruedi Tobler ist nicht Chef Auf- und Abbau, das ist Adelbert Baggenstos. Ruedi ist zuständig für die Sicherheitsbelange. Wir entschuldigen uns dafür.

### Impressum

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

### Redaktionskommission:

Vorsitz: Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf, Tel. +41 61 901 27 20, peter.walser@dfb.ch;  
Vorsitz Stv.: Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch;  
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solioz@dfb.ch;  
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie  
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch  
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)  
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

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

### 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

### Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke

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

**Abonnement:** CHF 35.- (Jahr) für Aktionäre

**Inseratarife:** 1/4 Seite CHF 300.- / 1/2 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.

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



## Das Schwungrad meint ...

Liebe Leser, dieser Beitrag musste ja kommen. Am 31. Juli und 1. August feierte die DFB 100 Jahre Dampfloks HG 3/4 und 20 Jahre Strecke Realp–Furka. Es war allerbestes Wetter, es hätten noch viel mehr Gäste mitmachen dürfen. Platz hatten wir genügend, auf den Zügen wie beim Fest.

Als Schwungradschreiber möchte ich die 100 Jahre der Dampfloks einbeziehen. Wenn man an den Haltestellen Muttbach, Furka oder Gletsch die Schienen und Schwellen genauer betrachtet, so kann man noch die Jahrzahl 1913 darauf erkennen, also vor 100 Jahren hergestellt. Und das hat heute noch Bestand, so dass da-

rauf die Züge fahren dürfen. Auch die Lok HG 3/4 Nr. 4 der ehemaligen FO hat dieses Geburtsjahr und läuft noch tadellos. Man kann diese immer wieder instand stellen und den heutigen Anforderungen anpassen. So werden diese Maschinen weiterhin ein majestätisches Alter erreichen.

Was ist aber bei uns Menschen? Wenn wir einmal so die 80 erreicht haben, verliert man auch zunehmend die Tatkraft und verliert seine eigene Energie. Man möchte noch mitmachen, aber jemand lässt es nicht mehr geschehen.

Ich als Schwungradschreiber kann das ebenfalls bestätigen, bin ich doch auch

schon näher an 80, als an 70. Deshalb möchte ich Euch Junge alle auffordern, unser so schönes Werk auf der Furka weiterzumachen und unsere Arbeit, die wir bisher geleistet haben, fortzusetzen. Es sind ja sehr viele Bestrebungen im Gange, den Nachwuchs zu fördern. Wir älteren «Fronis» hatten zum grossen Teil unsere Freizeit für die Dampfbahn eingesetzt. Jungs, jetzt ist eure Zeit gekommen, unser Werk fortzuführen.

Wir würden uns freuen, wenn dereinst unser aufgebautes «Werk» nicht stirbt. Danke allen, die diese Zeilen ernst nehmen.

Euer Schwungrad

## Ausflug der Gewinner des Stiftung-Wettbewerbs 2012

Von Bruno Rütli, Reiseleiter

**Samstag, 13. Juli 2013,  
Oberwald–Gletsch–Realp**

Die 14 Gäste (2 Gewinner durften je 5 weitere Personen mitnehmen, plus 2 Kinder eines Gewinners) erwartete ich am Bahnhof Oberwald. Nach der Begrüssung und Abgabe der Erkennungsbänder gab es einen Rundgang im DFB Bahnhof. Die absenkbare Zahnstange beim Strassenübergang, die Drehscheibe und der bereitstehende Zug boten die ersten Eindrücke für meine Gäste.

Die Dampfbahnfahrt um 10.30 Uhr führte uns bis Gletsch. Dort machten wir einen Rundgang mit Erklärungen aller Sehenswürdigkeiten. Das Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône schmeckte allen.

Der Aufenthalt in Gletsch endete um 14.25 Uhr mit der Weiterfahrt bis Furka Station. Kaffee und Kuchen war bereitgestellt und die Gewinner konnten die

wunderbare Aussicht auf die Berge geniessen.

Die Weiterfahrt nach Realp wurde nochmals unterbrochen, um in Tiefenbach ein

letztes Mal Wasser zu fassen. In Realp, Endstation der Bahnfahrt, zeigte ich zum Abschluss die gesamte Infrastruktur unserer Bahn mit der neuen Remise, dem Lokdepot mit Kantine und Unterkunft der Frondienstmitarbeiter.

Um 17.00 Uhr verabschiedeten wir uns für die Heimfahrt. Für alle war dieser Tag ein wunderschönes Erlebnis mit einer einzigartigen Bahn in den Schweizer Bergen.



Foto: Jürg Zimmermann

*Die glücklichen Gewinner des letztjährigen Stiftungs-Wettbewerbs vor der Dampfloks 4 in Gletsch / Les heureux gagnants du dernier concours de la Fondation posent devant la loc 4 à Gletsch.*



Foto: Ruedi Traub

Links/gauche: Bruno Berto, Heinz und/et Simone Hurter. Rechts/droite: Edith Schlumpf, Vreni Berto

Viele Sektionen machen Reklame an Anlässen

## Sektion Zürich am Züri Fäscht

von Simone Hurter

*Ganz wichtig ist unsere Präsenz bei möglichst vielen Anlässen. Wir werben für unsere Bahn, den Verein und die Stiftung.*

Mit dem Verkauf von Kaffee und Kuchen haben wir einen grossen Betrag der Stiftung überwiesen.

Am Freitag, 5. Juli 2013, war es nach 3 Jahren bei schönstem Wetter wieder so weit ...



**Züri Fäscht 2013**  
5.-7. Juli 2013

### Mitteilung der DFB-Bauabteilung

## Besuch bei der Demontage der Steffenbachbrücke

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten, unter kundiger Führung bei der diesjährigen Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu sein.

### Datum

Demontage Herbst 2013: Freitag, 11. Oktober 2013 (ganzer Tag)

### Programm (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp  
Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke  
ca. 09.15 Uhr Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Demontage (ganzer Tag)  
ca. 14.00 Uhr Bahntransport zurück  
Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, ev. zusammen mit der Montageequipe

### Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 20.–

Mahlzeit: Fr. 15.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

### Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1800 m. ü. M., und es muss mit schlechtem Wetter und mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

### Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer

(bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail, Personenzahl und Essen ja/nein angeben):

Kurt Schrotberger, Breitenweg 30d, 3652 Hilterfingen

Telefon: 033 243 30 85 E-Mail: k.schrotberger@bluewin.ch

### Bruchsal G, Baujahr 1904

Trotz des hohen Anteils an mechanischen Stell- und Verschlusssteilen hat das Stellwerk schon viele elektronische Komponenten:

- Gleisfreimeldungen 12 V=
- Anzeige der Signale, Weichen und Gleisfreimeldungen
- Blockeinrichtungen (OH-Block)
- Lichtsignale (früher Flügelsignale)
- Bue mit Kontrolle in den Hauptsignalen

Erstaunlich ist, wie viele Sicherheitsmerkmale dieses historische mechanische Stellwerk aufweist:

- Mechanische Verschlussregister für alle Abhängigkeiten zwischen Fahrstrassen, Weichen, Signalen und Fahrbegriffen
  - Weichenverschlüsse und Zungenkontrolleinrichtungen
  - Weichen mit Belegungskontrolle
  - Weichen mit Aufschneidmeldung
  - Berücksichtigung der Fahrstrassenreihenfolge (mechanisch)
  - Fahrstrassen und Weichen bleiben verschlossen bis zur korrekten (manuellen) Auflösung.
- (Aus BÄR-News April 2013)

### Maschinenfabrik Bruchsal

Die Maschinenfabrik Bruchsal AG ist 1896 aus der Maschinenfabrik Schnabel & Henning hervorgegangen. Diese war 1869 gegründet worden zur Herstellung von Sicherheitseinrichtungen für Eisenbahnen. Bis 1910 waren 5621 Stellwerke produziert worden. Weil 1924 wegen Auftragsmangels die Schliessung drohte, wurde die Produktion eines Kleinwagens «Diabolo» aufgenommen. Diese dauerte bis 1926. 1941 wurden alle Gesellschaftsanteile von Siemens und Halske übernommen. Weil das Werk vom Bombenangriff auf Bruchsal im März 1945 verschont blieb, konnte die Produktion von Eisenbahnsignaltechnik bereits im Mai des gleichen Jahres wieder aufgenommen werden.

### Das Stellwerk von 1904 ist ausser Betrieb

## Abschied vom letzten «Bruchsal G»

Von Philipp Zimmermann «Die Botschaft»,  
übermittelt von Hansueli Fischer

*In der Nacht vom Freitag auf Samstag, 28. Juni, hat das Stellwerk am Bahnhof seinen letzten Dienst verrichtet. Sein Plätzchen darf die Rarität allerdings behalten.*

### Bad Zurzach

Das Stellwerk am Bahnhof ist eine Rarität: Auch im hohen Alter von 109 Jahren hat es tadellos funktioniert. Für die heutige Zeit ist das ungewöhnlich. So kam es, dass in der letzten Woche zahlreiche Neugierige und Zugfans das «Bruchsal G» mit eigenen Augen sehen und Bahnhofsvorstand Heinz Dätwyler befragen wollten.

Das Stellwerk wurde 1904 hergestellt und war das älteste, das so lange in Betrieb war. Am Bahnhof Bad Zurzach war dies seit 1945 der Fall. Bis in die 80er-Jahre stand es noch im Freien, ehe der Anbau erstellt wurde, wie sich Dätwyler erinnert. Wo es vorher im Einsatz war, ist nicht bekannt. Mit seiner Ausserbetriebnahme endet die Epoche der mechanischen Stellwerke in der Schweiz.

### Nie eine Störung

Trotz des hohen Alters: Das Stellwerk funktionierte tadellos. «Die Sicherheit war nie ein Problem», unterstreicht Dätwyler. «Ich bediene es seit 18 Jahren, es kam nie zu einer grossen Störung.» Gelegentlich musste eine Feder ersetzt werden. Beim Unterhalt sei ab und zu ein Tröpfchen Öl nötig gewesen. Das neue moderne Stellwerk dürfte kaum so lange in Betrieb sein.

Nicht nur am Bahnhof in Bad Zurzach, auch in Döttingen und Koblenz waren bisher noch ältere Stellwerke im Betrieb. Sie werden bei der Erneuerung der Bahnhöfe und der Perrons durch moderne Anlagen ersetzt. Die neuen Stellwerke werden vorübergehend von der Betriebszentrale

Zürich Flughafen, später von der Betriebszentrale in Olten gesteuert.

Das Bad Zurzacher Stellwerk wird Eigentum der Gemeinde, bleibt unangetastet an seinem Plätzchen und kann weiterhin betrachtet werden.

Abgelöst wird das Stellwerk von einer vollautomatischen Anlage im Neubau neben dem alten Güterschuppen.

### Auch die Arbeit ändert sich

Mit dem Ende des Stellwerks verändert sich auch die Arbeit der Bahnangestellten. Die Arbeit an der alten Anlage mit Verschlussregistern, Hebeln und Kurbeln fällt weg, ebenso die Aufsicht über die Perrons. Weiterhin werden die Angestellten für den Verkauf zuständig sein. Entsprechend sagt Dätwyler, dass er schon ein bisschen Wehmut in der letzten Stellwerkwoche gespürt habe. «Der Job wird nicht mehr so abwechslungsreich sein», sagt er. Mit dem Ende des Stellwerks geht also auch für die Bahnhofsangestellten eine Ära zu Ende.



Foto: Hansueli Fischer

*Bahnhofsvorstand Heinz Dätwyler bedient das Stellwerk Bruchsal G / Le chef de gare Heinz Dätwyler fait fonctionner le poste d'aiguillage Bruchsal G*



## Mitgliederwettbewerb

Werben Sie Mitglieder! Es lohnt sich; für Sie und für das Kulturgut der Furka-Dampfbahn. Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) verlost unter erfolgreichen Vermittlern von Neumitgliedern attraktive Preise.

Der Verein unterstützt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mit einem bedeutenden Beitrag an die Betriebskosten. Aus seinem Kreis rekrutieren sich viele freiwillige Mitarbeitende für den Betrieb, den Unterhalt und die Bauabteilung der DFB. Er wirbt für Reisende und die Sektionen organisieren zahlreiche Mitgliederanlässe. Passivmitglieder ermöglichen mit ihrer Unterstützung die zahlreichen Aktivitäten des Vereins.

Mitglieder erhalten 4x im Jahr das «Dampf an der Furka», profitieren von einem Rabatt von 20% auf Fahrkarten der DFB und können das Magazin Eisenbahnamateur vergünstigt abonnieren. Werben Sie im Bekanntenkreis, bei Freunden, Verwandten, Arbeitskollegen und Angehörigen anderer Vereine für neue Mitglieder im VFB! Die Gewinner werden im Herbst 2013 ausgelost:

1. Preis Eine Fahrt für 2 Personen im Dampfzug über die Furka-Bergstrecke, auf Wunsch mit persönlichem Führer, sowie mit Apéro und Mittagessen im Glacier du Rhone in Gletsch.
2. Preis Anreise im Saurer-Bus zur DFB, Fahrt mit dem Dampfzug über die Furka-Bergstrecke
3. Preis Hin- und Rückfahrt Oberwald-Gletsch im Ausflugszug
4. bis 9. Preis Gutschein à 50 Franken zum Einkauf im dfb-Souvenirhandel

### Absender

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

### Neumitglied

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Einschicken an: Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A.



Mythische Welten zwischen Fels und Klüften

## MatheMagica San Gottardo

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf

*Sicher wundern Sie sich über diesen Titel und fragen: Worin mag denn das Mathematisch Magische im San Gottardo liegen? Die Antwort wird im ersten Moment erstaunen, so einfach ist sie: Vier! – Nicht nur, dass das Wort Vier vier Buchstaben hat, sondern für eine Anzahl von Möglichkeiten von Erlebnissen rund um das Gotthardgebiet steht. Von diesem magischen San Gottardo erzählt diese Geschichte.*

### Vier hoch Vier

San Gottardo ist eine Reise durch verschiedenste Erlebnis-Welten. Eine Reise, die weder einen Anfang noch ein Ende hat. Denn was von einem das Ende, ist zugleich Anfang vom anderen. Wir durchqueren, überqueren vier Regionen unterschiedlicher könnten sie nicht sein in Sprache, Landschaft, Kultur und Brauchtum.



Foto: Jürg Zimmermann

Wie machen wir uns nun aber dieses San Gottardo zugänglich? Von Norden her kommend durch das Reusstal nach Göschenen, dann durch die sagenumwobene Schöllenschlucht? – Aus Osten kommend die Surselva hinauf, vorbei an Disentis/Munster, so die offizielle Bezeichnung, und dann über den Oberalppass? – Von Süden her kommend die Leventina hinauf, vorbei an Airolo und über den Gotthard? – Oder aus Westen kommend durch das Goms, Oberwald

hinter uns lassend über den Furkapass? Wie auch immer – hier treffen wir auf das San Gottardo und in dessen Herzen auf das Urserental an deren Matten das Dorf Andermatt liegt.

### Kraftort San Gottardo

Im Mittelpunkt von San Gottardo steht der Vier-Quellen-Weg. Dieser 85 Kilometer lange Weg lässt sich aber viel weiter begreifen als nur in einer Bergwanderung an den vier Quellen grosser europäischer Ströme vorbei.

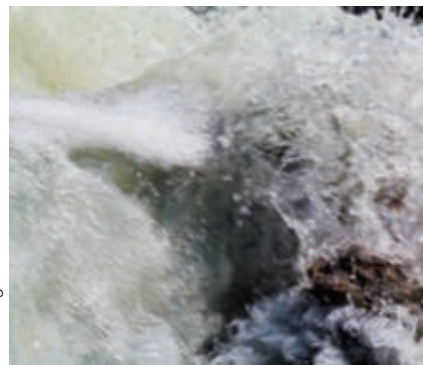


Foto: Jürg Zimmermann

San Gottardo ist ein Kraftort. – In frühen Jahrhunderten inspirierte dieser mit Energie geladene Ort Dichter wie Johann Wolfgang Goethe und Friedrich von Schiller. Neuzeitlicher den Urner Maler Heinrich Danioth. Der etwas eigenwillige Künstler aus der Surselva Alois Carigiet oder die Berg- und Kunstmalerin Enrica Vicari-Vella aus dem Bedrettal.

Aber auch Zuwanderer wie Hermann Freudenau aus Bielefeld, seine Ölbilder sind in Realp, im Hotel Post zu sehen oder Kriegsflüchtlinge wie Edzard Schaper, Schriftsteller und Übersetzer im Goms wurden von dieser schöpferischen Kraft erfasst. Und überschwänglich berichteten Reisende von diesem Quell an Ursprünglichkeit in ihren Reiseberichten. Und noch immer wirkt dieser ewige Quell auf den Menschen – auch wenn er eingepackt in Leder oder Stahl darüber hinweg flitzt. So geschehen im

Sommer 2013. Während einer Woche liess sich die Künstlergruppe «Réchy» mit Rosa Krebs, Marcel Hischier, Menel Rachdi, Lorenz Huber, Peter Stähli und



Foto: Jürg Zimmermann

*Bergmaler der Künstlergruppe «Réchy» / Peintre paysagiste du groupe d'artistes « Réchy »*

Kurt Hediger mit 81 Jahren das ältesten Mitglied der Bergmalergilde, von diesem sagenhaften Quell inspirieren und schuf einzigartige Bilder entlang der Furka Bergstecke.

### Vier Quellen ein Weg

Folgen wir den Himmelsrichtungen im Uhrzeigersinn, so erschliessen sich die Kantone Uri im Norden, Graubünden im Osten, das Tessin im Süden und im Westen das Wallis zu einem einzigartigen Quellgebiet – die Kraftflüsse Reuss, Rhein Ticino und Rhone. Diese Ströme prägen nicht nur Berg und Tal, sondern auch die Menschen, die sich an ihren Ufern zu schaffen machen.



Foto: Jürg Zimmermann

*Festungsmuseum «Sasso San Gottardo» / Musée des fortifications « Sasso San Gottardo »*

Das Gotthardmassiv ist nicht nur die Alpenfestung «Sasso San Gottardo» oder das Festungshotel «La Claustra», sondern auch Quellgebiet der Reuss die gegen Norden hin abfließt. Vorbei an Andermatt, wo sie sich durch die sagenumwobene Schöllenschlucht hinab-





Foto: Jürg Zimmermann

### Junge Rhone bei Gletsch / Le jeune Rhône à Gletsch

stürzt, dann mit der Aare und dem Rhein zu einem grossen Strom vereint. Das quellende Wasser des Rheines, des Vorderrheins um genau zu sein, sammelt sich zum ersten mal am Fusse des Piz Badus im Lai Tuma. Zu diesem Alpensee gelangen wir auf einer leichten Wanderung ab dem Oberalppass. Und das erste Glas, gefüllt mit ursprünglichem «Rhein'stem» Wasser geniessen wir in der Badushütte der SAC-Sektion Manegg. Der Rhein fliesst in weitem Bogen gegen Osten, dann gegen Westen und später mit Reuss und Aare gegen Norden hin und ergiesst sich in Rotterdam in die Nordsee.

Der Nufenen ist mit 2478 m.ü.M. nicht nur der höchste Pass der Schweiz sondern auch das Quellgebiet des Ticino. Aus Schnee und Eis tretend, herabstürzend in wildem Getöse durchströmt er die Sonnenstube der Schweiz. Und im Ortsname «All'Acqua», dem höchstgelegenen Ort im Val Bedretto, lässt sich die Lebenskraft die vom Ticino ausgeht erahnen. Weiter zieht es ihn in Richtung Süden. Vorbei am Lago Maggiore, zu Deutsch Langensee, verlässt der Ticino die wärmenden und schützenden Felswände hinaus in die glühende Po-Ebene und mit dessen vereinter Kraft in die Adria.

Nur noch die nackten, vom Eis geschliffenen Felsen sind Zeugen vom einstigen Rhonegletscher am Furka. Anno dazumal reichte die Zunge des Gletschers bis fast an die Mauern des Hotels Glacier du Rhône. Und gäbe es keine Zeit-Zeugnisse über dieses Zusammentreffen von Mensch und Natur müsste es jetzt geschrieben werden – aber

Foto: Jürg Zimmermann



gewaltig und gewichtig kommt das Buch «Ein Gletscher – Ein Hotel – Eine Familie» daher und ebenso kraftvoll wirkt ein Aufenthalt in Gletsch auf den Reisenden. Er stürzt hinab in einem wilden Strudel. Ergibt sich der wild tosenden Rotte – währte sich schon dem Ertrinken nahe – doch die sanft auslaufende Rhone fängt und trägt ihn durchs Goms Richtung Westen ins Mittelmeer.

### San Gottardo – eine Reizung aller Sinne

Natürlich lassen wir es uns auf den Etappen durch San Gottardo auch gut gehen. Aber nicht nur mit Quellwasser – so Mineralreich und Kraftvoll es auch ist. An Kulinarischen Genüssen fehlt es im San Gottardo nicht. Denn wo vier Sprachen und Kulturen aufeinander treffen kommt es zu Identität stiftenden Spezialitäten die nur darauf warten entdeckt zu werden.

Ob es das Risotto, dazu ein junger und frischer Merlot del Ticino oder der Espresso

mit einem Grappa ist – es sind diese im Munde zart zerschmelzenden Pastefrolle die uns das Bedretttotal so unvergesslich machen.

Nach einem «Herrschaftler» fragen wir nur im Surselva und zu diesem fruchtigen Chardonnay bestellen wir uns eine Portion «Capuns». Aber Capuns ist nicht Capuns – wir lassen uns überraschen. Denn je nach überliefertem Brauchtum in einer Familie wird es auf die eine oder andere Art zubereitet.

Das Goms wartet mit einer besonderen Art von Spezialität auf, die Gommer Cholera. Zu diesem würzigen Gemüseapfelkasekuchen geniessen wir einen Pinot Noir «Grand cru», ein herrlicher Roter aus Salgesch.

Und für heute schliessen wird den Magen nicht mit Käse sondern mit einem feinen Aprikosenbrand – nur Sawiris 18 Loch Golfplatz passt hier nicht so ganz in die Reihe – macht die Geschichte vielleicht noch mathemagischer...

### Quellen

Medienreise San Gottardo vom 27. bis 29. Juni 2013

[www.vier-quellen-weg.ch](http://www.vier-quellen-weg.ch)  
[www.sasso-sangottardo.ch](http://www.sasso-sangottardo.ch)  
[www.claustra.ch](http://www.claustra.ch)  
[www.ander matt.ch](http://www.ander matt.ch)

Mehr Bilder auf: [www.einbildung.ch/dfb](http://www.einbildung.ch/dfb)

Foto: Jürg Zimmermann





## Malen zwischen Fels und Klüften

## Mit Zeichenstift, Kreide und Pinsel an der Furka-Bergstrecke

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf

*Der Pinselputz ist nicht einfach ein Tupfer, weil es gerade so passt. Er ist viel mehr – er ist eine Idee, ein Gedanke – mehr noch! Das Ende einer langen Geschichte – entsteht also ein Gemälde aus unendlichen Geschichten!? Ganz im Gegensatz zum Fotografen, der durch einen Fingerdruck einen komplizierten elektro-mechanischen Prozess auslöst und darauf hofft. – Eine fotografische Annäherung.*



Foto: Jürg Zimmermann

Als ich am ersten Tag diesen Bergmalern in Gletsch begegnete, wurde mir schnell bewusst, dass hier, in diesem Spannungsfeld von Mensch und Natur, spannende Geschichten mit Pinsel, Kreide und Tuschefeder am Entstehen sind.

Diese erste Begegnung, ja kurze Streifung mit den Künstlern faszinierte mich in diesem Masse, dass ich mehr wissen wollte über ihr Schaffen und Wirken an der Furka. – Ein Projekt, initiiert von der Interessengemeinschaft Region Gletsch und grosszügig unterstützt von Frau Maja Belzer-Hallenbarter, Gastgeberin des Hotels Glacier du Rhône.

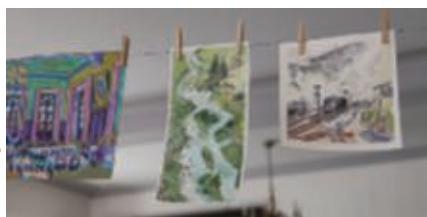


Foto: Jürg Zimmermann

Die Bergmaler der Künstlergruppe «Réchy», eine Gilde von Malern, unter-

schiedlicher könnten sie nicht sein. So auch ihre Bilder – ich müsste jetzt besser schreiben: ihre Geschichten! Und der Länge ihrer Geschichte nach sind dies:



Foto: Jürg Zimmermann

*Kurt Hediger Jahrgang 1932 aus Reinach (AG) – Geburtsort meines ältesten Sohnes 1986*



Foto: Jürg Zimmermann

*Peter Stähli Jahrgang 1941 aus Gsteigwiler (BE)*



Foto: Jürg Zimmermann

*Marcel Hischer Jahrgang 1951 aus Balt-schiedler (VS)*



Foto: Jürg Zimmermann

*Lorenz Huber Jahrgang 1952 aus Luzern*

So machte ich mich also ein zweites Mal auf an die Furka, nach Gletsch, ohne einen wirklichen Plan wie dieser Gilde zu



Foto: Jürg Zimmermann

*Und das jüngste Mitglied der Gilde Menel Rachdi Jahrgang 1962 aus dem Emmental (BE).*

begegnen. Im grossen Speisesaal des Hotels hingen fertige Bilder und ich stellte mir die Frage: «Ist es möglich durch die Bilder hindurch, auf deren Hintergrund, auf den Maler – seine Geschichte – zu gelangen?» Also, welche Geschichten erzählen mir diese Bilder über die Maler. Schnell war der Kontakt hergestellt und wir begegneten uns mit viel Respekt und Herzlichkeit. Beim Nachtessen kam es zu



Foto: Jürg Zimmermann

interessanten und spannenden Gesprächen und Fragestellungen: Fotograf trifft auf Maler – oder umgekehrt? Es waren keine Streitgespräche, mehr ein Heraus-schälen von Gemeinsamem wie auch Unterschiedlichem, aber immer in einem betrachtenden Sinne.

Das machte die Tage in Gletsch so wertvoll. Und ich bin sehr auf die geplante Ausstellung gespannt und natürlich auf das Wiedersehen dieser mit einmaligen Gilde. PS: Nur ein Gespräch blieb mir Verwehrt, eines mit Rosa Krebs-Thulin Jhrg. 1953 aus Bern/Lussy (FR). Sie war noch nicht da und schon wieder weg.

Mehr Bilder auf: [www.einbildung.ch/dfb](http://www.einbildung.ch/dfb)

Familie Bortis aus Fiesch fährt nach Gletsch

## Passagiere mit Dampf unterwegs

Von Ruedi Traub, Redaktor

Vater und Mutter hatten ihrem Sohn Ramon (3 Jahre) eine Dampflokomotive-Fahrt versprochen. Am Saison-Eröffnungstag war es soweit. Gebannt schaut der Knirps in die Rhone-Schlucht hinunter. Im Kehrtunnel ist es ihm nicht mehr so wohl, aber das «Auftauchen» aus dem rauch-erfüllten Tunnel ist erlösend.

In Gletsch steuert die Familie auf das Hotel «Glacier du Rhône» zu, wo es feines Glace gibt.

Übrigens, der jüngste Spross, Silvan (4 Monate), wurde zu Hause von der Grossmutter gehütet und wird zu einem späteren Zeitpunkt die gleiche Reise unternehmen.



Foto: Ruedi Traub

Vater Adrian, Sohn Ramon und Mutter Jasmin / Père Adrian, fils Ramon et mère Jasmin

## Schweizer Berghilfe jubiliert

Von Peter Riedwyl, Präsident Stiftungsrat



Zum 70-jährigen Bestehen der Schweizer Berghilfe wurde von der Geschäftsleitung eine Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke organisiert. Fast 80 Personen, Vertreter vom Schweizer Berghilferat, der Stiftung Berghilfe, Expertinnen und Experten, der Projektaus-schuss sowie Angestellte der Geschäftsstelle nutzten die Gelegenheit die Welt der Furka näher kennen zu lernen. An 4 Posten im Depot Realp wurde während einem Apéro, gestiftet von der Gemeinde Obergoms unter anderem aufgezeigt, was mit der grosszügigen Spende der Berghilfe für die Erweiterung der Werkstätte Realp gebaut werden konnte. Bei super Wetter wurde im Extrazug zum Hannes gedampft, wo ein Pilzrisotto auf der Speisekarte stand. Die Fahrt nach Oberwald schloss den Ausflug ab. Die Begeisterung bei den Teilnehmern über den tollen Anlass war sehr gross.

SEPA lässt grüssen – oder:

## Wer soll sich das alles merken?

Von Joachim Ziegler, Vorsitzender VFB Sektion Rhein-Main e. V.

Die deutschen Furka-Freunde haben in letzter Zeit sicherlich schon einmal den Begriff SEPA gehört oder gelesen.

In diesem europäischen Zahlungsverkehrsraum gelten ab Februar 2014 für alle Euro-Zahlungen einheitliche Rahmenbedingungen.

Das SEPA-Verfahren ist gekennzeichnet durch die internationale Bankkontonummer IBAN und die internationale Bankleitzahl BIC, die als europaweit einheitliche Bezeichnung der Bankverbindung dienen und die bisherige Kontonummer und nationale Bankleitzahl ersetzen.

### Was ändert sich? Und was bleibt?

Für Spender aus Deutschland, die ihre Spende steuermindernd geltend machen

wollen, bleibt allein die Überweisung auf das Konto der als gemeinnützig anerkannten Sektion Rhein-Main

#### Kontoinhaber:

VFB Sektion Rhein-Main e. V.

**IBAN:** DE 6151 9900 0000 1043 9302

**BIC:** GENODE51LB1

Das soll man sich alles merken? Nein!! Diese Angaben finden sich in Zukunft wiederkehrend im Kasten «Kurzgefasste Gebrauchsanweisung» in jeder Ausgabe des «dampf an der furka».

Entsprechend vorgedruckte Überweisungsträger versenden die deutschen Sektionen mit ihren Rundschreiben sowie auf Anforderung.

Es bleibt, dass die Sektion Rhein-Main die für die Steuerminderung erforderlichen Zuwendungsbestätigungen ausstellt und den Spendern zusendet.

Somit bleibt auch die Bitte, bei Spenden ab 200 Euro unter «Verwendungszweck» die Adresse des Spenders anzugeben.

Über viele Jahre haben die Sektion Rhein-Main und die weiteren deutschen Sektionen die bisherigen Überweisungsträger verschickt und verteilt – auch noch in diesem Jahr.

Diese können weiterhin bis zum 31. Januar 2016 genutzt werden!!

Es bleibt schliesslich der Dank für jede Spende in jedweder Höhe!

Alle zusammen helfen, das einzigartige Kulturgut Furka-Bergstrecke zu erhalten.

### Prévention des incendies

## Mise en service de l'installation d'arrosage et d'extinction

### De Ruedi Gilli

*La ligne du DFB traverse une région naturelle d'importance nationale entre Oberwald et Gletsch. Le DFB est tenu de tout entreprendre pour empêcher des dommages aux champs et aux forêts. En cas de sécheresse notamment, la projection d'escarbilles par les locomotives à vapeur présente un risque d'incendie de forêt.*

Le groupe végétation fait un effort notable pour enlever de la zone à risque tout matériel facilement inflammable.

L'installation d'arrosage et d'extinction (IAE) entre les Pk 42.038 et 44.638 sur le tronçon Oberwald–Gletsch est une protection supplémentaire. Elle est alimentée par ses propres prises d'eau I et II au Pk

43.313 et km 44.638. L'eau est utilisée pour la prévention des incendies, la lutte contre les feux et pour alimenter les grues à eau à Oberwald.

En prévision du gel hivernal, le réseau de conduites de l'installation doit être vidangé en automne ; au printemps, dès que la situation d'enneigement le permet, l'IAE doit être remise en eau, entretenue et son fonctionnement vérifié.

Le groupe IAE a pour tâche de mettre en service l'installation pour l'ouverture de la saison. Créé en 2011, ce groupe composé de spécialistes et d'aides compétents fait partie de la division constructions. Les composants hydrauliques et électriques, ainsi que les

procédures de mises en et hors service sont minutieusement consignés. Lors de la mise en service au printemps, les deux captages d'eau sont activés par six collaborateurs bénévoles. Les colonnes montantes doivent être dressées et les arroseurs fixés sur les colonnes, la pression du réseau réglée au moyen de deux vannes de réduction. Il faut enfin continuellement vérifier le fonctionnement de tous les éléments, et entretenir les divers composants en cas de besoin.

Pour l'arrosage, 65 jets à secteurs ou circulaires ayant une portée de 16 mètres environ chacun sont alimentés par l'intermédiaire de 21 regards. Toute



l'installation est télécommandée depuis Oberwald. En plus de la commande manuelle, il existe une possibilité de contrôle par SMS. L'eau, disponible en quantité limitée, doit être gérée de façon optimale. Le dispositif d'annonce des trains commande l'interruption

de l'arrosage pendant le passage des trains.

Par temps très sec, un train d'extinction avec un réservoir rempli de 3000 litres d'eau suit le train à vapeur et permet d'éteindre les petits départs de feu. Lors de conditions de sécheresse prononcée,

le tronçon Gletsch–Oberwald ne peut être parcouru que par des locomotives diesel. Après la fin de la saison, toute l'installation est mise en hivernage. La pause d'hiver est mise à profit pour entretenir les différents éléments de l'IAE et pour préparer son utilisation au cours de la saison prochaine.

## 27e assemblée générale ordinaire du DFB SA

# Augmentation du capital – confirmation du conseil d'administration

De Hansueli Fischer

*Oberwald – Le capital-actions peut être augmenté de 5 millions. Les 359 actionnaires (88'154 voix) en ont décidé ainsi le 29 juin et ont confirmé dans ses fonctions le conseil d'administration présidé par Oskar Laubi pour une nouvelle durée de mandat de 3 ans. Toutes les décisions ont été prises à une grande majorité.*

Dans son allocution de bienvenue, Oskar Laubi a constaté que le DFB doit de plus en plus lutter contre les éléments naturels. A deux reprises, des dommages ont dû être réparés dans l'urgence après des intempéries. A certains endroits, la Furkareuss a abaissé son lit de plusieurs mètres, mettant en péril des piliers de ponts et des murs de soutènement. Les réparations faites dans l'urgence doivent à présents être consolidées, l'instabilité du terrain et le risque de glissements provoquent d'importants besoins financiers. Le directeur de l'entreprise Urs Züllig développe, en collaboration avec un groupe de travail, une stratégie pour le DFB à l'horizon 2020. Il présentera les résultats lors de la prochaine AG.

### Halle pour voitures voyageurs

Lors de la présentation du rapport de gestion, Walter Benz, qui a servi le DFB dans de nombreuses fonctions, et est connu comme généreux donateur, a pris la parole. Il a sévèrement critiqué le con-

seil d'administration, qui ne veut pas donner suite à sa proposition de construire à Oberwald une halle ouverte en bois pour l'entreposage des voitures voyageurs, pour laquelle il serait disposé à donner un quart de million de francs. En lieu et place, on veut construire pour le double du prix une halle souterraine à Realp, dans laquelle l'humidité constante dégraderait le matériel. Oskar Laubi a expliqué à ce sujet que le CA décidait du lieu et de la réalisation. Le CA veut concentrer les infrastructures à Realp. Le problème de l'humidité est maîtrisable. Le directeur a ajouté qu'environ 10 variantes d'exécution ont été étudiées, auxquelles Werner Beer, le responsable de l'atelier d'Aarau, a participé. Realp est plus économique en ce qui concerne l'exploitation. De plus, il n'y a pas de place sur l'aire d'Oberwald pour les 240 mètres de voie couverte. Malgré ces manifestations de mauvaise humeur, l'acceptation du rapport de gestion n'a pas été mise en péril.

### Questions de rendement et d'assurance

Oskar Laubi a justifié le résultat du bilan 2012, moins favorable que prévu, par la situation désavantageuse dans le domaine touristique, qui a souffert des conditions climatiques et du taux de change défavorable. Les dépenses salariales supplémentaires sont dues au recoupe-

ment de salaires suite au changement de personnel. L'assurance responsabilité civile a été augmentée notablement; l'assurance contre les dommages causés par les forces naturelles et l'assurance responsabilité organisationnelle ont été nouvellement introduites.

Se fondant sur la base des primes communiquées, Walter Benz a supposé que le nouvel atelier n'était pas assuré. Par ailleurs, l'assurance contre les forces naturelles aurait été conclue trop tard. Il a par ailleurs constaté que les locomotives à vapeur chauffées au charbon, circulant sur le tronçon Oberwald–Gletsch, représentait un danger d'incendie trop grand. Il a estimé qu'il fallait électrifier ce tronçon et y engager la HG 4/4 existante. Finalement, l'automotrice à essence aussi serait une solution intéressante. A ce sujet, le président Laubi a constaté que l'électrification proposée présentait de nombreux problèmes techniques et coûterait 6 millions de francs. Il est par ailleurs conseillé de ne pas toucher à l'automotrice à essence, qui ne pourra jamais être exploitée rationnellement. « Finalement, nous sommes un train à vapeur », a résumé le président. Le directeur Züllig a précisé que le DFB est assuré en bonne et due forme dans tous les domaines. – La perte résultant du bilan a été reportée sur l'exercice suivant, et le CA a reçu décharge.

L'augmentation nécessaire du capital-actions de 5 millions de francs n'a pas été contestée.

Les huit conseillers d'administration Oskar Laubi (président), Hermann Walser (vice-président), Peter Bürker, Jean-Pierre Dériaz, Franz Kissling, Walter Knobloch, Ernst Künzli et Theo Stolz ont été confirmés dans leurs fonctions pour la durée du prochain mandat de 3 ans.

### **Rétrospectives et perspectives par le directeur**

Le directeur Urs W. Züllig a rappelé les fortes pluies du 2 juillet de l'année passée. Les affouillements qu'elles ont causés ont dû être réparés dans un délai de quatre jours pour ne pas mettre en péril l'exploitation. La réparation a provoqué des frais externes d'un montant d'environ 90'000 francs. Un concept d'assainissement a été élaboré en réponse à l'abaissement continu du lit de la Reuss. Les courses pour photographes de septembre ont eu un résultat réjouissant. Les DFB a pu les facturer à plein tarif et a de plus obtenu du matériel photo attractif.

En 2013, la « Fabrique de machines » a été déplacée de Coire à Uzwil, où les travaux de révision des HG 4/4 704 et 708 continuent. La loc 9, en révision principale, a été transférée à Realp pour la fin des travaux.

Le déneigement 2013 fut long et difficile. Il y a eu des avalanches. Malheureusement, il faut signaler un accident survenu lors du nettoyage des rochers. Le vallon du Steffenbach a été rempli à deux reprises. Malgré les chutes de neiges tardives, les travaux placés sous la direction de Claus Meyer ont pu être terminés à temps pour le début de la saison. La saillie rocheuse près du tunnel 2 pose problème. Il va falloir la nettoyer et la sécuriser à grands frais.

Les 31 juillet et 1er août, les festivités à l'occasion du centenaire des locs 1 et 4 seront un point fort – de même que l'arrivée d'Aarau de la voiture voyageurs B 4233.

La reconnaissance officielle de la carte d'hôte, le transport gratuit de vélos et

le ralentissement des trains à certains endroits clés ont, semble-t-il, permis à « L'aventure gorges du Rhône » de se développer de manière réjouissante.

L'injection d'argent par l'ALSF a permis de terminer l'atelier de Realp, apportant ainsi une notable amélioration dans le domaine de l'entretien des véhicules.

La loc 9 sera la star du jubilé « 100 ans Brigue–Gletsch » en 2013. Elle a été révisée à fond par l'équipe d'Olivier Studer et devrait être mise en chauffe pour la première fois encore cette année. Finalement, le directeur s'est réjoui de la finition du joli bâtiment de service en bois à Oberwald.

### **Gens et montants**

Robert Frech, Président central de l'ALSF, a constaté que le nombre de membres devrait se maintenir aux alentours des 8000. L'année passée, il a fallu déplorer 80 décès. Pour compenser ces pertes, ajoutées aux autres départs, il faut trouver environ 300 nouveaux membres. L'ALSF n'a pas seulement des problèmes d'effectifs. Il se soucie aussi du rajeunissement des organes directeurs et des troupes de bénévoles. L'ALSF s'efforce de continuer ses versements au DFB SA et à la Fondation FLSF et, pour ce faire, tend à agrandir son réseau de relations. Il rappelle que l'ALSF a versé au DFB et à la Fondation 3,21 millions de francs depuis 2004. S'y ajoutent 760'000 heures de bénévolat (sans compter les propres prestations au sein de l'ALSF).

### **Investissements à prévoir**

Peter Riedwyl a cité les prestations de la Fondation Ligne sommitale de la Furka en 2012: agrandissement de l'atelier de Realp 1'071'838, HG 4/4 no. 704 262'426 (dont 111'000 du Club des 1000), HG 4/4 no. 708 210'619, précipitations Uri 86'766 francs. Au total 1'631'649 ont été versés et 1'550'379 francs collectés.

Les dépenses pour les réparations des dégâts dus aux intempéries se sont élevées à 523'189 en 2011/12.

Si on fait la liste des anciennes charges, respectivement des engagements pré-

visibles, la situation se présente ainsi: agrandissement de l'atelier de Realp 170'000, Gletsch–Oberwald 274'000, fonds de réserve FLSF 190'000 et pour les deux HG 4/4 1'200'000. La FLSF présente donc un besoin financier de 1'834'000 pour les deux à trois années à venir.

La première étape de l'assainissement du lit de la Reuss est assurée financièrement avec un montant de 320'000 francs. L'assainissement total exigerait 1'200'000 francs supplémentaires. Riedwyl précise qu'un engagement financier par la FLSF pour de nouveaux projets n'aura lieu que s'ils ont une utilité prouvée et que 75% des frais sont couverts par des dons dès le départ. La Fondation ne veut plus de frais supplémentaires non-contrôlés, ni de goulets d'étranglements dans le financement au milieu d'un projet.

### **Motion de la Section Romandie**

Le DFB doit planifier son avenir avec ses partenaires, c'est ainsi que François Martin motivait la motion déposée par la section Romandie de l'ALSF. Pour cette raison, le groupe de travail stratégique doit être composé de la manière suivante: deux représentants du conseil d'administration et deux de la direction du DFB SA, un ou deux représentants du conseil de Fondation SFB, un représentant du comité central de l'ALSF, deux représentants des présidents, vice-présidents, ou délégués des sections de l'ALSF.

Le président du CA Laubi et le directeur ont opposé leur avis, selon lequel le « comité 4x3 » (3 représentants du CA, du conseil de Fondation, du comité central et de la direction) a fait ses preuves et convient pour traiter les questions stratégiques du Train. Les travaux concernant la nouvelle stratégie sont suffisamment avancés pour qu'elle puisse être présentée à l'AG 2014.

Après une brève discussion, la motion de la section romande a été rejetée avec quelques voix pour, beaucoup d'abstentions et une forte majorité de voix contre.

### Biscuits à l'anis et Bleu de la Furka

Lors de l'assemblée, le président Christian Imsand a transmis les salutations de la commune d'Obergoms. Il a apprécié les prestations apportées par le DFB jusqu'ici et a souligné l'importance du Train à vapeur pour le tourisme d'été de la région. Il a remercié pour les efforts de relance de Gletsch et pour l'effort de développement des gorges du Rhône

avec le train diesel. Imsand a souhaité une saison ensoleillée et sans intempéries.

Sous les « divers » il a été retenu que le protocole du CA est admis, la justification de l'action à 100 francs est à examiner, la présentation des flux financiers des trois organisation serait sensée, que les voitures du DFB sont bleues, à moins que les donateurs ne demandent autre-

chose, que des biscuits à l'anis du DFB sont en vente, que le bâtiment de service à Oberwald est dû à la Section Berne et qu'un menuisier, des apprentis et des donateurs y ont participé de manière notable.

Après trois heures, l'assemblée s'est terminée et les participants ont pu passer à l'apéro offert par la commune d'Obergoms.

### Course spéciale du 30 juin 2013

## Club des donateurs en voyage à la Furka

De Hans Meiner

*Chaque année, les donateurs de la Fondation Ligne sommitale de la Furka sont invités à un événement décontracté et édifiant: cette année, il s'agissait d'un voyage en train spécial de Realp à Oberwald. Durant la période d'avril 2012 à mars 2013, un peu plus de 100 personnes ont fait don à la Fondation d'un montant total de 250'000 francs. En remerciements pour ce geste généreux, tous les donateurs, qui au cours de la période citée nous ont offert 2000 francs ou plus, ont été invités à participer à l'évènement pour donateurs 2013, conformément au règlement pour donateurs.*

Lors de l'apéro à Oberwald, le président Peter Riedwyl et le conseiller de fondation Max Graf, organisateurs de la sortie, qui s'est déroulée par un temps magnifique, ont souhaité la bienvenue aux quelque 150 invités. A 11 heures 30 pile, le train spécial a quitté Oberwald, remorqué par une locomotive diesel sur le tronçon jusqu'à Gletsch. Les accompagnants ont informé les hôtes sur les importantes mesures de protection contre les incendies indispensables sur ce tronçon: l'installation d'arrosage fixe télécommandée et le train d'extinction qui suit le train à vapeur en cas de risque de feu. En aval du tunnel hélicoïdal, le train à ralenti sa course à l'endroit où les

intempéries avaient déclenché un glissement de terrain en octobre 2011. Le talus avait pu être assaini jusqu'au début de la saison d'exploitation 2012 pour un montant de 100'000 francs.

Le couvert avait été mis à l'hôtel historique Glacier du Rhône, à quelque pas de la gare de Gletsch. Avant le dessert, le président du conseil d'administration, Peter Riedwyl, a remercié les donateurs présents pour leur générosité et a renseigné sur les prestations financières de 1,63 millions de franc versées par la Fondation au DFB au cours de l'année écoulée. Les principaux projets bénéficiaires avaient été l'agrandissement de l'atelier de Realp, ainsi que les deux locomotives HG 4/4. La Fondation a un grand besoin de dons, aussi en 2013 et les années suivantes, pour financer les projets en cours. D'autres informations actuelles ont été données par Urs Züllig, directeur du DFB SA, ainsi que par le président de l'Association, Robert Frech.

La loc à vapeur FO4 a été attelée en tête du train pour la suite du voyage en direction de la Furka. Dans le tunnel de faite, les accompagnants ont informé sur l'ouvrage qui doit être assaini urgentement à deux endroits sur une longueur de 300 mètres chacun pour un montant de 360'000 francs. A la station Furka,

nous avons rencontré le train contraire bien rempli, remorqué par la loc 1. Après un arrêt pour l'apéro, le voyage a continué en direction de Realp. En aval du pont du Steffenbach, les invités ont été renseignés sur les dégâts probématiques causés au lit de la Reuss, dont la réparation sera très chère. Après la fin du voyage pour donateurs, le point d'appui de Realp a pu être visité. Manfred Willi a renseigné sur le projet d'agrandissement de l'atelier de Realp qui touche bientôt à sa fin; Andreas Schuler a informé sur l'avancement des travaux de révision de la locomotive à vapeur no. 9, qui avait été transférée de Coire à Realp au cours de ce printemps. Les donatrices et les donateurs sont retournés chez eux heureux d'avoir pu passer une belle journée édifiante à la Furka.

#### Titelbild/couverture

Die HG 3/4 Nr. 9 auf dem Gelände der Werkstätte Realp. Sie kam am Di, 14. Mai 2013 in Realp, von Chur kommend an. Die Revision wird in Realp abgeschlossen. Erste Probefahrten finden statt und im 2014 wird sie regulär fahren. Dann ist sie hundertjährig. / La HG 3/4 no. 9 dans l'aire de l'atelier à Realp. Venant de Coire, elle est arrivée à Realp le 14 mai 2013. La révision sera terminée à Realp. Après les premiers essais, elle sera mise en service régulier en 2014; elle sera alors centenaire.

Foto: Beat Moser



## VFB Sektionen

### Aargau

#### Revision des Personenwagens B 4233

Von Werner Beer, Ruedi Tobler, Heinz Unterweger

Am Samstag, 27. Juli 2013 fuhr wieder einmal ein spektakulärer Schwertransport durch die Schöllenen nach Realp: Der B 4233 kehrte nach einer grundlegenden Revision in der Wagenwerkstatt Aarau zurück auf die Furka-Bergstrecke, um wieder begeisterte Passagiere für die Fahrt über die historische Strecke aufzunehmen. Dank grosszügigem Sponsoring und der unentgeltlichen Arbeit der Werkstattmitarbeiter erhielt die DFB einen neuwertigen Wagen ohne Kostenfolge.

Nach 17 Jahren Einsatz auf der DFB war der Wagen vom rauen Bergwetter so mitgenommen, dass eine Revision nicht zu umgehen war. Nach dem Antransport in die Wagenwerkstatt Aarau im Herbst 2010 zeigte sich beim Ausblechen des Wagens und dem Ausbau der Inneneinrichtung, dass die Schäden grösser waren als befürchtet.

#### Massive Wetterschäden

Viele Holzteile waren vom eindringenden Wasser stark verrottet:

- Die Dachpfetten und Bodenbalken
- Fensterpfosten – vor allem im unteren Bereich
- Teile des Wagenbodens

Die Lackierung der Aussenhaut war stark verwittert und fern vom gepflegten «Furka-Look». Die Fensterscheren waren überholbedürftig und bei den Drehgestellen zeigte sich, dass einige Lager wegen schlechter oder fehlender Schmierung richtiggehend angefressen waren.

Dazu kam, dass das WC des Wagens nicht benötigt wurde und durch **vier zusätzliche Sitzplätze** ersetzt werden konnte. Zu Diskussionen führten die Sitzbänke, die – anders als in den übrigen Wagen und ein Stilbruch für unsere historische Bahn – ein Metallgestell hatten und damit nicht dem historischen Vorbild entsprachen. Die Werkstattkollegen einigten sich, **neue stilgerechte Holz Sitzbänke** zu fertigen, was zu einem entsprechenden Mehraufwand und Zeitbedarf der Revision führte.

#### Verbesserung der Wetterbeständigkeit und des Komforts

Als weitere Verbesserungen und zur Erhöhung der Witterungsbeständigkeit sollten **funktionsfähige Dachlüfter** eingebaut und das Dach sorgfältig gegen das Eindringen von Wasser abgedichtet werden. Im Bereich der Fenster beschloss man (wie bei den Wagen B 2206 und B 2210), das Wageninnere durch **Wasser ableitende Folien** besser trocken zu halten. Für die Erhöhung des Komforts für die Reisenden war der Einbau einer **Dampfheizung** vorgesehen und für die Einreihung des Wagens in MGB-

Kompositionen eine **elektrische Durchgangsleitung**. Insgesamt kamen die Arbeiten fast einem Neubau des Kastens gleich.

#### Chirurgische Eingriffe

Im ersten Schritt wurde die tragende Konstruktion des Wagenkastens wieder instand gestellt:

- Ausschneiden verrotteter Holzteile
- Nachfertigen der ausgeschnittenen Teile bzw. Neufertigung ganzer Fensterträger in Chromstahl
- Einfügen der neuen Teile
- Reinigen alter Leimfugen und neu kleben mit Spezialleim
- Etc.

Während dieser Arbeiten musste das Wagendach abgestützt werden bis die Konstruktion wieder tragfähig war. Da das alte WC ausgebaut worden war, brauchte es in diesem Bereich eine neue Trennwand. Vorübergehend erinnerte der Kasten des B 4233 an ein Skelett.

Parallel zur Arbeit am Wagenkasten wurde an allen Komponenten und Einbauten revidiert und vielfach mussten sie neu gefertigt werden:

- Neue Sitzbänke
- Gepäckablagen, Storen
- Fenster, Fensterscheren, Fensterführungen, Fenstersimse und Fenstertischli
- Dachlüfter (Innerer Teil und Hut)
- Abteil- und Plattformtüren
- Dampfheizung incl. Abdeckungen
- Steuerung der Batterieladung und Beleuchtung
- Etc. etc.
- **Gut geölt ist halb gefahren**
- Die Revision der Drehgestelle bedurfte besonderer Aufmerksamkeit. Die Gleitlager des Zahnrades und des Zahnrad-

wagens waren wegen ungenügender Schmierung zum Teil stark angefressen. Eine Achse musste von der BLS **aufmetallisiert** und die Lagerstellen neu geschliffen werden. Einige **Gleitlager wurden neu ausgegossen und eingeschabt** – eine Tätigkeit, die heute nur mehr Wenige beherrschen.

- Unsere «Eisernen» überarbeiteten jedes einzelne Teil der Drehgestelle und setzten das Ganze wieder sorgfältig zusammen, verbesserten die Schmiereinrichtungen und kontrollierten den Zahnradengriff. So sind die Drehgestelle Baujahr 1890 praktisch wieder fabriktneu, ja in einigen Punkten verbessert.
- **Zusammenbau, sobald die Konstruktion tragfähig war**
- Ende 2012 war die tragende Kastenkonstruktion so weit wieder gesund, dass mit dem Ein- und Zusammenbau begonnen werden konnte. Die Fenstertraversen und Wasserablaufblechen wurden montiert, die neue Abteil-Zwischenwand, die Innen-Abdeckwände eingepasst, später der Bodenbelag eingebracht, usw.
- **Spezielles Augenmerk widmeten wir dem Dach:** Die Abstützung der Dachspanten auf die Dachpfetten wurde verstärkt und vor der Montage der Dachbleche brachten wir eine starke Kunststoffolie auf, um dem Wasser keine Chance zu bieten. Die Dachgurten, die die Dachbleche an das Dach andrücken, haben wir zusätzlich mit Silicon abgedichtet.
- **Zugang zum Chassis**
- Nachdem das Chassis des B 4233 bis zu diesem Zeitpunkt einfach unter dem Kasten sass und diesen trug, setzten



Foto: Heinz Unterweger

Arbeitsintensive Neufertigung stilgerechter Sitzbänke / Reconstruction selon le style de l'époque



Foto: Heinz Unterweger

Montage der Aussenverkleidung / Montage de l'habillage

## VFB Sektionen

wir im März 2013 den Kasten auf das Chassis des AB 4462 um, um auch auf den Unterbau des B 4233 Zugang zu haben. Es zeigte sich, dass auch hier einige Arbeit wartete. Nach dem Abdampfen und Abschaben angegriffener Lackflächen wurde **nachlackiert**, die **Brems-einrichtung revidiert** – incl. der Revision eines Bremszylinders – und mussten die stark ausgeschlagenen Lagerstellen der **Pufferführungen ersetzt** werden.

- Interessant und zum Schluss auch ziemlich hektisch war die abschliessende Phase, in der alle vorgefertigten Elemente ihren Platz im und am Wagen suchten. Es machte richtig Spass, das Werden des B 4233 zu sehen, wenn jeden Tag wieder Neues dazu kam. Die Koordination der Arbeiten war in dieser Phase besonders anspruchsvoll, um Kollisionen und Mehrarbeit zu vermeiden.
- **Rote Schönheit**
- Während im Wagen Hochbetrieb herrschte, war auch ausserhalb noch viel zu tun. Nach dem Anpassen und Lackieren der Aussenbleche (die DFB hatte übrigens entschieden, den Wagen neu rot zu lackieren) wurde die aufwendige dreifarbige Beschriftung aufgebracht. In vielen Arbeitsgängen wurden die Schriftschablonen angebracht, die zu lackierenden Stellen sorgfältig aufgeraut, zweimal mit Zwei-Komponenten-Lack lackiert, die nächste Schablone aufgebracht usw.
- Die lackierten und beschrifteten Blechtafeln gaben dem B 4233 schliesslich das attraktive Äussere, nachdem auch alle Blechstösse mit Leisten abgedeckt und mit Silicon abge-

dichtet waren. Wie aussen gab es auch innen eine Unzahl von Abdeckleisten zu montieren, um dem Innenraum den letzten Finish zu geben. Zu allerletzt wurden die Sponsorentafeln montiert und die Fensterscheiben auf Hochglanz gebracht, um für die «Wagentaufe» am 26. Juli 2013 bereit zu sein.

- Mit dem B 4233 erhält die DFB wieder einen wunderschönen historischen und neuwertigen Wagen. Dank der unentgeltlichen Arbeit der Mitarbeiter der Wagenwerkstatt Aarau und den grosszügigen Geldbeiträgen des Hauptsponsors Familie Ammann, Aarau, und der Sektion Bern wird die DFB damit finanziell nicht belastet. Die Revision repräsentiert einen Gegenwert von über Fr. 400'000.–, wovon etwa 90 % auf das Konto der etwa 10'000 Arbeitsstunden der Werkstattmitarbeiter gehen. Wir sind stolz, damit einen wesentlichen Beitrag zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke erbracht zu haben.
- Bilder von der Revision des B 4233 finden sich in der Bildergalerie der Wagenwerkstatt Aarau auf der DFB-Homepage unter <http://www.dfb.ch/index.php?id=679>

## Bern

### Holzaufbau des Dienstgebäudes erstellt

Von *Julian Witschi*

Der Bau des chaletartigen Dienstgebäudes in Oberwald ist gut vorangekommen. Nach der Erstellung des Betonfundaments im vergangenen Herbst kamen in den letzten drei Juni-Wochen rund 50 angehende Zimmerleute während je drei Tagen zum Einsatz. Angeleitet wurden die Lehrlinge von ihren Fachlehrern sowie von Projektleiter Hermann Stamm. Der Abbund (Bearbeiten der Kanthölzer) erfolgte bei der Holzbaufirma Hallenbarter AG in Obergesteln. Die Burgergemeinde Obergoms lieferte grosszügigerweise Lärchen-Bauholz aus dem nahegelegenen Gebiet Geren.

Die rund 4000 Holzschindeln zur Dacheindeckung wurden unweit des Baugeländes bei der Sägerei Hischer AG in Oberwald produziert. Diese stellte Rohholz und einen Spaltapparat zur Verfügung. Im Juli und im August engagierten sich wiederum Fronis der Sektion bei der weiteren Fertigstellung des Gebäudes. Bilder finden sich auf unserer Internetseite [www.dfb.ch/bern](http://www.dfb.ch/bern)

### Erlebnisreise zum Alten Sylvester Urnäsch/Säntis und nach Appenzell

Die VFB Sektion Bern bietet den Mitgliedern und weiteren Interessierten ein einzigartiges Kulturerlebnis: Eine unvergessliche Reise ins Appenzellerland zum Alten Sylvester. Urnäsch AR pflegt jahrhundertalte Traditionen. Der Alte Sylvester wird vom 13. auf 14. Januar (nach gregorianischem Kalender) mit eindrücklichen Bräuchen gefeiert. Er ist Überbleibsel des Widerstands gegen die Kalenderreform. Die Urnäscher liessen sich nicht befehlen, wann sie Feste zu feiern hatten.

### Unser Reiseprogramm:

#### Montag, 13. Januar 2014

Abfahrt im bequemen Reisecar ab Grindelwald um 8.00 Uhr. Weitere mögliche Zustiegsorte sind Interlaken Ost (8.30 Uhr), Spiez (8.50 Uhr), Thun (9.15 Uhr), Bern (9.50 Uhr), Olten (10.40 Uhr) und Aarau (11.00 Uhr). Anschliessend Kaffeehalt in Würenlos (Weiterfahrt 12.00 Uhr) und Besichtigung von Urnäsch. Um 16.00 Uhr Ankunft auf Schwägälp mit Zimmerbezug im Berghotel, danach Fahrt mit der Luftseilbahn auf den Säntis zur Abendunterhaltung mit Apéro und reichhaltigem Appenzeller Buffet. Musikalisch umrahmt wird das Fest von der Streichmusik Alder aus Urnäsch und natürlich machen auch Sylvesterkläuse mit. Abschliessend Übernachtung auf der Schwägälp.

#### Dienstag, 14. Januar 2014

Nach dem Frühstück Fahrt nach Appenzell zur Besichtigung der Likör-Produzentin Appenzeller-Alpenbitter. Rückfahrt ab 14.30 Uhr an den Ausgangsort der Reise. Im pauschalen Reisepreis von 310 Franken pro Person (Einzel-

zimmer-Zuschlag: 20 Franken, Pauschalpreis für Kinder bis 12 Jahre: 250 Franken) inbegriffen sind: Carfahrt, Alter Silvester mit Musik und Verpflegung auf dem Säntis, Übernachtung im Berghotel Schwägälp und die Besichtigung Appenzeller-Alpenbitter. Anmeldung bitte bis 15.09.2013 (Platzzahl ist beschränkt!) bei: Hanspeter Wyss, Wärgistalstrasse 37, 3818 Grindelwald, vfb-bern.praesident@dfb.ch Tel. 079 379 86 32

### Besichtigung des historischen Stellwerks Kerzers

Wenn die Tage im November nebliger werden, nutzen wir die Gelegenheit für einen Blick hinter die Kulissen der Eisenbahn. Ziel ist dieses Mal das Wärterstellwerk von 1901 im Kreuzungsbahnhof Kerzers, eine technikgeschichtliche, denkmalpflegerische und eisenbahnbetriebliche Rarität. Bei unserer geführten Besichtigung des Museum-Stellwerks kann hautnah verfolgt werden was auf dem Weg vom Stellhebel zur Weiche passiert.

Wann: 23. November 2013, 14.15 Uhr bis ca. 16 Uhr Treffpunkt: Bf Kerzers, Gleis 6, anmelden bis 16. November 2013 bei: Thomas Gehri, Dählenweg 50, 2503 Biel, [vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch](mailto:vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch)

### Einladung zum Stammtisch

Seit diesem Frühling organisiert die VFB Sektion Bern jeden letzten Dienstag im Monat einen Stammtisch. Wir treffen uns ab 17.30 Uhr im Carnotzet des Berner-Modell-Eisenbahn-Clubs BMEC in Bern-Ausserholligen. Nächste Termine sind der 24. September, der 29. Oktober und der 26. November.

## Edelweiss

Von *Thomas Hitz*

Am Samstag, 2. März trafen sich die Mitglieder der Sektion Edelweiss zu ihrer ordentlichen Generalversammlung. Die Mitglieder und Gäste der Sektion fanden sich um 10:30 Uhr in den Hallen des Locorama in Romanshorn zum Apéro ein. Nach der kleinen Stärkung konnten die Anwesenden unter sachkundiger Führung Wissenswertes über die Fahr-



Foto: Heinz Unterweger

*Viele Teile der Holzkonstruktion waren arg verwittert / Beaucoup d'éléments de la construction en bois étaient dégradés*

## VFB Sektionen

zeuge des Vereins «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» erfahren. Die Prunkstücke des Vereins sind sicher die Tenderdampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3 «Choli» mit Baujahr 1912 und der ABDe 4/4 12 «Weinfeld» mit Baujahr 1965. Beide Fahrzeuge sind betriebsfähig und werden für diverse Einsätze, sei es für Firmenausflüge, Hochzeiten oder Extrafahrten, vom Verein zur Verfügung gestellt. Nach dem



Foto: Kurt Baasch

Peter Reber (rechts im Bild) übergibt von ihm gespendetes Sanitärmaterial für das Betriebsgebäude in Oberwald am 31.7.2013 an Manfred Willi. / Le 31.7.2013, Peter Reber (d) offre à Manfred Willi du matériel de premier secours pour le bâtiment de service à Oberwald.

Rundgang durch die Abstellhallen mit weiteren historischen Lokomotiven und Wagen wurde uns die Fahrstrassen-Einstellung anhand eines alten mechanischen SBB Stellwerks erklärt. Ein damaliger Fahrdienstleiter musste also viel Kraft und Denkvermögen mit sich bringen, um seine Arbeit ausführen zu können. Zum Schluss durften die Mitglieder der Sektion sich noch als Lokführer auf dem Loksimulator eines Turbo GTW 2/6 oder 2/8 beweisen. Bevor die ordentlichen Traktanden der diesjährigen GV behandelt wurden, genossen wir noch ein Mittagessen vom Verein Locorama und einem lokalen Caterer. Die GV wurde unter Leitung unseres Vereinspräsidenten speditiv durchgeführt. Ziel der Sektion Edelweiss wird auch im Jahre 2013 das Gewinnen neuer Mitglieder sein und die Unterstützung der Bahn mit Spenden. Wünschenswert wären jüngere Mitglieder, die später die Sektion und die Dampfbahn in die Zukunft führen.

Weitere Infos unter:  
[www.locorama.ch](http://www.locorama.ch)

### Innerschweiz

Von Willy Auf der Maur

Bereits sind mehr als die Hälfte der Samstags-Arbeitseinsätze an der Furka Vergangenheit. Wir durften rund um das neue Werkstattgebäude in Realp arbeiten.

Hier haben wir Gerüstbau gemacht, den Platz hinter der Werkstatt geräumt und die Rückseite eingerüstet, im Keller und auf dem Vorplatz gewirkt und neben vielen anderen Helfern haben wir ebenfalls am Gleis 85 gespitzt.



Foto: Kurt Baasch

Kurt und Jürgen: Sektionspräsident Kurt Baasch mit Gast Jürgen Meyer vom Verein Mikado 1244 beim Apéro. / Président de section Kurt Baasch avec l'invité Jürgen Meyer de l'association Mikado 1244 lors de l'apéro



Foto: Kurt Baasch

Fachkundige Erklärungen an der Tenderdampflokomotive Ec 3/5 «Choli» / Explications expertes près de la loc à vapeur à tender Ec 3/5 «Choli»



Foto: Willy Auf der Maur

Der Dampfbauszug transportiert die Fronis / Un train de chantier transporte des bénévoles

Bei der Schnee-Beseitigung im Bereich der Senntumstafel-Tunnels wurde ein Einsatz geleistet, auf der Station Furka das Festzelt aufgestellt. An der Strecke gab es ebenfalls genügend Arbeit, eine Stützmauer musste weichen im Steinsäumli, damit die Gleislage verbessert werden konnte. Auch beim Wiederaufbau dieser Mauer waren wir dann tätig. Dazu kamen Einsätze bei der Wasserfassung, an Wassergräben, an Sanitäranlagen, bei Andreaskreuzen, beim Material-Sortieren usw. Wir hatten am 25. Mai am Morgen leichten Schneefall, unsere Einsatztage waren aber als trocken und ideal zum Arbeiten zu bezeichnen. Dann im Juni, Juli, August Wärme ... Hitze, hier war dann der Hals trocken und alles andere nass.

### Die weiteren Samstag-Einsätze im 2013:

14.+28. September, 12. Oktober

### Anmeldung für Arbeitseinsatz:

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

Franz Elmiger  
Mühlestrasse 24  
6294 Ermensee  
079 691 30 41

Die Sektion präsentierte die Dampfbahn im Juni während zehn Tagen im Emmen-Center. Die Geschichte der Bahn über die Furka konnte mit Modellen im Massstab 1:87 gezeigt werden, ein Rangier-Spiel für Kinder war dann mit etwas grösseren Modellzügen aufgebaut und die Loks und Wagen des Glacier-Express

der Liliputbahn Chärns matt verlockten zum Einsteigen. Das war hier aber nicht gestattet, bitte direkt in Rothenburg nachholen. Mit den eindrücklichen Bildern von der Bergstrecke hörten wir von vielen Besuchern:

Jetzt wollen wir auch (oder wieder einmal) mitfahren, genau richtig, da zur selben Zeit der Betrieb der DFB für 2013 eröffnet wurde.

Bei der Ausstellung der Stiftung SFB im Verkehrshaus durften wir mit Helfern aus der Sektion den Stand in der Schienenhalle drin betreuen, auch hier war es warm...

Herzlichen Dank an alle Helfer an diesen Anlässen und den Fronis an den Arbeitstagen.

Der Furka-Hock der Sektion immer am 1. Dienstag im Monat, ab 19.30 Uhr, im Bahnhofbuffet in Luzern, bis November und dann wieder ab Februar.

## Nordwestschweiz

### 29. Generalversammlung

Von Martin Wyrmann

Die Generalversammlung 2013 fand im Restaurant Bundesbahn in Basel statt. Der Präsident, Urs Degen, eröffnete pünktlich die Versammlung um 19.00 Uhr. Es waren 23 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Ebenfalls begrüssen durften wir Julian Witschi als Gast, Mitglied des Zentralvorstandes VFB und Verbindungsperson zu unserem Verein.

Nach der Begrüssung und Eröffnung der Versammlung dachten die Teilnehmer an die verstorbenen Mitglieder und Freunde des VFB. Insbesondere an Urs Burkhardt, Baugruppenleiter, der nach kurzer Krankheit am 29. Januar 2013 verstarb.

Nach der Konstatierung der Anwesenden führte der Vorsitzende die üblichen Geschäfte zügig durch die Versammlung. Die Tätigkeitsberichte und Jahresrechnung 2012 sowie das Budget 2013 wurde ohne Wortbegehren genehmigt. Charles Müller wurde als Nachfolger von Erich Adam zum Ersatzdelegierten mit gros-



## VFB Sektionen

sem Mehr gewählt. Erich Meier als Baugruppenleiter ad interim orientierte die anwesenden Teilnehmer über die Fronarbeiten im Juni und Oktober 2013 in Realp. Schliesslich erteilte die Versammlung dem Vorstand die Décharge für das vergangene Jahr 2012. Charles Müller, als Gruppenleiter «Vegetationskontrolle» stellte seine Arbeit und das Pflichten-

heft vor. Die seit kurzem gebildete Gruppe hat u.a. eine wichtige Funktion in Sachen Brandschutz entlang der Bahnlinie. Mit dem periodischen Entfernen der Gräser und Sträucher von den Stützmauer und Wassergräben verhindern sie damit Unwetterschäden. Es war ein kurzweiliger Abend. Zur Verbesserung des Netzwerkes wünscht der Vorstand mehr

Teilnehmer an Anlässen unseres Vereins VFB NWCH. Unsere Sache hat nur Bestand, wenn wir für die zukünftigen Arbeiten den dazu erforderlichen Nachwuchs begeistern können.

### Frühlingsausflug ins Schwarzbubenland 2013

13. April 2013  
Als Verein der Furka Dampfbahn ist es Brauch, dass die Sektionsausflüge mit Eisenbahnfahrten oder anderen Transportmitteln organisiert werden. Der Vorstand hat jedoch als Frühlingsausflug einmal andere Themen gesucht. Wir waren im Musikautomatenmuseum in Seewen im Kanton Solothurn. Nicht ganz weg von den Zahnradern, nur etwas kleiner. Der Präsident hat diesen Ausflug perfekt organisiert. Natürlich reisten wir mit der Bahn und dem Postauto, ebenso war ein kurzer Fussmarsch im Programm. Zuerst gingen wir zur Dorfkirche und stellten fest, dass das

Schwarzbubenland in einer hügeligen Landschaft eingebettet ist. Die Kirche ist dem hl. German von Auxerre geweiht. Erbaut im Jahre 1823 und liegt über dem Dorf Seewen an dominanter Lage. Ausgrabungen während der Innenrenovation 1978 haben Fundamente früherer Kirchen hervorgebracht. Die Kirche ist über 865 Jahre alt. Der Ursprung des Namens **Schwarzbubenland** ist unbekannt. Es gibt jedoch verschiedene Deutungen: 1. für eine schwarze Tracht. 2. für die Schmuggler-Tätigkeit («schwärzen»), aufgrund der grenznahen Region zum Ausland und 3. während der Reformation im «Baselbiet» war das seit dem Mittelalter zum Kanton Solothurn gehörende Schwarzbubenland katholisch. Für die Oberbaselbieter waren die angrenzenden solothurnischen Gemeinden immer das katholische Schwarzbubenland oder die Schwarzen im Unterbaselbiet (politisch gemeint).

### Adressen der Sektion Nordwestschweiz Verein Furka-Bergstrecke (VFB NWCH)

#### Sektionsadresse

Urs Degen Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil  
Konto Postfinance 40-6776-6  
IBAN CH73 0900 0000 4000 6776 6

#### Präsident

Urs Degen Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil  
061 401 32 65 / 079 687 99 77  
vfb-nwch.praesident@dfb.ch

#### Kassier/Webseite

Erich Meier Gempenstrasse 9, 4413 Büren  
061 911 12 49 / 079 406 62 64  
vfb-nwch.kasse@dfb.ch

#### Aktuar/Protokoll

Martin Wyman Holzstattstrasse 2, 4102 Binningen  
061 302 20 83 / 061 715 13 35 (G)  
mwyman@intergga.ch

#### Werbung

Werner Kohlbrenner Grienstrasse 112, 4055 Basel  
061 302 04 28 / 076 403 22 47  
w.kohlbrenner@bluewin.ch

#### Beisitzer

René Gygax Stellimattweg 5, 4125 Riehen  
061 641 69 24 / 079 797 85 41  
renegyax@bluewin.ch

#### Baueinsätze

a.i. Erich Meier Organisation  
061 911 12 49 / 079 406 62 64  
vfb-nwch.kasse@dfb.ch



Tanzorgel von 1915 der Fa. Mortier, Belgien / Orgue de danse de 1915 de la firme belge Mortier

### Jahresprogramm im 4. Quartal

1. September bis 31. Dezember

14. September	ganzer Tag	Herbstausflug «Cité du train»	Mulhouse
07. / 12. Oktober	sieben Tage	Fronarbeit	Realp
09. November	ganzer Tag	Präsidenten-Konferenz	Olten
23. November	ab 09.00	Mitgliederhock mit Fondue-Essen	Unterbaselbiet
02. Dezember	19.00	Vorstandssitzung	Klublokal MCB
Vorblick 1. Quartal 2014			
06. Januar	19.00	3-Königstreffen	Klublokal MCB



Kirche Seewen (SO) / Eglise Seewen (SO)

## VFB Sektionen

Die erste urkundliche Erwähnung des Ortes erfolgte 1147 unter dem Namen Sewin; von 1194 ist die Bezeichnung Sewen überliefert. Der Name «Seewen» geht vermutlich auf die Nähe zum See zurück. Das Gebiet wird vom «Seebach» entwässert und wurde oberhalb des Dorfes im «Baslerweiher» aufgestaut. Der künstliche See wurde 1870 von der Stadt Basel zur Sicherung der Trinkwasserquellen erstellt. Der eigentliche See entstand vor etwa 8000 Jahren infolge eines Bergsturzes, welcher den Seebach zu einem See stauen liess. Im 15. Jahrhundert gab es erste Bestrebungen der Dorfbewohner, den See abzugraben, um die grossen Mückenplagen im Sommer loszuwerden. Es tobte der Schwabenkrieg, Seewen wurde von den kaiserlichen Truppen schwer in Mitleidenschaft gezogen. Der Seewener See wurde 1588 abgeleitet und zurück blieb eine Sumpflandschaft.

Nach der Besichtigung der Kirche machten wir uns auf den Weg ins Musikautomatenmuseum, wo wir mit einem Apéro begrüsst wurden. Der moderne Museumsbau orientiert sich an seiner geografischen Umgebung und nimmt in Farbe und Material den rauen Gelbton des Jurakalks auf. Es ist ein Museum der Schweizerischen Eidgenossenschaft und gilt als eines der beliebtesten Ausflugsziele in der Region Nordwestschweiz.

Nach dem feinen Mittagessen genossen wir die Führung durchs Museum. Hier haben wir nun die etwas kleineren Zahnräder entdeckt. Erstaunlich, was früher alles mechanisch bewegt werden konnte. Das Museum beherbergt eine der weltweit grössten und bekanntesten Sammlungen von Musikdosen, Plattenspieldosen, Uhren und Schmuck mit Musikwerk und anderen mechanischen Musikautomaten aus dem 18. Jahrhundert bis in die heutige Zeit. Nach der Besichtigung gab es als Zugabe noch eine gemütliche Wanderung von ca. einer Stunde über das Gempfenplateau in Richtung Hochwald. Als dann bestiegen wir den Bus nach Dornach und schliesslich den Zug nach Basel. Das Wetter hat mitgespielt, wenn es auch etwas kalt und zu-

gig war. Allen hat es gefallen und besten Dank an Urs Degen für die Organisation.

### Wir suchen...

Für den Weiterbestand eines Vereins ist die dauernde Besetzung der Vereinsressorts sowie die Erneuerung der Helfer und Helferinnen für den Frondienst unerlässlich. Durch das Älterwerden unserer langjährigen, treuen und fleissigen Kameraden und Freunde sind neue interessierende Mitglieder und Mitgliederinnen immer willkommen. Haben Sie Interesse für den Bahnbetrieb oder wollen Sie den Erhalt der einmaligen Dampfbahn durch Ihre tatkräftige Mithilfe unterstützen, so telefonieren oder schreiben Sie an untenstehende Adresse.

### Mitarbeit bei der Werbung

Mithilfe bei der Organisation der Werbeanlässe (3 bis 4 pro Jahr).

### Mitarbeit im Frondienst

Je nach persönlichen Möglichkeiten können die Einsätze abgesprochen werden. In der Regel organisiert unsere Sektion im Frühling und Herbst einen Frondiensteinsatz von maximal 7 Tagen.

### Mitarbeit im Vorstand für das Ressort «Fronarbeiten»

Ist verantwortlich für die sektions-eigene Organisation, die Durchführung als Begleiter und die Teilnehmerorganisation.

### Adresse:

Urs Degen  
Am Chatzebach 14  
4104 Owerwil  
061 401 32 65 / 079 687 99 77  
vfb-nwch.praesident@dfb.ch

## Ostschweiz

### Bau-Woche 20 (13.–17.05.2013)

Von Markus Geiger

Am Sonntag den 12. Mai machten wir uns zu fünft auf den Weg zum Gossauer Bahnhof. In St. Gallen stieg noch der 6. Mann zu uns in den Zug. Die Reise führte uns mit der SOB nach Arth-Goldau und danach nach Göschenen über Andermatt nach Realp, wo wir zu unseren 9 Kollegen der Sektion Ostschweiz stiessen.

Bei leichtem Schneefall trafen wir auf eine aufgestellte Runde in der DFB-Unterkunft und der Kantine. Bei einem aufgeschäumten Automatenbier hatten wir uns wieder viel aus dem vergangenen Jahr zu berichten.

### Montag

Bei Tagesanbruch sahen die umliegenden Berge leicht verschneit aus und es war stark bewölkt. Nur zu schnell war der Morgen wieder da. Nach einem stärkenden Frühstück begrüsst uns Manfred Willi und erklärte uns die anfallenden Arbeiten der Bauwoche. Am Dienstag erfolgte noch eine Überraschung. Die fast ganz revidierte Lok Nr. 9 wird in Realp wieder auf die Schienen gefahren. Ein Trupp müsste eine Anpassung des Werkkanals spitzen, eine Equipe nach Oberwald zum Auswintern reisen, einige für Werkstattarbeiten.

Welch ein Blick. Sind wir jetzt durch den Gotthard im Tessin oder aber, nein in Oberwald im Wallis. Etwas wärmere Luft und ein sonnige Landschaft grüsste uns.

Wir waren sehr motiviert und erledigten die Arbeiten zügig.

### Dienstag

Ein Prachtstag! Stahlblauer Himmel und rundherum verschneite Berge!

Um 08.00 Uhr war es soweit: Der Schwertransport aus Chur fuhr vor. Ein fünfachsigter MAN der Fa. Wipf brachte auf dem Tiefgangauflieger eine frisch herausgeputzte und fast fertig revidierte Dampflok nach Realp. Die Fotoapparate hatten an diesem einzigartigen Tag der Woche Hochbetrieb. Wir kamen aus dem Staunen fast nicht mehr heraus! Trotzdem, unsere Arbeit musste auch weitergehen. Titus und Balz kämpften mit je einem Kompressor-Bohrhammer dem hartnäckigen armierten Beton 1 ½ Tage zu Leibe. Viel Lärm, Staub und das Vibrieren in den Gliedern, waren Sie am Abend ordentlich Sack. Nichtsdestotrotz, widmeten sich die einen der Arbeit in der Werkstatt und die anderen dem Auswintern in Oberwald.



Foto: Markus Geiger

Arbeitsgruppe Oberwald / Groupe de travail Oberwald



Foto: Markus Geiger

Gossauer Gruppe bereit zur Abfahrt in St. Gallen / Groupe de Gossau prêt au départ à St. Gall



## VFB Sektionen



Foto: Markus Geiger

Ankunft Dampflokomotive BFD 9 / Arrivée loc à vapeur BFD 9



Foto: Markus Geiger

Einbringen des Betons für die Mauer / Coulage du béton pour la mur



Foto: Markus Geiger

Abspitzen der alten Betondecke / Piquage de l'ancienne couverture en béton

### Mittwoch

Das Wetter war durchgezogen wie ein Speck. Regen und teilweise Aufhellungen wechselten sich ab. In Oberwald mussten die Standrohre der Sprinkler gesetzt werden. Ein Absperrhag wurde neu erstellt.

Die Maurerequipe war mit dem Armieren und Einschalen der Mauer im Werkleitungskanal von 0.9m Breite und ca. 3.0m Höhe beschäftigt.

### Donnerstag

Regen und kalt und das den ganzen Tag ununterbrochen! Werkstattarbeiten waren heute Trumpf. Kleinere Reparaturen an verschiedenen Maschinen konnten so erledigt werden.

Am Nachmittag fuhr ein DFB-fremdes Fahrzeug auf den Vorplatz. Aha! Der 4-Achser Betonmischer mit 5m<sup>3</sup> Beton war eingetroffen. Die beiden Vibro-Nadeln waren bereit. Sofort versammelten sich einige hilfsbereite Kollegen, als gä-

bes eine Dampflokomotive zu bestaunen. Nach dem Einbringen des Betons und einem befriedigendem letzten Kontrollblick des «Muratori» wurde die Baustelle gesichert und etwas früher Schluss gemacht. Die Equipe war in den beiden vorhergehenden Tagen sehr stark durch Staub gezeichnet und heute waren sie stark durchnässt.

### Freitag

Welch ein Anblick! Die umliegenden Hügel auf halber Höhe weiss und noch leichter Schneefall. Die höher liegenden Bergketten zeigten sich mit einem durchgehenden weissen Überzug. Der Winter hat sich definitiv noch nicht verabschiedet.

Da heute schon wieder unser Abreisetag war, widmeten wir uns noch kleineren Abschlussarbeiten. Titus musste es noch wissen: Sie schalten die Mauer aus um die Arbeit noch genau begutachten zu können. Sie waren zufrieden. Vom Eifer gepackt wurde sogleich die Schalung der Decke in Angriff genommen. Diese Arbeit konnte dann nicht mehr fertiggestellt werden, damit die Kollegen nächste Woche auch noch zum Zug kommen konnten.

Müde und frohgelaunt von einer FRONI-Woche machten wir uns wieder auf die Heimreise in die Ostschweiz.

### Mitgliederwerbung mit Volldampf

#### Von Erwin Hug, Werbung

Es dampft beim Werbeteam der Sektion Ostschweiz.

Die vier markanten Auftritte an den sehr gut besuchten Ausstellungen fanden grosses Interesse beim dampfbahnbegeisterten Publikum. In vier Frühjahrs-Monaten vier Messerveranstaltungen zu organisieren und mit unserem Sektions-Werbeteam präsent zu sein, bedurfte einiger organisatorischer Vorbereitungen und war dank dem Einsatz einer Vielzahl von Vereins- und Vorstandsmitgliedern erfolgreich zu bewältigen. Herzlichen Dank an alle Helfer für eure wertvolle Mitarbeit.

Die Ferienmesse St.Gallen, die Modellbahnbörse Amriswil, sowie die Thurgauer Frühjahrsmesse Frauenfeld und schliesslich die Gewerbeausstellung Kreuzlingen/Konstanz GEWA zählten mehr als 120'000 begeisterte Besucher, viele davon aus dem süddeutschen Raum.

Unser Stand wurde stets sehr gut besucht und wir durften die DFB, den Verein und die gesamte Furkaregion unzähligen Interessenten bekannt machen und bei vielen auch Reiselust wecken. Der Wettbewerb fand überall grossen Anklang und der verlockende

Preis animierte zur Teilnahme (und liefert uns hoffentlich auch gutes Adressmaterial für die Neumitgliederwerbung).

In etlichen Gesprächen wurde von den Besuchern vor allem die Freiwilligenarbeit der VFB-Mitglieder gewürdigt und gelobt, was sich auch in etlichen Geldspenden zeigte.

So hoffen wir, dass wir nebst jenen spontanen Vereinsmitgliedschaften von diesen Messen, im Jahresverlauf noch etliche weitere dazu gewinnen werden.

### Nächster Werbeauftritt im Ausland

Erfolg beflügelt... Wir wagen den Schritt ins benachbarte Fürstentum Liechtenstein und präsentieren unsere Dampfbahn am 14./15. September 2013 an der internationalen Modellbahnausstellung in FL 9494 Schaan. Ein Besuch lohnt sich.

### Ausblick

Auch im kommenden Jahr gibt's noch einige Ostschweizer Regionen zu beackern, damit hoffentlich bald weitere Ernte zugunsten unserer Dampfbahn eingefahren werden kann.

Mit Elan werden wir auch im 2014 die Werbetrommel rühren, getreu unserem Vereinsmotto: ohne Kohle kein Dampf...



Foto: Erwin Hug

Das Standteam, Erwin Hug, Hans Walter Beyeler und Hugo Peter präsentiert sich im neuen Vereinsgilet an der Ferienmesse St.Gallen 2013 und vermittelt corporate identity an die unzähligen Dampfbahn-Interessenten / L'équipe du stand, Erwin Hug, Hans Walter Beyeler et Hugo Peter, dans leur nouveau gilet de l'association, inculquent l'identité visuelle aux nombreux visiteurs lors de la « Ferienmesse » St. Gall 2013.



Foto: Erwin Hug

Wann dampft wieder bei der Furka-Bahn? Paul Bruggmann und Ursula Spichale durften vielen Bahnbegeisterten das Furka-Erlebnis vermitteln. / Paul Bruggmann et Ursula Spichale ont pu transmettre l'enthousiasme de la Furka à de nombreux amateurs ferroviaires.



## VFB Sektionen

### Romandie

#### Semaine de travail

##### De Herr Von Stadt

La section Romandie, forte de 18 fronis a œuvré sur la ligne durant la semaine 29, du lundi 15 au samedi 20 juillet 2013. Les activités peuvent se répartir en deux «familles»: le nettoyage de la végétation et quelques travaux plus «techniques».

La voie et ses abords ont été nettoyés depuis le pont de Lammen jusqu'au pare-avalanches d'Oberwald.

Il s'agit d'enlever la végétation qui risquerait de prendre feu au passage du train, herbe sèche et bois mort, mais aussi de préserver la voie de l'écoulement de l'eau en nettoyant soigneusement les caniveaux latéraux. Ces opérations qui doivent se faire sur la ligne en exploitation demandent attention et rigueur dans l'exécution des tâches. Nous avons été accompagnés par un beau temps général, malgré quelques gouttes de pluie. Dans une complémentarité écologique, le foin a été trié et remis à un cultivateur d'Oberwald. Concernant les travaux «techniques», il s'agissait de la réalisation d'un ouvrage hydraulique de canalisation d'un écoulement d'eau au-dessus du Kehrtunnel, d'un bourrage complémentaire de ballast près du passage à niveau d'Oberwald et de la réfection du couronnement d'un mur au même endroit. Puis nous avons apporté notre concours à l'entreprise qui enfouissait des canalisations près de la gare DFB d'Oberwald, exécuté des coupes de rails pour l'équipe qui nous faisait suite. Ensuite, une vérification et une correction des points de contact roue dentée et crémaillère entre le passage à niveau de Gletsch et celui en aval de Muttbach Belvédère. Cette opération demandait l'œil du professionnel – Merci Claude – pour repérer les traverses où glisser – sous le patin du rail – un coussin caoutchouc afin de relever le rail pour éviter ce contact «dur».

Ces activités multiples contribuent au faire-valoir et à la compétence technique reconnue des membres

de la Section Romandie. Manfred Willi l'a bien compris en nous félicitant tous pour notre excellente tenue dans le travail et au passage des trains.



Foto: Herr Von Stadt

Canalisation en cours de finition près d'Oberwald / Verlegung einer Kanalisation, bei Oberwald



Foto: Herr Von Stadt

Canalisation posée et finie près d'Oberwald / Kanalisation verlegt, bei Oberwald

#### Recrutez de nouveaux membres !

Tous ceux qui auront recruté un nouvel adhérent cette année recevront un petit cadeau.

Et un tirage au sort sera effectué entre les meilleurs recruteurs !

L'enthousiasme de chaque membre individuellement est le moyen le plus efficace pour recruter de nouveaux membres, car l'adhésion à une association comme la nôtre repose avant tout sur l'émotion et l'expérience personnelle, que nous sommes les premiers à pouvoir transmettre. Nous lançons donc cet appel : que chacun fasse adhérer une ou plusieurs personnes à notre association !

En remerciement, notre section offrira, à chaque membre ayant recruté au moins un nouvel adhérent jusqu'au 31 décembre de cette année, à choix :

- un calendrier 2014,

- un livre « Histoire des HG 3/4 »,
- un livre « Ligne sommitale de la Furka ».

Et celui qui aura contribué à amener le plus de nouveaux membres bénéficiera de surcroît d'un trajet sur notre ligne pour 2 personnes ! Ce prix lui sera remis lors de l'assemblée générale 2014.

Chaque fois que vous aurez obtenu l'inscription d'une nouvelle personne, faites-le nous savoir :

- par e-mail à l'adresse : [vfb-romandie@dfb.ch](mailto:vfb-romandie@dfb.ch)
- par courrier à l'adresse : ALSF Section Romandie – Case postale – 1142 Pampigny

Alors, en route et bonne chasse !  
Votre comité

### Solothurn

#### Von Robert Rellstab

#### Information für unsere Leser

An unserer Hauptversammlung in Oensingen wurde durch die Versammlung eine Änderung im Vorstand gutgeheissen. Für Roland Stampfli als Beisitzer, ehemals langjähriger Protokollführer, wurde Hugo Kohler neu als Beisitzer gewählt. Heidi Albisser, unsere Präsidentin, verdankte Roland seinen langjährigen Einsatz für die Sektion Solothurn als Schriftführer und den Einsatz für den VFB. Danke Roland auch von mir.

Vom Vorstand und Mitglieder der Sektion waren am Samstag, 8. Juni im Gäupark und am Freitag, 21./Samstag, 22. Juni am Märetfest in Solothurn im Einsatz, um Werbung für die Furka Dampfbahn zu machen. Die im Einsatz gewesenen Mitglieder hoffen auf ein gutes Echo und neue Sektionsmitglieder. An einigen halben Tagen waren Hugo Kohler und ich in unserer Region bis auf die Jurahöhen unterwegs, um die Fahrplan-Broschüre zu verteilen. Wir versprechen uns von dieser Aktion auch einige Fahrgäste auf die Dampfzüge zu bringen. Hoffen darf man immer.

#### 20. Juli 2013, ein unvergesslicher Sektionsausflug

Angefangen hat das Unvergessliche bereits morgens früh, mit ca. 15 Minuten Verspätung wurde ich an meinem Wohnort abge-

holt. In Solothurn am Einsteigeort vermehrte sich die Verspätung zusehends. Au weh. Dank guten Verkehrsverhältnissen auf der Autobahn, konnte ich aufatmen, sodass die Kaffeepause eingehalten werden konnte. Auf der Weiterfahrt nach Realp vergass unser Chauffeur die Autobahn in Erstfeld zu verlassen. Oha lätz, die Strafe kam sofort. Wir stehen im Stau, wir stehen, und das nicht wenig sondern sehr lange. Realp ab 10.15 Uhr für den Dampfzug rückt immer näher und wir sind noch stehend auf der Autobahn und nicht unterwegs auf der alten Gotthardstrasse nach Andermatt. Jetzt, was nun? Es wurde versucht per Natel, für was hat man es? Bhf. Realp konnte nicht erreicht werden – über den SouvenirShop in Gletsch konnten unsere missliche Lage auf der Autobahn an die Zugleitstelle Realp übermittelt werden. Tiefes Durchatmen bei mir, es wird auf uns gewartet. Andermatt in Sicht. Hospental durchfahren. aber wir sehen Leute in Warnkleidern auf der Strasse springen. Für was? Vor dem Kreisel sehen wir die fünfspannige Gotthardkutsche von rechts unten kommen. Oh, wir haben Glück, keine Minute zu früh und wir würden wieder stehen. In Realp wurde zum DFB Bahnhof durchgewunken. Anhalten – aussteigen – einsteigen und mit unserer Verspätung verspäteten wir den Dampfzug.

Jetzt hat es mir «gwohlet». Auch ich konnte das wunderschöne Wetter, und die Fahrt in der grandiosen Bergwelt geniessen. Die Reisetilnehmer, speziell die Erstlinge an der Furka, waren hell begeistert. In Oberwald wartete unser Bus und wir wurden auf den Grimselpass zum Mittagessen gebracht. Unser nächstes Ziel war nun Brienz, um mit dem Dampfschiff «Lötschberg» nach Interlaken zu gelangen. Aber nun auch das noch. Wegen den vielen Personen auf der Ländte konnten wir nicht zügig zum Schiff fahren. Bimm-Bimm und schon senkte sich die Bahnstranke. Dank Sichtkontakt mit dem Schiffspersonal konnte ich mitteilen, dass wir auch noch gerne mitkommen möchten. Es wurde wieder einmal auf uns gewartet. aber zum

## VFB Sektionen

letzten Mal. Wir haben auch diese Fahrt auf dem Schiff genossen. Nach dem Wechseln in Interlaken Ost auf unseren Bus ging es dem Thunersee entlang durch das Emmental nach Solothurn. Trotzdem, es war schön. Es war ein unvergesslicher Sektions-Ausflug. Zur Erinnerung. Das Jahresprogramm für 2013 sieht vor, dass wir uns am Freitag 29. November zum Jass- und Kegelabend im Restaurant Rössli in Önsingen treffen. Die Einladung dazu erhaltet ihr später.

## Zürich

### Das Wort des Präsidenten

Von Bruno Letter

Beim Erscheinen dieses Heftes ist schon wieder der Endspurt einer weiteren erfolgreichen Fahrsaison angesagt. Leider habe die staken Regenfälle vom 29. Juli das Bild getrübt: Aber trotz Schäden an den Stützwerten unterhalb des Tunnels 3 konnte der Fahrbetrieb, nach Prüfung der Situation, freigegeben werden! Wiederum haben viele Fronis hinter und vor der Kullisse mit viel Herzblut und Engagement zu diesem Erfolg beigetragen. Ohne den selbstlosen und treuen Frondienst-Einsatz gäbe es die Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht. Weder heute noch morgen ist die Bahn ohne uns überlebensfähig, der finanzielle Aufwand für neue Bauten wie z. B. die Wagenremise, die dringende Sanierung des Blauhauses, die Renovation von Rollmaterial etc. werden in absehbarer Zeit nicht kleiner. Ich wünsche meinen Aargauer-Kollegen, dass die Wagenhalle bald Realität wird, denn es ist betrüblich zu sehen, wie schnell ihre wertvolle Arbeit am Wagenpark in Ermangelung eines Unterstandes zunichte gemacht wird. Unsere Sektion hat im Frondienst wiederum Spuren hinterlassen. (siehe Berichte über den Alcatel/Thales-Einsatz und über die Bauwoche 22) Leider musste die von uns initiierte dringliche Sanierung des Blauhaus-Daches zurückgestellt werden. Weitere Abklärungen, auch in Zusammenarbeit mit dem Heimatschutz, drängten sich auf.

Foto: Hansjörg Häfliger



Schneeräumer im Einsatz / Dé-neigeurs au travail

### Mitglieder-Werbung:

Nach wie vor bereitet uns dieses Thema Sorgen. Bis zur Halbzeit 2013 gelang es uns knapp, die Abgänge wettzumachen. Neue Wege für Mitgliederwerbung müssen gesucht und erprobt werden. So versuchten wir z. B. Leserreisen von Lokalzeitungen zu begleiten. Der Erfolg war leider nur mager. Mit einem aufgefrischten Ausstellungsstand wollen wir uns an Messen und Ausstellungen besser positionieren. Aber ohne die tatkräftige Mithilfe aller Mitglieder, auch der «Passiven» haben wir Mühe, Zuwachsraten wie früher zu erreichen! Deshalb sei hier wieder einmal die Devise: «Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied» in Erinnerung gerufen. Es lohnt sich, denn dieses Jahr läuft ein Wettbewerb mit attraktiven Preisen für die Top-Werber! Ich danke euch zum Voraus für diese Schützenhilfe!

### Personelles:

Leider hat sich unser bewährter Bauleiter Edi Gubler entschieden, keine weiteren Bauwochen mehr zu führen. 20 Bauwochen, davon 11 als Verantwortlicher, seien genug, meint er. Nach dieser langen Zeit kann er bestimmt auf viele schöne und interessante Erlebnisse zurückblicken. Ebenfalls hat sich unser Kassier Bruno Angst entschieden, an der nächsten HV sein Amt abzugeben. Den beiden Kollegen danke ich für ihren jahrzehntelangen Einsatz. Unser Vereinsleben besteht jedoch nicht nur aus Fronarbeit! Die vielseitigen Events, wie der Besuch der Rega, bei Forster und im Zeppelinmuseum, fanden regen Zuspruch, wie die jeweiligen Berichte zeigen. Auch für die Sektionsreise nach Thüringen hat sich eine beachtliche Zahl Mitglie-

Foto: Hansjörg Häfliger



Ersatzküchenchef Edi Gubler / Chef de cuisine Edi Gubler

Foto: Edi Gubler



Förster Fritz Hofer im Einsatz / Forestier Fritz Hofer au travail

der angemeldet und der monatliche Stamm ist immer eine gute Gelegenheit unseren Corpsgeist zu pflegen. Ich freue mich auf interessante Begegnungen und Gespräche.

### Baugruppenleiter VFB/Zürich

Von Edi Gubler

In diesem Jahr war die Sektion Zürich mit einer grossen Baugruppe von 19 Teilnehmenden vom 27. Mai bis 1. Juni 2013 vertreten. Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Sigi Ammann, Edi Gubler, Ernst Bachmann, Hansjörg Häfliger, Lis Häusermann, Käthi und Kurt Häusler, Fritz Hofer, Simone und Heinz Hurter, Köbi Keller, Heinz Mettler, Gerold Nägeli, Franz Rossi, Arno Rudolf, Eugen Schneebeli, Ueli Stoffner, Nino Vieceli und Dölf Zwick. Das Wetter war die ganze Woche wechselhaft, teilweise auch mit Schnee.

Wir organisierten uns in mehreren Gruppen zu folgenden Arbeiten:

- Magazinarbeit
- Räumen Dampfklosteile von Gleis 83 nach Gleis 84
- Erweiterung Werkstatt, Etappe 3
- Werkleitungskanal ausschalen

- Elektrorrohre für Kabeleinzug vorbereiten
- Abspitzten Gleis 85
- Forst-/Vegetationsarbeiten unter Leitung von Fritz Hofer
- Fels-/Schneeräumung unter Leitung von Manfred Willi
- Gleisumbau km 52.831 – 53.131
- Bereitstellung Werkzeuge/Betriebsmaterial
- Maschinen/Geräte Gleisbau
- Diverse Schlosserarbeiten
- Holzlager aufräumen

Unsere Köchinnen und Köche sowie unsere bewährte Küchengruppe Lis Häusermann, Simone Hurter und Arto Rudolf verwöhnten uns mit vorzüglichen Mahlzeiten. Die Gärtnerei Friedli-Rey spendierte uns wiederum viele Gemüse, Salate und Obst. Wir freuten uns an den köstlichen Salaten, Desserts sowie an den Bananen, Birnen und Äpfeln als Zwischenverpflegung. Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmenden für ihren grossen Einsatz bedanken. Nach 20 Jahren Bauwochen, wovon 10 als Leiter, möchte ich kürzer treten. Ich wünsche meinem Nachfolger alles Gute.

### Thales-Einsatz 22. Juni



Foto: Thales

Froni bauen in Muttbach einen Entwässerungskanal ein / A Muttbach, des bénévoles installent un canal d'évacuation des eaux

Ganze 33 Teilnehmer folgten dem Aufruf zu diesem traditionellen Samstags-Einsatz, der diesmal genau auf den Tag der Saison-Eröffnung fiel! Deshalb mussten einige der Aufträge unter den erschwerten Bedingungen des Bahnbetriebs erledigt werden! Auch das Wetter war mit Nieselregen nicht gerade ideal (gemäss Manfred: sub-optimal!)

Hier folgt eine Beschreibung der wichtigsten Arbeiten in Kürze:

- In Muttbach wurde ein Entwässerungskanal eingebaut. Dabei hiess es Aushub per Karette beiseite schaffen und die Be-

## VFB Sektionen

tonrinnen zu viert an die richtige Stelle tragen. Noch schwieriger war das Freischaufeln des Weges von der Furka Passstrasse zum Tunneleingang Mutbach, da alles total verwässert war.

- Der Alpweg, der von der Schneeräumung beschädigt worden war, musste in aufwendiger Handarbeit wieder hergerichtet werden.
- Schwere Steinquader mussten mit Hilfe des Gabelstaplers auf Palette geschichtet und für den Transport bereitgestellt werden. Dabei war das Abladen vom Stapler und das richtige Schichten nur mit strenger Handarbeit möglich. Mein spezieller Dank geht an den sehr guten Stapelfahrer. (auch ein Sektionsmitglied!)
- Im Scheiteltunnel wurden 20 Lichtröhren ausgewechselt.
- Die Gruppe «Kleinmaschinen» hat weitere Baugeräte gewartet und repariert; eine wichtige Voraussetzung für optimale Baueinsätze.

Zitat Manfred Willi: Der Einsatz der Gruppe war ein voller Erfolg, ich bin sehr zufrieden mit den Resultaten. Ich hätte nicht erwartet, dass all das bei diesem «sub-obtimalen» Wetter an einem Tag erledigt werden konnte. Auch Hansjörg Häfliger und ich bedanken uns bei allen, die dabei waren. Ein Dankeschön geht auch an Bruno Affolter von der Firma Thales. Mit seiner Unterstützung hat die Firma unterdessen, wie jedes Jahr, pro Person Fr. 100.– an die

DFB bezahlt, also Fr. 3300.–! In den 22 Jahren seit dem ersten Einsatz 1992 sind das stolze Fr. 46100.–, also 461 Manntage Fronarbeit.

### Besuch bei Forster AG, Berneck, 12. Juli

Von Alfredo Degen

22 Interessierte, darunter auch eine Frau, folgten der Einladung unseres sehr aktiven Fronis Kurt Forster zu einer Besichtigung seiner Firma. Dieser hochinteressante Anlass wurde vermittelt durch seinen Jugendfreund Emil Halter, der ihn schon lange für wertvolle Fron-Einsätze zugunsten der DFB gewonnen hat. Deshalb ist er auch Mitglied unserer Sektion, und zwar seit bald 8 Jahren!! Kurt als Seniorchef führte uns denn auch mit sichtbarem Stolz durch seinen Betrieb mit einer vielschichtigen Palette von Dienstleistungen, die er mit 10 bis 12 Mitarbeitern erbringt. 1905 gegründet als Spenglerei und Sanitärbetrieb, ab 1997 wurde sukzessive der Geschäftsbereich erweitert, zuerst auf Wasserstrahl-Schneiden, dann Laserschneiden und Abkanten.

Um sich besser auf das neue Kerngeschäft konzentrieren zu können, wurde die Sparte Sanitär/Spenglerei 2007 verkauft. In den folgenden Jahren wurden denn auch laufend Investitionen in immer leistungsfähigere Anlagen getätigt; zuletzt war dies 2012 eine Wasserstrahl-Schneidanlage mit einem maximalen Druck von

6000 bar und im laufenden Jahr der Austausch des CO<sub>2</sub>-Lasers gegen einen Faser-Laser.

Kein Wunder wurden die vorgeführten Arbeiten mit den Hochleistungs-Anlagen mit grossem Interesse verfolgt, nach dem bekannten Muster: «Da staunt der Laie und der Fachmann wundert sich!» Aber alle waren vor allem fasziniert von der Tatsache, dass «nur» mit Wasser ein dickes Stahlblech mit respektablem Tempo präzise nach Plan geschnitten werden kann! Bloss die Sicherheits-Vorkehrungen konnten verhindern, dass einige allzu neugierige Nasen auch noch eine kalte Dusche abbekamen! Da die Firma neu auch im Anlagenbau tätig ist, beschäftigt sie auch Schweiss-Spezialisten. Die zuvor zugeschnittenen Teile können so auch weiterverarbeitet werden bis zur fertigen Konstruktion. Wir bedanken uns bei Kurt und Josef Zeller-Forster für diese Führung. Mit Fug und Recht kann man sagen:

«Wer nicht dabei war, hat wirklich etwas verpasst!»

Dir Kurt wünschen wir für deine Reise auf der Seidenstrasse von West nach Ost, mit deinem Jaguar aus den 50er-Jahren, viel Glück!

### Besuch im Zeppelinmuseum, Friedrichshafen, 16. Juni

Von Fritz Renold

Die 21 Teilnehmer genossen erst einmal die gemütliche Überfahrt mit der Fähre von Romanshorn nach Friedrichshafen bei schönstem Wetter.

Das Museum konnte dank des Audio-Führers jede/r selbständig erkunden und je nach Interesse an den Exponaten die Zeit einteilen. Die umfangreiche Sammlung umfasst Modelle, Relikte der Luftschiffe, Ausrüstung wie Navigationsinstrumente, Funk- und Antriebstechnik, Möbel, Bordporzellan und viele andere Dinge, die das Leben an Bord und die Technik anschaulich illustrieren. Auch die gigantische Dimension der Luftschiffe ist eindrücklich dargestellt: Ein Jumbo kann da nicht mithalten!

Nachmittags erkundeten wir dann die oberen Geschosse, wo unter anderem Bilder der bombardierten Stadt Friedrichshafen zu sehen sind.

Die Rückreise führte uns mit dem schnellen Katamaran über das Schwäbische Meer direkt nach Konstanz zur Heimreise im Zug. Ein ausführlicher Bericht über diesen Anlass kann auf der Website nachgelesen werden.

### Geschichte der Sektion:

Bei seinen Recherchen über unsere Sektion und ihre Geschichte seit der Gründung am 3. März 1987 (Website: «Geschichte») ist der Redaktor im Züri-Info 1/92, dem Mitteilungsblatt von ZH von 90 bis 97, auf einen brisanten Titel gestossen: «Eine neue Sektion für die Region Winterthur-Schaffhausen»! Dies war aber nicht das Resultat einer Palastrevolution in der noch jungen Sektion, sondern eine ernsthafte Option, deklariert als Jahresziel 92! Projektleiter war das Vorstandsmitglied und langjähriger Reiseleiter Thomas Meier unter dem Präsidenten Peter Hägeli. Die detaillierte Vorstellung des Projektes umfasst eine ganze A4-Seite, hier aus Platzgründen die wichtigsten Eckpunkte: Mit 1400 (!) Mitgliedern sind wir heute bei Weitem die grösste Sektion des VFB und umfassen ein Gebiet SH bis GL. Hauptgründe für diesen Schritt: Mehr Mitgliedernähe, bessere Betreuung, Aktivitäten für Mitgliederwerbung und Standaktionen könnten verstärkt werden! Jetzt das «aber»: Es braucht einen aktiven Kern, und deshalb folgt auch gleich der Aufruf dazu und

## Agenda

07.09.	Samstag-Einsatz	Andreas Minder	044 836 64 04
23.–28.09.	Bauwoche 3 / KW 39	Kurt Letter	044 725 24 15
05.–08.10.	Sektionsreise Thüringen	Fritz Renold	052 355 24 39
23.–27.10.	Schaffhauser Herbstmesse	Alfredo Degen	044 869 28 28
26.10.	Samstag-Einsatz	Andreas Minder	044 836 64 04

Die Agenda wird laufend auf der neuen Website [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) aktualisiert. Kontaktpersonen auch mit E-Mail unter [vorname.name@dfb.ch](mailto:vorname.name@dfb.ch)

### Stamm:

10.09. / 08.10. / 12.11.	Zürich	SBB-Restaurant Oase *
24.09. / 22.10. / 26.11.	Rapperswil	Restaurant Mundart **

\* HB, 3. Stock (bei Brasserie Richtung Landesmuseum, 1. Lift rechts)

\*\* alte Jonastrasse 33, Bus 993 und 994 bis Kreuzliplatz (wenige PP!)





## VFB Sektionen

Nr. des speziell eingerichteten Info-Telefons.

Leider verliert sich das weitere Schicksal des Projektes im Dunkel, jedenfalls ist in den folgenden Ausgaben noch in späteren «gelben Heften» keine Zeile darüber zu finden. Man kann sich aber die Gründe für ein Scheitern in etwa selber zusammenreimen!

Wer weiss, vielleicht kann unser Projektleiter oder Präsi hierzu etwas sagen?

Und ob der Vorstand heute gewillt ist, angesichts des heutigen Mammuts von über 2500 die Idee aufzugreifen, wird sich weisen. Der Redaktor wird aber dieses Thema einmal zur Diskussion stellen, weil alle die damaligen Gründe auch heute noch, sogar in verstärktem Mass, zutreffen.

Der Sektions-Redaktor  
Fritz Schmutz

## Berlin-Brandenburg

### Tagungsort verändert

Von Axel Schiele

Da Dieter Frisch in Pension gegangen ist, steht uns die Pustebume-Grundschule nach über 20 Jahren nicht mehr zur Verfügung. Die weiteren Treffen der Sektion finden, meist am zweiten Freitag des ungeraden Monats um 19 Uhr im Restaurant «Stammtisch» in der Alfred-Kowalke-Str. 34 in Friedrichsfelde (10315 Berlin) statt. Der «Stammtisch» ist ca. 150 Meter vom Ausgang des U-Bahnhofes Friedrichsfelde entfernt und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Das nächste Treffen wird am 13. September 2013 sein.

Auf unsere Internetseiten möchte ich noch kurz hinweisen, unter

der URL <http://vfb-berlinbrandenburg.de/> gibt es einen Link «Aktuelles»...

### Generalversammlung

Auch unsere diesjährige neunte Generalversammlung fand schon am 15.03.2013 im «Stammtisch» statt.

Die Formalien wurden in kurzer Zeit abgehandelt; es gibt im Vorstand eine Änderung.

Unsere langjährige (über 20 Jahre!) Kassiererin Hannelore Rosinski wollte nicht mehr kandidieren. An Hannelore an dieser Stelle noch mal den allerherzlichsten Dank für diese unermüdliche Arbeit; sie hat die Sektion geprägt, es war immer leicht, bei ihr Geld loszuwerden, aber sie gab schwer welches her. Es wurde Carsten Segieth als Nachfolger gewählt.

Präsident bleibt Axel Schiele, Vizepräsident Dieter Frisch.

Als Abschluss gab es Bilder von Hauke Heinicke mit Winter-Impressionen aus der Schweiz zu sehen.

### 20. Modellbahnausstellung

Wir werden am 22. und 23.2.2014 unsere 20. Modellbahnausstellung veranstalten. Neu ist der Veranstaltungsort Kulturgut Marzahn in Alt-Marzahn, 23 in 12685 Berlin-Marzahn. Genauere Informationen gibt's im Herbst.

## Norddeutschland

### Sektionsausflug nach Bremen

Von Karl Jackisch, Vereinsmitglied

Am 9. Juni 2013 führte uns der diesjährige Sektionsausflug in die Hansestadt Bremen. Dort

### Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

## Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

### Mehr wissen

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) ist die Internet-Seite der Dampfbahn

### Mitfahren

Die Dampzüge verkehren von Ende Juni bis Anfang Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)

### Mitglied werden

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

### Mitarbeiten

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

### Aktien kaufen

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

### Spendemöglichkeiten

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

#### Für Zahlungen aus dem Ausland

Stiftung Furka-Bergstrecke

IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7

Swift-Code: BCVSCH2LXXX

#### Für Gönner aus Deutschland

Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.

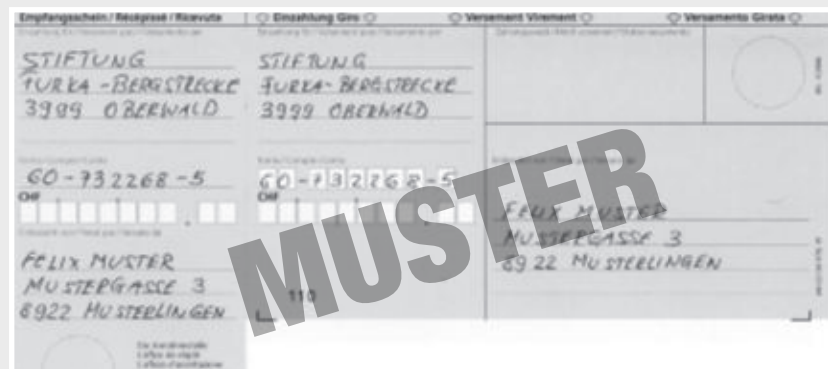
Kontonummer: 1043 9302

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 Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die einge-

gangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

## VFB Sektionen



Foto: Holger Schomaker

Die 19 Teilnehmer des Ausfluges vor dem Triebwagen 701, Baujahr 1947, an der Station Weserwehr in Bremen. / Les 19 excursionnistes devant l'automotrice 701, année de construction 1947, à la station Weserwehr à Brême

erwartete uns ein von unserem Mitglied Wolfgang Franken gestaltetes umfangreiches Besichtigungsprogramm, das uns einen umfangreichen Überblick über die Stadt und ihre Strassenbahnen gewährte.

In Bremen am Hauptbahnhof konnten wir eine historische Tram 446 (Baujahr 1966) der Linie 15 besteigen, um eine Stadtrundfahrt durch Bremen zu machen. Aufgrund des sehr ausgeprägten Schienennetzes zeigte uns unsere Fahrerin eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten Bremens während einer knapp zweistündigen Rundfahrt. Der uns begleitende Stadtführer erläuterte diese humorvoll auf Plattdeutsch.

Dabei sahen wir nicht nur die Innenstadt mit ihrem wunderschönen Rathaus und dem davor stehenden Roland, sondern überquerten auch mehrmals die Weser, gelangten in die Übersee-City und zum Flughafen. Die Fahrt endete in Sebaldsbrück, dem dortigen Strassenbahndepot, in dem auch das Bremer Strassenbahnmuseum untergebracht ist und ehrenamtlich vom Verein, Freunde der Bremer Strassenbahn e.V. betrieben wird.

Hier erwartete uns schon die 1947 gebaute Tram 701 der Linie E, die uns die letzten Meter von der Haltestelle in die Depothalle bis in den Museumsteil fuhr. Anschliessend wurden wir von zwei Vereinsmitgliedern durch sämtliche Hallen und Werkstätten geführt, die uns die Fahrzeuge sowie weitere Exponate des Strassenbahnumfelds

und deren Geschichte vorstellten. Nach dem mehrstündigen Besuch des Museums gab es als Zugabe eine Fahrt mit der Tram 701 über Gleisstrecken, die fahrplanmässig nicht befahren werden, bis zum Weserwehr.

Anschliessend setzten wir die Fahrt mit einem mehrgliedrigen modernen Strassenbahnzug der Linie 3 Richtung Theaterplatz fort. Unter den fachkundigen Erklärungen unseres Mitglieds Wolfgang Franken begannen wir dort einen längeren Stadtrundgang durch die Altstadt, der uns zu vielen Sehenswürdigkeiten Bremens führte. Abschliessend bestaunten wir die Bremer Stadtmusikanten und stärkten uns für den Heimweg im Rathauskeller. Die Rückfahrt mit der Bahn nach Hamburg rundete diesen schönen und informationsreichen Bremen-Ausflug ab.

## Nordrhein-Westfalen

### Die Sektion feiert 2013 bereits ihr 25-Jahr-Jubiläum

Von Adolf Steffens

Nicht zuletzt auch aus diesem Grunde wurde uns diesmal auf der wohl grössten europäischen Modellbau-Fachmesse **Intermodellbau** in Dortmund auch ein besonderer Standplatz zur Verfügung gestellt, für den wir uns hiermit auch nochmals bedanken möchten. Die Messe fand in der Zeit vom 10. bis 14. April 2013

zum 35. Mal auf dem Messegelände in den Westfalenhallen statt und bescherte uns gleichzeitig auch den für unsere DFB bisher wohl grössten Besucherzuspruch. Ursache hierfür war nicht nur das perfekte LGB-Modul unserer Steffenbachbrücke einschliesslich der Vorführungen des Auf- und Abbaus, sondern auch ganz aktuell – der ebenfalls von unserem Tischlermeister Uli Stern nachgebaute Bahnübergang in Oberwald mit seinem wohl einmaligen Unikat einer versenkbaren Zahnstange.

Und ein weiteres, ganz besonderes Highlight war aber auch die Gastanlage unseres Bahnfreundes Willi Rutz, der zusammen mit Fredy Strupler aus Winterthur angereist war. Hier wurde auf einer Segmentanlage mit einer Fläche von 11,4x3,4 m das gesamte Umfeld des Bahnhofs Gletsch in korrekter Modellbahngrösse (im Massstab 1:87) dargestellt, wie es für die Fahrgäste zur Zeit des FO-Betriebs einschliesslich der Fahrleitungen bis zum Jahr 1982 selbstverständlich war. Das dargestellte Gebiet umfasste den Gesamtbereich in etwa vom oberen Bahnübergang der Furka-Passstrasse bis hin in den Kehrtunnel unterhalb von Gletsch.

Da lag es praktisch auf der Hand, dass diese modellbautechnischen «Leckerbissen» auch nicht wenige Besucher «wie Magnete» geradezu anzogen und damit gleichzeitig auch einen besonderen Werbe-Effekt für «reale» Fahrten auf unserer «Dampfbahn-Furka-Bergstrecke» ausgeübt haben dürften.

Auch hierfür gilt daher heute nicht nur unseren Bahnfreunden Rutz, Strupler und Stern ein ganz besonderer Dank, sondern auch den zahlreichen Zuschauern, die für ihre Spenden zugunsten unserer Bahn jeweils auch mit einer «Furka-Zahnstange» (von «Tobler-Rhone») als «Jubiläumspäsent» ganz individuell belohnt wurden.

### Neues Strassenfahrzeug für die Bauabteilung

Im Rahmen der Generalversammlung der DFB AG konnten wir Manfred Willi im Beisein von Urs Züllig einen komplett von unserer Sektion finanzierten, gebrauchten VW T5 4-motion (=Allradantrieb)

mit Doppelkabine und Pritsche übergeben.

Diese für uns organisatorisch wie finanziell anspruchsvolle Spendenaktion nahm ihren Anfang im September 2012, als wir von Manfred Willi gebeten wurden, als Ersatz für den gelben Bus mit Doppelkabine in Deutschland nach einem Nachfolger zu suchen, möglichst mit Allradantrieb für die Werkstatt-Winterarbeiten.

Wir wurden fündig bei einem Händler im Schwarzwald, bei dem das Fahrzeug zum Verkauf stand. Aufmerksam geworden durch ein Logo am Heck des Wagens stellte sich bei der Besichtigung und Probefahrt heraus, dass der Wagen von der BLS stammt, in Thun zugelassen war und auch noch einen Schweizer Fahrzeugausweis hatte.

Nach einigen Abklärungen konnten wir den VW zu einem akzeptablen Preis im Namen der DFB AG kaufen und haben ihn zunächst nach Dortmund überführt. Unser Versprechen, das Fahrzeug sozusagen frei Haus in die Schweiz zu liefern, d.h. einschliesslich Verzollung war leider mit viel (Zeit-)Aufwand verbunden: Zur Ausfuhr sind in Deutschland zeitlich befristete Zollkennzeichen erforderlich.



Foto: Jürg Zimmermann

Offizielle Übergabe des Wagens am 30.06.13 in Realp an Manfred Willi im Beisein von Urs Züllig / Remise officielle de la camionnette à Manfred Willi en présence d'Urs Züllig, le 30.6.13 à Realp



Foto: Frank Wäffel

Willi Rutz aus Winterthur hinter seiner Modellanlage Gletsch / Willi Rutz de Winterthur derrière son modèle réduit de Gletsch

## VFB Sektionen

Zusammen mit den Zollkennzeichen wurden EU-Fahrzeugpapiere ausgestellt und der Schweizer Fahrzeugausweis eingezogen. Die Fahrzeugpapiere der Schweiz und der EU sind jedoch nicht kompatibel und enthalten z.B. gänzlich andere Typgenehmigungsnummern, die gegenseitig nicht anerkannt werden.

Wir mussten deshalb den VW zunächst mit einem speziellen Gutachten in ein Deutsches-/EU-Auto verwandeln um die Zollkennzeichen für die Ausfuhr in die Schweiz zu bekommen.

Mit dieser Aufgabenstellung haben wir manche Mitarbeiter beim TÜV (Technischer Überwachungsverein) und beim Strassenverkehrsamt in Dortmund sichtbar überfordert. Zwischenzeitlich hatten wir von drei entscheidenden Stellen der unterschiedlichen Aussagen vorliegen, was zu tun wäre – zum Ver zweifeln...

Aber auch diese Hürde war irgendwann genommen, und wir konnten den orangefarbenen Bus am 10.06.13 ordnungsgemäss an der Grenze in die Schweiz einführen und nach Zahlung der Schweizer Mehrwertsteuer in Altdorf bei Heinz Bissig abliefern.

Mittlerweile steht «unser» VW im täglichen Baudienst-Einsatz und setzt mit seiner agilen Motorisierung (130PS Turbodiesel) und dem Allradantrieb neue Massstäbe an der Furka.

Wir freuen uns sehr, dass wir der Bauabteilung der DFB den benötigten Bus beschaffen und komplett finanzieren konnten – unser Dank gilt deshalb allen Spendern unserer Sektion NRW!

Etwas enttäuscht waren wir, als wir in Realp feststellten, dass die von uns angebrachten Aufkleber mit dem Wappen unseres Bundeslandes Nordrhein-Westfalen innen und aussen wieder entfernt waren.

Wir vermuten einfach mal, dass dieses Wappen nicht zugeordnet werden konnte und als eine Art Werbung angesehen wurde.

Wir werden die Aufkleber gelegentlich wieder anbringen und sicherheitshalber an dieser Stelle mal beschreiben, wie das Wappen aussieht:

Farbe: grün-weiss-rot

Symbole: links das rheinische Band, rechts das springende Pferd Westfalens und mittig unten die lippische Rose.

Bitte beim nächsten Mal am Fahrzeug lassen...

Ach ja, und noch eine Bitte an alle künftigen Fahrer:

Alle Aktiven in den Sektionen und alle Fronarbeiter können sicher gut einschätzen, wie viel Aufwand erforderlich ist, um die Spendengelder für ein solches Fahrzeug zu erhalten – behandelt «unseren» VW deshalb bitte wie Euer eigenes Fahrzeug, damit er möglichst lange genutzt werden kann.

### Bauwoche KW 30

Unsere diesjährige Bauwoche in KW 30 war geprägt von neuen Teilnehmern, einem starken Teamgeist und sonnig-heissem Wetter. Als sich im Vorfeld abzeichnete, dass wir die gewünschte Gruppengrösse überschreiten würden, haben wir in Absprache mit Manfred Willi eine Aufteilung der Gruppe auf Realp und Gletsch vorgenommen.

In Realp standen hauptsächlich die anstrengenden Arbeiten am ehemaligen Bekohlungsgeleis auf dem Programm (Abspitzen Beton) zur Korrektur der Gleislage. Hinzu kamen die üblichen «Kleinigkeiten», wie z.B. Transporte und Aufräumarbeiten am Lager Geren und auch Einsätze auf der Walliser-Seite (Rückführen Gleisbau-Werkzeuge nach Gletsch), für die Gruppe in Gletsch standen die Fertigstellung der neuen Entwässerungsrinne am Bahnübergang Muttbach, Gleisarbeiten zwischen Gletsch und Muttbach (auswechseln einer beschädigten Schiene, Korrektur der Spur und teilweise der Höhenlage von Schienen) und das Abmähen von Gräsern und das Entfernen von Gehölzen an zwei verschiedenen Stützmauern als vorbereitende Massnahme zur späteren Sanierung der Bauwerke auf dem Programm.

Nicht zu vergessen auch die (Gross-)Baustelle am Andreas-kreuz des Wanderweges oberhalb von Gletsch.

Auch der täglich verkehrende Löschzug wurden von Seite Gletsch aus personell unterstützt. Mit einem gemeinsamen Nachtessen am Sonntag vor der Bauwoche und einem gemeinsamen Grillabend am Mittwoch, beides in Realp, konnten unsere Gruppen von beiden Seiten der Strecke zusammenkommen und ihre Erfahrungen austauschen.

Besonders gefreut haben wir uns, dass wir mit Ricarda in Realp und mit Ruth in Gletsch keine reinen «Mann»-schaften waren.

Wer jetzt allerdings meint, unsere beiden Powerfrauen wären reine Quotenfrauen gewesen, der irrt gewaltig – weder der Abbruchhammer noch Schaufel und Spitzhacke waren vor ihnen sicher!

Die Bauwoche hat uns allen wieder sehr viel Spass gemacht, wir haben viel geschafft und eine tolle Mannschaft gehabt, die durch Matthias und Gerd im Shop Gletsch noch verstärkt wurde.

Vielen Dank an alle Teilnehmer, an Manfred Willi, an Walter Schmid (Gletsch) und natürlich an beide Küchenmannschaften für das wieder hervorragende Essen!

### Furka-Stammtische in NRW (regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr, ausser Feiertage)

**Dortmund:** Gaststätte «Keglerklaus» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstrasse 6, S-Bahn-Haltepunkt «Dortmund-Oespel» (S 1) in unmittelbarer Nähe. (kein Stammtisch im Dezember)

Kontakt: Frank Waffel, Tel.: 0049 231 430 042 (ab 19 Uhr)

Frank Waffel

Sektion Nordrhein-Westfalen



Foto: Holger Schomaker

Gemeinschaftsabend der beiden auf Gletsch und Realp verteilten NRW-Baugruppen in Realp am 21.07.13 / Le 21.7.13, soirée commune des deux groupes de la section NRW répartis entre Gletsch et Realp



Foto: Frank Waffel

Fertig aufgebauter Messestand mit den voll funktionsfähigen LGB-Modulen «Bahnübergang Bogen» und «Steffenbachbrücke». Im Hintergrund stehen Uli Dengler und Heinz Waffel. / Stand d'exposition avec les modules LGB fonctionnels du passage à niveau « Bogen » et « Pont du Steffenbach ». Au fond : Uli Dengler et Heinz Waffel.



Foto: Frank Waffel

Die erste gründliche Aussen- und Innenreinigung hat der Wagen in Dortmund erhalten. / La camionnette a subi le premier nettoyage intérieur et extérieur à Dortmund



## VFB Sektionen

### Stuttgart

#### Ausflug zur Ostalb am 29.06.2013

Von Günter Alles

In diesem Jahr hat die Sektion Stuttgart beschlossen, die bereits zur Tradition gehörenden, mehrtägigen Jahresausflüge einmal auszusetzen und stattdessen Tagesausflüge in die nähere Umgebung zu unternehmen. Der Grossraum Stuttgart bietet ein umfangreiches Angebot interessanter Ziele für unser gemeinschaftliches Interessengebiet – der kleinen und grossen Eisenbahn.

Unser erster Tagesausflug führte uns ans Ende der Ostalb, wo gleich zwei Highlights auf uns warteten.

Am Samstag, dem 29. Juni 2013 startete unser Bus mit Ulf Weidle am Steuer und der Reisegruppe vom Stuttgarter Schlossplatz, um die Landeshauptstadt in Richtung Remstal zu verlassen. Wir wurden durch Jürgen Ranger von der Härtsfeld-Museumsbahn begleitet, die an diesem Tag eines unserer Ziele sein sollte.

Unsere Fahrt führte uns zunächst nach Aalen. Die Kreisstadt am Fusse der Ostalb war in früheren Jahren ein bedeutungsvoller Eisenbahnknotenpunkt mit einem grossen Bahnbetriebswerk. Das gehört allerdings schon viele Jahre der Vergangenheit an. Heute gibt es nur noch wenige Gebäude und Anlagen, die aus dieser Zeit übrig geblieben sind. In Aalen endete auch die schmalspurige Härtsfeldbahn, die 1901 eröffnet wurde und steil hinauf auf die Hochebene der

Ostalb, dem Härtsfeld führte. Ihr Streckenverlauf ging über Neresheim und ab 1906 bis ins bayerische Dillingen.

Unser erstes Etappenziel an diesem etwas regnerisch, kühlen Samstagmorgen war der Besuch der «Eisenbahnfreunde Aalen». Im Bahnhofsgebäude des alten Güterbahnhofs der Härtsfeldbahn haben sie ihr Zuhause. Nach einer freundlichen Begrüssung und der Einladung zum Frühstück mit Butterbrezeln – der wir gerne gefolgt sind – konnten wir das kleine Museum des Vereins bewundern. Es dokumentiert sehr eindrucksvoll die Aalener Eisenbahngeschichte mit Bildern und Requisiten aus der Blütezeit dieses Verkehrsknotens. Ein ganz besonders schönes Glanzstück präsentiert der Verein im Nebengebäude – die vollständige H0-Wiedergabe des Bahnhofs Aalen mit Betriebswerk aus der Zeit der 1965er-Jahre. Die liebevollen Detaildarstellungen, Inszenierungen des alltäglichen Lebens und ein vorbildgetreuer Fahrbetrieb haben uns sehr beeindruckt.

Auf dem Weg zur Härtsfeld-Museumsbahn nach Neresheim, unserem nächsten Ziel, war eine Wanderung zu dem aus der Bahnzeit erhaltenen Viadukt über den Weissen Kocher geplant, die aufgrund des anhaltenden Regens leider ausfallen musste.

Als wir den Bahnhof Neresheim erreichten, begrüsst uns bereits die am Wasserkran stehende Lok 12 mit weissen Rauchwolken. Die Mannschaft war bald mit der Versorgung des B-Kupplers fertig. Aufmerksam beobachteten wir das Rangiermanöver der Lok, die sich zur Sonderfahrt an den Anfang des stillvollen GmP begab. Bald setzte sich der Zug mit seiner 34 Personen umfassenden Gesellschaft in Bewegung. Auf der drei km langen Strecke, zum vorläufigen Endbahnhof «Sägmühle», legten wir einen Stopp für eine Scheinahrt ein. So konnten wir das «Züglein» bei der Vorbeifahrt bewundern und fotografisch verewigen.

Im Lokschuppen des Vereins wurden wir nach der Rückkehr zu einer Kaffeepause eingeladen. Es war bereits 15.30 Uhr als sich die Wolken lichteten und die

Sonne wohlthuende Wärme ausstrahlte. Nach der Pause gab es die Gelegenheit zum Besuch des berühmten Klosters Neresheim. Ein Teil unserer Gruppe besuchte das in Sichtweite gelegene Benediktiner-Kloster mit seiner weltweit bekannten barocken Kirche.

Der andere Teil machte eine Führung über das Betriebsgelände der Härtsfeldbahn, die im Volksmund auch «Schättere» genannt wurde. Eindrucksvoll berichtete Jürgen Ranger über die Aktivitäten des Vereins. Ausführlich schilderte er die Restaurationsaufwendungen für die unter Denkmalschutz stehende Dampflokomotive 11 von der Esslinger Maschinenfabrik. Durch den Status des Denkmalschutzes müssen alle Austauschteile bis ins Detail der Originale nachgebildet werden! Wie ihre Schwester, die Lok mit der Nummer 12 feiert auch sie in diesem Jahr ihren einhundertsten Geburtstag.

Der Verein hat die bereits in den 1970er-Jahren völlig abgebaute Strecke in einem 3 km langen Teilstück wieder aufgebaut. Das gesetzte Ziel ist der Streckenausbau über weitere 3 km bis zum Ort Dischingen. In Dischingen besitzt der Verein bereits das im Originalzustand erhaltene Bahnhofsgebäude, das wir als letzten Programmpunkt unseres Tagesausfluges besuchten. Der Bahnhof wird zu einem Museum, das die damals übliche Personen- und Güterabfertigung dokumentieren soll, ausgebaut. Hier soll einmal die Strecke enden.

Beeindruckt von den bereits erbrachten, grossen Leistungen des Vereins Härtsfeld-Museumsbahn e.V. haben wir unsere Rückfahrt angetreten.

Unser besonderer Dank geht an Jürgen Ranger, der den Ausflugs-tag mit vielen Informationen über die Eisenbahn und die Region zu einem spannenden und kurzweiligen Erlebnis machte.



Foto: Rainer Vogler

Lok 12 der Härtsfeld-Museumsbahn, im Hintergrund Kloster Neresheim / Loc 12 du chemin de fer musée Härtsfeld, au fond le couvent Neresheim



Foto: Rainer Vogler

Bahnhof Aalen im Modell / Gare d'Aalen en modèle réduit



[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)



Foto: Ruedi Traub

*Dani Burri (Bruder von Peter Burri)  
Lokführer, Realp*



Foto Stefan Meier

*Jack Lyrenmann und Alfredo Degen*



Foto: Ruedi Traub

*Eveline Nellen, Zugchefin, Oberwald,*



Foto: Ruedi Traub

*Margrit Reichenbach (Mutter von Karl Reichenbach)  
Reisedienst, Realp*

## Angetroffen...



Foto: Ruedi Traub

*Andi Schuler, Lokführer und  
Werner Blumer, Lokführer, Realp*

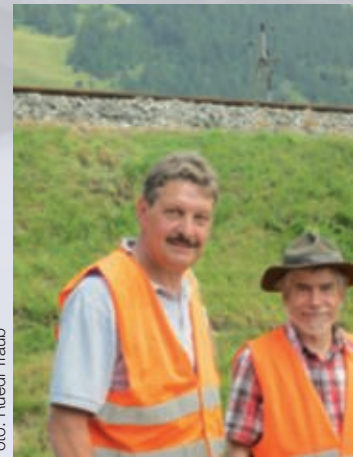


Foto: Ruedi Traub

*Alfons Scheck, Löschzugbegleiter,  
Oberwald und Martin Scherer  
Löschzugbegleiter in Oberwald*

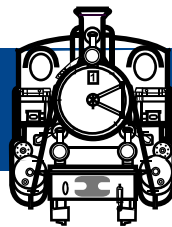


Foto: Ruedi Traub

*Lilo Läubli (Verkauf) und Rita Trachsler  
Restauration in Realp*



# Souvenir-Shop



100 Jahre  
Furka-Dampfloks  
1913 bis 2013



**BESTSELLER**  
Wieder erhältlich!

- ① **Dampfbahn-Broschüre** (EK-Verlag) 90 Seiten / 250 Farbfotos. Die Geschichte der Furka-Bergstrecke. Über die 25-jährige Arbeit des Wiederaufbaus bis zur Eröffnung der vollständigen Strecke von Realp bis Oberwald. **CHF 17.80**
- ② **Furka-Wanderkarte**, Verlag Hallwag / Kümmerli+Frej, Regionen Goms und Urseren; Massstab 1:50'000 / 60'000; praktisches Format 13 x 20 cm (zum Zusammenklappen) **CHF 18.80**
- ③ **Loki-Wecker**: Bei der eingestellten Weckzeit drehen sich die Räder und die Lok rattert, zischt und läutet (ohne Batterien, 4 Stück Typ «AA» erforderlich), **CHF 55.00**



- ④ **Broschüre «Autobus- u. Postautolinien der Schweiz»** Ausgabe Zentralalpenpässe, 48 Seiten, Format DIN A4, u.a. schöne Fotos der Furka-Region. **CHF 29.00**
- ⑤ **Berg-Bähnler-Tee**: 100 Gramm aromatisierter Früchtetee, Packung im Dampfbahn-Design **CHF 8.50**
- ⑥ **Metallbecher** mit Karabinerhaken als Griff und DFB-Logo, ideal zum Wandern **CHF 9.50**
- ⑦ **Lokomotiv-Nudeln** 100% Hartweizengriess, in Form einer kleinen Dampfloks, 250 Gramm-Beutel, Verschluss mit Dampfbahnbild **CHF 3.20**



- ⑧ **Bildkalender 2014**: Traditionelle Ausführung mit 24 Farb- und S/W-Bildern und Informationen zur DFB. Text dreisprachig (D/F/E), 28 Seiten im Format DIN A4 quer, aufgeklappt zum Aufhängen in DIN A3; Thema: 100 Jahre Streckeneröffnung Brig-Oberwald-Gletsch (1914 bis 2014) **CHF 14.00**
- ⑨ **Mini-Magnet-Set**, Dampfloks DFB 1 mit blauem Wagen, Länge ca. 10 cm, fein modelliert und bemalt, als Zettelhalter auf magnetischen Oberflächen verwendbar. **CHF 9.50**
- ⑩ **Foto-Kalender DFB 2014**, Format DIN A3 quer, Spiralheftung, künstlerisch gestaltet; dezente beschriftete, originelle Fotos aus nicht alltäglichen Blickwinkeln **CHF 23.00**

Hiermit bestelle ich:

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

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

**Talon senden an:** Fax: 041 / 870 07 86  
DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf  
Telefon: 041 870 11 13 – E-Mail: [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch)  
Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15,00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5,00.

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

Telefon-Nummer oder  
E-Mail für Rückfragen \_\_\_\_\_

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

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

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