

dampf an der furka



Als Froni fast zwei Jahrzehnte bei der DFB S. 1

Glücklicherweise gibt es zahlreiche jüngere Leute, die bei der DFB ebenfalls mit Elan arbeiten.



Martin Fischer – ein Porträt S. 5

An vielen Fronten aktiv



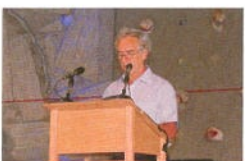
Berechnung, Planung und Schulung S. 6

Die Betriebsabteilung der DFB nutzt die Wintermonate zur Ausarbeitung von Fahrplänen, Tarifen und Vorschriften.



Benevol S. 10

Unser Personalchef wird die DFB am 4. Dezember in Bern vertreten



Im Zeichen der Streckenvollendung S. 15

24. ordentliche Generalversammlung der DFB AG



Gönner und Gönnerinnen an der Furka S. 16

Zweiter Event der Stiftung Furka-Bergstrecke



Dörraprikosen im Speckmantel S. 18

Ein Amuse-Bouche mit Walliser Aprikosen und in Begleitung von «Heida»-Wein



Furka im Winter S. 20

Was gibt es herrlicheres, als am heimeligen Feuer bei einem guten Glas Walliser Wein auf sein Steak zu warten?



Drehscheibenpfähle zum 85. Geburtstag S. 28

Ernst Meier, ein Leben für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke



Von der Walliser Petronellenglocke S. 35

Eine Sage aus dem Gebiet der Grimsel und des Aletschgletschers

Weitere Themen

aktuelles

Editorial	1
Interview mit Federico Rossi	1
Und plötzlich sieht es nach	
Personenwagen aus	3
Martin Fischer – ein Porträt	5
Berechnung, Planung und Schulung	6
Vegetationskontrolle	7
Aus zwei mach eins	9
Freiwilligenarbeit	10
Familienfest am Rhonegletscher	10
Triebwagen BDeh 41 ist zurück	11
Schwungrad	12
Ein Versprechen eingelöst	13
Generalversammlung 1000er Club	14
Im Zeichen der Streckenvollendung	15
Gönner und Gönnerinnen an der Furka	16
Dörraprikosen im Speckmantel	18
Gute Fotos gesucht!	18
Umsteigen an der Wilerbrücke	19
Winter im Furkagebiet	20
Buchbesprechung Hans Peter Häberli	22
Tarification, planification et formation	22
Le contrôle de la végétation	23
Assemblée générale du Club des 1000	24
Sous le signe de l'achèvement de la ligne	25
Donateurs invités à la Furka	26
Changer de train au pont de Wiler!	26
Kurz gefasste Gebrauchsanweisung	27

aus den sektionen

Aargau	28
Innerschweiz	29
Ostschweiz	29
Romande	29
Solothurn	29
Zürich	31
Norddeutschland	33
Nürnberg	33
Stuttgart	33
Schwaben	34
Der Sagen-hafte Schluss	35

impresum

5

Titelbild/couverture

Lok 4 am Gönnererevent vom 11. Sept. 2010 in unserem neuen Bahnhof Oberwald. Einige Daten zum «Lebenslauf»: Die Maschine wurde 1913 durch die SLM Winterthur für die BFD gebaut. / La loc 4 lors de la journée des donateurs le 11 sept. 2010 dans notre nouvelle gare à Oberwald. Quelques informations sur sa « carrière » : la machine a été construite en 1913 par la SLM Winterthur pour le BFD. En 1978, elle faisait office de monument sur la place de la gare à Brigue. De 2000 à 2006, elle a été entièrement remise à neuf à l'atelier de Coire. Source: «Reiseabenteuer am Rhonegletscher», disponible dans notre boutique-souvenirs.

(Foto:R. Traub)

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2011 15.01.2011

Ausgabe 2/2011 15.05.2011

Ausgabe 3/2011 15.08.2011

Ausgabe 4/2011 31.10.2011

Editorial

Fronddienst kennt nur Gewinner

Von Hansueli Fischer
Kommunikations-Froni

Wertvoll. Unverzichtbar. So wird von der Freiwilligenarbeit gesprochen. Fronddienstleistende, «Baufronis», jäten, mauern, stopfen, richten, nivellieren, kontrollieren, sichern und räumen Lawinenschnee. Werkstattfronis kratzen Rost, sandstrahlen, drehen, fräsen, schleifen, hobeln, polieren, lackieren, montieren. Betriebsfronis heizen, entschlacken, bunkern Kohle und Wasser, fahren, machen täglichen Unterhalt, begleiten und betreuen Gäste, fertigen Züge ab. Marketingfronis kreieren Prospekte, rufen zum Spenden auf, besuchen Messen, verhandeln mit Partnern, «verkaufen» die Bahn, kommunizieren nach innen und aussen. Logistikfronis kaufen ein, rüsten Gemüse, kochen, betreuen die Mitarbeitenden in den Kantinen und gelegentlich auf Aussenplätzen, halten Unterkünfte im Schuss, bewirtschaften Lager und Magazine. Administrationsfronis leiten Abteilungen, führen Einstellungsgespräche, vermitteln in strittigen Fragen, budgetieren, rechnen, pla-

nen, führen Buch, kämpfen um Bewilligungen, organisieren Ausbildungen. Führungsfronis bilden die Geschäftsleitung, den Verwaltungsrat und den Stiftungsrat. Selbst die Verantwortung wird im Fronddienst getragen. Auf allen Ebenen ist Freiwilligenarbeit wertvoll und unverzichtbar. Der Fronddienst wird in diesem Heft thematisiert und an zufällig gewählten Beispielen sichtbar gemacht.

Fronddienst hat auch eine andere Seite. Er ist eine Möglichkeit, die Freizeit in der aktiven Berufsphase und im dritten Lebensabschnitt sinnvoll zu gestalten. Die Freiwilligenarbeit gibt es gottlob nicht nur bei der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke. Sie ist in vielen Lebensbereichen wertvoll und unverzichtbar.

Wir machen weiter, weil uns diese Bedeutung bewusst ist. Wir machen weiter, weil uns der in Fahrgastzahlen zu messende Erfolg, die Kameradschaft, das Bahn- und Bergerlebnis gleichermaßen belohnen und verpflichten.

Du übst bei der Dampfbahn verschiedene Funktionen aus. Kannst Du sie kurz umschreiben?

Ich habe schon in verschiedenen Bereichen für die DFB gearbeitet. Im Moment bin ich bei der Betriebsabteilung kaum noch an der Front tätig, dafür mehr im Hintergrund: Seit letztem Jahr habe ich alle Zirkulare für Extrazüge gemacht, für dieses Jahr auch den Fahrplan für die ganze Betriebsaion. Für dieses Jahr gab es mit der Aufnahme des Betriebes nach Oberwald und dem Eröffnungsevent natürlich etwas Zusatzaufwand. Ich habe auch mit der Erarbeitung der Betriebskonzepte für dieses und die folgenden Jahre zu tun gehabt.

Für die Bauabteilung habe ich einige Zeit lang die Planung und Koordination der Baugruppen-Einsätze und damit verbundene administrative Arbeiten gemacht. Diese Arbeiten konnte ich letzten Winter abgeben. Zudem bin ich noch Chef der Schneeräumung, nachdem ich zuvor einige Jahre Stellvertreter des damaligen Chefs, Wolfgang Hackl, gewesen war.

Wie lassen sich Deine Erfahrungen zusammenfassen? Gab es besondere Höhe- und Tiefpunkte?

Die vielfältigen Erfahrungen lassen sich kaum zusammenfassen. Besonders einprägsam waren natürlich jene Schneeräumungen, die uns vor grosse Schwierigkeiten gestellt haben. Ich staune jetzt noch, wie die Mannschaft das angepackt und bewältigt hat, als wir das Steffenbachtobel fast bis oben mit Schnee gefüllt angetroffen haben – jeder halbwegs vernünftige Mensch hätte kapituliert. Wie die Ameisen sind wir dem Berg Schnee zu Leibe gerückt, mit der Kettensäge, der Schaufel und der Schneehexe und einem grossen Aufgebot an Arbeitskräften. Nach der Berechnung unseres Bauchefs müssen es gegen 1000 Kubikmeter Schnee gewesen sein; es hat ein paar Tage Zeit und Anstrengung gekostet, aber es hat geklappt fast wie am Schnürchen. Einfach unglaublich!

Hast Du heikle Situationen erlebt – beispielsweise durch Naturgewalten oder Fehleinschätzung irgendwelcher

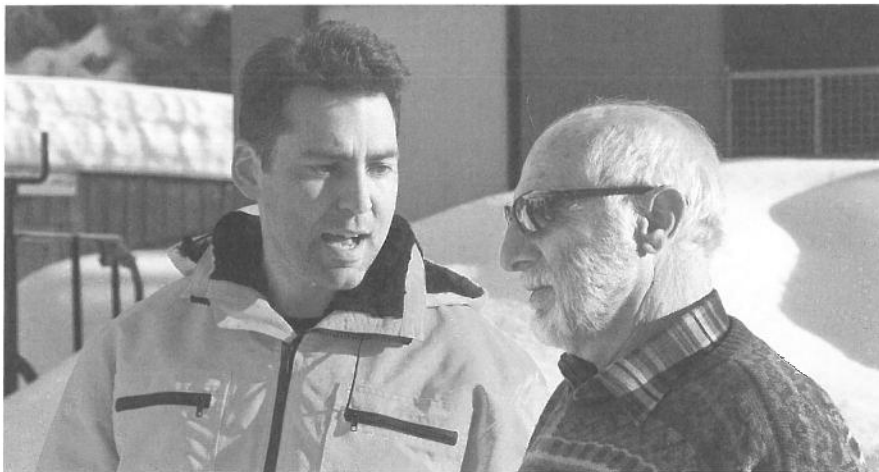
Interview mit Federico Rossi

Als Froni fast zwei Jahrzehnte bei der DFB

REALP (fi) – Fronddienst bei der Dampfbahn ist keineswegs auf Pensionierte beschränkt, die aktiv bleiben wollen. Glücklicherweise gibt es zahlreiche jüngere Leute, die bei der DFB ebenfalls mit Elan anpacken, neue Ideen, Wissen und Können einbringen. Stellvertretend für diese Gruppe wurde hier Federico Rossi zu seinem Engagement befragt.

Wie bist Du zur Dampfbahn gekommen? Wer hat Dich gelockt, was hat Dich gereizt?

Das ist jetzt schon 19 Jahre her; ich war damals Kanti-Schüler und ein Schulkollege hat mich sozusagen «am Ärmel genommen und reingezogen»: Er hatte in den Ferien mit seinem Grossvater den Info-Kiosk in Gletsch betreut und mir ausführlich davon erzählt. Wir sind dann in den Verein eingetreten. Ich habe mich sowohl für eine Bauwoche mit der Sektion Ostschweiz als auch den Einsatz als Kondukteur bei der Betriebsabteilung gemeldet. Dann gab es kein Zurück mehr...



*Federico Rossi im Gespräch mit dem Stv. Leiter ZMW, Fritz Jost
Entretien de Federico Rossi avec Fritz Jost, rempl. chef TA (Fotos: Beat Moser)*

Risiken?

Ja, auf jeden Fall. Mit den Naturgewalten müssen wir leben und der Schrecken sitzt jeweils tief, wenn man wieder einmal etwas näher dran war, als es einem lieb ist. Ich habe schon ein paar ungemütliche Situationen erlebt und habe eigentlich keine Lust auf mehr. Bis jetzt haben wir es aber geschafft, zu vermeiden, dass jemand zu Schaden gekommen wäre; das ist auch ein Erfolg.

Wieviel Zeit investierst Du – übers Jahr gesehen – für die Dampfbahn?

Das ist gar nicht so einfach zu sagen! Neben etwa vier Ferienwochen pro Jahr etwa jedes zweite oder dritte Wochenende im Sommer, im Winter etwa einen Samstag pro Monat und daneben fast jede Woche ein paar Stunden zu Hause für Büroarbeiten, am Telefon oder am Computer.

Wie erlebst Du die Führung? Wie erlebst Du die Tätigkeit in wechselnd zusammengesetzten Gruppen? Wie erfährst Du Betreuung, Verpflegung und Unterkunft?

In dieser Beziehung ist die DFB eine sehr interessante Versuchsanlage; eigentlich eine total verrückte Sache, von der man annehmen müsste, dass es nie funktionieren könnte. Eigentlich müsste die Forschung im Bereich Soziologie die DFB als Experimentierfeld entdecken. So gesehen ist es erstaunlich, was immer wieder möglich ist. Die Betreuung ist vor allem beim Bau in den letzten Jahren mit der teilweisen Professionalisierung enger und besser geworden.

Ich denke, dass sie noch weiter verbessert werden kann und muss, indem die Quantität (Zahl der Gruppen und Teilnehmer) zugunsten der Qualität eher reduziert wird. Auch bei den Unterkünften wurde viel gemacht; es sind natürlich keine Viersternhotels, aber im Vergleich zu den Baracken, wie wir sie in den Neunzigerjahren hatten, ist es auch schon ein grosser Fortschritt. Einiges liesse sich noch machen, so etwa bei den sanitären Anlagen in Gletsch. Für die Verpflegung wurde in den letzten rund zwanzig Jahren viel getan und das Resultat kann sich fast immer sehen lassen.

Was wünschst Du der Bahn für die



Federico Rossi mit Stefan Gretener am Grundieren des Fahrgestells der ehemaligen FO-Schneefräse Xrote 4931

Federico Rossi et Stefan Gretener lors de l'application de la couche de fond sur le châssis de l'ancienne fraise à neige Xrote 4931 du FO.

Zukunft?

Dass sie es schafft, die noch sehr zahlreichen Herausforderungen in den nächsten Jahren zu bewältigen – es ist auch jetzt noch, wo der Wiederaufbau der Strecke bis Oberwald gelungen ist, sehr viel Aufbau-Arbeit zu leisten. Und dass sie es mit Hilfe der Stiftung und des Vereins schafft, den Betrieb und den Unterhalt langfristig zu sichern.

Welche Empfehlungen hast Du an junge Leute, die sich ein Freizeit-Engagement für die Dampfbahn überlegen?

Unbedingt vorbeikommen! Gerade im Bereich Lokomotiven, Dampf und Diesel, sind bei der DFB Leute von allen Altersgruppen anzutreffen, also auch vergleichsweise viele Junge, so dass ihr nicht befürchten müsst, alle anderen um euch herum könnten eure Opas sein. Es gibt natürlich immer viel zu tun, aber das kann auch sehr interessant sein, weil die DFB fast alle Arbeiten an ihren Fahrzeugen selber ausführt. Dank der guten Altersdurchmischung sind auch sehr viele ausgewiesene Fachleute und Spezialisten da, von denen ihr viel lernen könnt.

Was möchtest Du bei dieser Gelegenheit noch gern loswerden?

Eigentlich nichts mehr; alle die mich kennen, wissen dass ich sonst gerne und viel rede...

Personenwagen aus dem Aargau mit Können, Sorgfalt und Beharrlichkeit

Und plötzlich sieht es nach Personenwagen aus...

Von Heinz Unterweger

Seit der Auslieferung des AB 4558 im Juni 2009 war aus der Wagenwerkstatt Aarau nichts Spektakuläres zu hören. Es gab keinen neuen Personenwagen zur Fahr-saison 2010 – und doch waren die über 50 Werkstattkollegen Woche für Woche eifrig am Werk, um an den beiden zwei-achsigen Personenwagen aus der Grün-dungszeit der Furka-Bergstrecke, dem B 2206 und dem B 2210 zu arbeiten (Wä-gel im Doppelpack).

Unspektakuläre Kleinarbeit, anspruchsvolle Planung

Alle Hände waren mit der Fertigung und Überarbeitung der unzähligen Einzelteile der Wagen und dem Zusammenbau von Baugruppen beschäftigt. Neben vielen Arbeitsstunden war eine sehr anspruchsvolle und sorgfältige Planung gefragt, damit am Ende alle erforderlichen Komponenten verfügbar sind und auch alles zusammenpasst. Im Einzelnen beschäftigten uns die nachstehenden Arbeiten, um nur die wichtigsten zu nennen:

An den **Wagenkästen**

- Herstellung der Bodenrahmen und der Wagenböden
- Herstellung der Tragkonstruktion des Kastens und der Fensterpfosten
- Herstellung der Dachspanten



Herstellung von Wagenbänken in «Gross-Serie» / Production en «grande série» de banquettes



Aufsetzen des Daches auf die Träger des Kastens des B 2206
Pose du toit sur les supports de la caisse du B 2206

- Herstellung der Wagenbänke
- Überarbeitung und zum Teil Neufertigung der Fensterkomponenten wie Fensterscheren, Fensterrahmen und -führungen
- Überarbeitung und zum Teil Neubau der Gepäckträger
- Überarbeitung der Wagentüren
- Fertigung der Dampfheizungs-Komponenten



Herstellung der Dachelemente für die Wagen-Stirnseiten / Production d'éléments de toits pour les parties frontales des wagons

Die unzähligen Holzteile der Wagenkästen tragen noch unzählige Nuten und Zapfen, die am Ende alle präzise zueinander passen müssen. Dies erforderte höchst präzise Arbeit und die Einrichtung von Hilfseinrichtungen, um die Präzision effizient und wiederholt hinzukriegen.

Auch an den **Wagenchassis** war einiges zu tun:

- Überarbeitung der Radachsen und Bremszahnräder
- Einbau und Vorprüfung der Vakuum-Bremsanlage
- Installation der elektrischen Durchgangsleitung für den Einsatz in MGB-Kompositionen
- Herstellung der Wagentreppen und Plattformen

Auch «Nebenarbeiten»

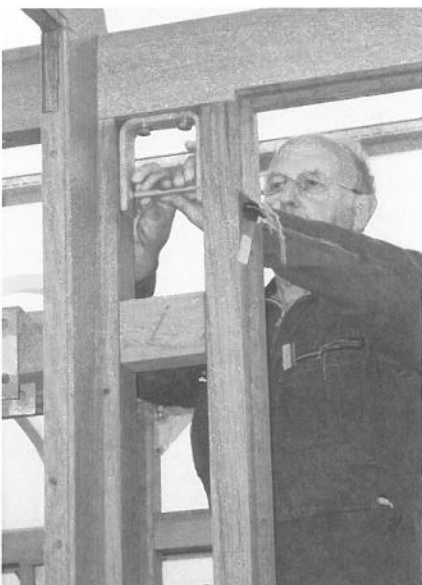
beanspruchen Zeit und Kapazität

Neben dem Hauptprojekt der Zweiachser liefen noch einige weitere Aktivitäten – zum Teil geplant, zum Teil unerwartet:

- Herstellung von Dampflok-Lampen (u.a. für die Monte-Generoso-Bahn)
- Herstellung von Wasserkran-Lampen für die erweiterte Bergstrecke
- Anpassung der Mitteleinstiegswagen an die DFB-Bedürfnisse (elektrische Ausrüstung, Bemalung und Beschriftung)
- Unterhaltsarbeiten an den in Betrieb befindlichen Personenwagen, u.a. Reparatur des AB 4453 nach einem Steinschlagschaden im Winterquartier in Göschenen
- Mitarbeit an der Bergstrecke (Ein- und Auswinterung, Streckenbau, Elektroinstallationen Bahnübergang Oberwald etc.)



Alle Teile wollen sorgfältig lackiert und vor Witterung geschützt sein / Application soignée d'un enduit de protection.



Verstärkung des Wagenkastens mit geschraubten Stahlwinkeln / Renforcement de la caisse par des coudes en acier

Zusammenbau der Wagenkästen

Trotz diesen «Ablenkungen» konnten die Werkstattmitarbeiter Ende September einen Meilenstein setzen: Die Wagenkästen des B 2206 und des B 2210 wurden an zwei Arbeitsabenden in jeweils nur etwa zwei Stunden zusammengebaut. Jeweils etwa 15 Personen brachten die vorgefertigten Teile der Kästen in der richtigen Reihenfolge und am richtigen Ort in Position und steckten sie zusammen, so dass in kürzester Zeit aus einer Ansammlung von Einzelteilen die Wagenkästen wuchsen.

Dank der hervorragenden Vorarbeit passte alles auf Anhieb bestens zusammen und konnten die Aufrichte-Bäumchen aufgesetzt werden.

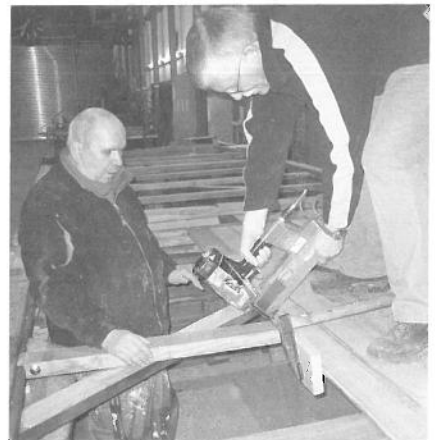
Nächste Etappe: Innenausbau

Um den Kästen die erforderliche Stabilität zu verleihen, wurden die gesteckten Verbindungen mit Knotenblechen und Stahlwinkeln verschraubt. Um für den Personenwagen B 4233 Platz zu schaffen, haben wir den Kasten des B 2206 auf sein Chassis gesetzt, um dort am Innenausbau weiterzuarbeiten. Der B 4233 kam Ende Oktober per Huckepack von Realp nach Aarau transportiert, um dort gründlich überholt zu werden. Die Beanspruchungen des Betriebes und die Witterungseinflüsse haben ihm ähnlich wie dem ABD 4558 arg zugesetzt.

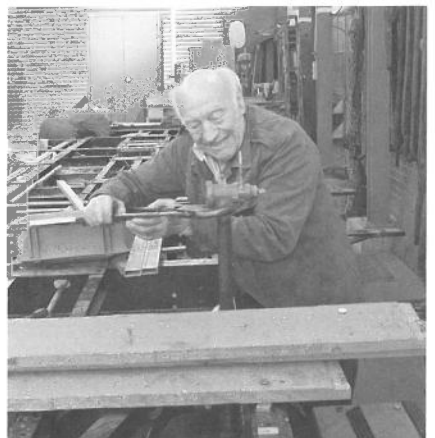
Mit Volldampf wird an den «Wägeli im Doppelpack», dem B 2206 und B 2210 weitergearbeitet, um sie auf die Fahrsaison 2011 der DFB zur Verfügung stellen zu können. Sie sind bereits fix in den Einsatzplänen vorgesehen.

Die Werkstattmitarbeiter – unser Kapital

Das Team der Wagenwerkstatt Aarau umfasst über 50 Mitarbeiter, die regelmässig dienstags und donnerstags in die Hosen steigen, um an den Wagen zu arbeiten. Viele davon sind zusätzlich auf der Bergstrecke anzutreffen, um auch dort ihren Beitrag zu leisten. Obwohl alle für die Eisenbahn arbeiten, findet sich eine Vielzahl von Berufen, die zum Teil wenig oder gar nichts mit Eisenbahn zu tun haben. So sehen wir unter den Kollegen u.a.



*Montage des Wagenbodens
Montage du plancher du wagon*



*Arbeit am Vakuum-Bremssystem
Travail sur le système de frein à vide*

Schlosser, Schreiner, Elektriker, Bäcker, Verkäufer, Büroangestellte, Eisenbahner, Pöstler, Bauarbeiter, Ingenieure, Chemiker, Maler, Polizisten.

Mehrheitlich sind die Kollegen schon in Pension und finden in der Wagenwerkstatt eine sinnvolle Betätigung in einer sehr harmonischen Gemeinschaft, um dort ihr wertvolles Können und ihre Arbeitskraft einzusetzen. Aber auch jüngere Kollegen finden den Weg zu uns, die noch im Beruf stehen und in der Wagenwerkstatt ihr Hobby finden.

Die meisten wurden wohl im persönlichen Kontakt vom Furka-Virus angesteckt, sei es durch Bekannte aus dem Furka-Kreis, sei es an Werbeveranstaltungen. Sie erbringen einen grossartigen Beitrag zur Furka-Bergstrecke in Form ihrer Arbeitsleistung, von finanziellen Beiträgen (kein Spesenersatz, Nutzen des persönlichen

Werkzeuges, Sponsoring von Material) und nutzen ihr persönliches Beziehungsnetz, um Materialien, Werkzeuge und Dienstleistungen für die Furka-Bergstrecke zu vermitteln, ohne dass wir Rech-

nungen sehen. **Ihnen verdanken wir die schönen Personenwagen aus Aarau und ihnen gilt unser Dank!**

(Fotos: Werner Beer und Heinz Unterweger)

An vielen Fronten aktiv

Martin Fischer – ein Porträt

Von Peter Schwarzenbach

Wer kennt ihn nicht? Wer ist nicht schon Ohrenzeuge oder direkt Betroffener von akustisch markanten Kommentaren, Sprüchen oder tränen Bezeichnungen von Martin konfrontiert worden? Wen die manchmal etwas ungewohnte verbale Verpackung der Aussagen nicht stört, oder wer sich nicht allzu rasch gleich selber – sei dies berechtigt oder unberechtigt – betroffen fühlt, erfährt von Martin viel Wichtiges, Kritisches und lösungsorientiertes Wissen aus dem Alltagsbetrieb der DFB. Nicht von ungefähr kursiert der Spruch: «Nicht verzagen, Fischer fragen!» Martin setzt sich voll und ganz für die DFB ein, hinterfragt alles und versteht in betriebsgerechten Massnahmen zu handeln. Dass er seine Vorgesetzten und Kollegen manchmal ganz unverblümt mit harten Tatsachen und Kommentaren konfrontiert, hat, auf längere Sicht gesehen, schon oft zu wertvollen Verbesserungen geführt.

Einige Daten zur Person Martin

Fischer: 38-jährig, abgeschlossene Lehren als Lastwagenführer und Betriebsdisponent SBB. Weiterbildungen: Zugführer, eidgenössischer Ausweis für Strassentransportdisponent. Gegenwärtige berufliche Tätigkeit: Lastwagenführer in Altdorf UR (transportiert zurzeit Steine und Kies mit einem 5-achsigen 40 t-Kipper) Martin begann seine DFB-Karriere 1996, als er durch die Lektüre der VFB-Hefthli, seines Vaters, Peter Fischer, auf das Projekt an der Furka stiess. Nach einem Stellenwechsel hatte Martin zufällig zwei Monate freie Zeit, meldete sich und setzte

sich als Hilfsarbeiter am Aushub für die Gleise des DFB-Bahnhofes Realp ein. Es galt nach einer vermuteten Abwasserleitung zu graben (anscheinend erfolglos). Der Bauchef erkannte aber rasch, welches Potential in Martin steckt. Dann ging es los. Als Maschinist, gelerntem Lastwagenführer, geprüfem Fahrdienstleiter und Zugführer konnten ihn gleich mehrere DFB-Abteilungen gut gebrauchen. Martin andererseits holte nun auch seinen Vater, Peter Fischer, zum aktiven Einsatz für Reparaturarbeiten von Werkzeugen und Kleinmaschinen zur DFB.

Martin betreut die Bau- und Dienstfahrzeuge, ist hinsichtlich Kenntnisse der Fahrdienstvorschriften immer auf dem neusten Stand und wirkt daher auch als Instruktor für fahrdienstlich tätiges DFB-Personal. Da Martin sowohl bei den Ab-



Martin Fischer, wie er lebt und lebt
Martin Fischer, tel que nous le connaissons (Foto: Hansueli Fischer)

teilungen Bau, Betrieb wie auch ZfW im Einsatz stand und steht, war bis vor kurzem unklar, wer für ihn personell zuständig ist. Nun hat sich der Chef ZfW dafür verantwortlich erklärt.

Freunde und Kollegen findet Martin zu ca. neunzig Prozent unter DFB-Leuten. Er meint: «So verschiedene, interessante Leute aus allen beruflichen und gesellschaftlichen Schichten faszinieren mich!»

Seine nahe Zukunft sieht Martin wie folgt: «Ich wohne und arbeite weiterhin im Kanton Uri, da gefällt mir die Natur, die lokale Bevölkerung und in meiner Freizeit das vielfältige Tätigkeitsgebiet bei der DFB.»

Impressum

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

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudesoloz@dfb.ch;
Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf,
Tel. +41 61 901 27 20, pwals@dfb.ch;
Irene Schär-Hännli, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;
Christian Stern, Betrieb DFB AG, Tel. +41 32 622 35 17
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,
julian.witschi@dfb.ch;
Hansueli Fischer-Spühler (fj), Goldenbühlstrasse 130,
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,
furka.fischer@bluewin.ch

Herstellung, Druck: ea Druck + Verlag AG,
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einstedeln
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, c/o Simone Hurter,
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
Postfach 35, CH 3999 Oberwald VS

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

Abonnement: sFr. 35.- (Jahr) für Aktionäre

Inseratarife: 1/4 Seite sFr. 300.- / 1/2 Seite
sFr. 500.- / 1 Seite sw sFr. 900.- / 1 Seite 4farbig
sFr. 1200.- / Rückseite sFr. 1500.-
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und
Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG www.dfb.ch
VFB Verein Furka-Bergstrecke www.v-f-b.info
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke www.s-f-b.info

Auch die Betriebsabteilung arbeitet im Winter

Berechnung, Planung und Schulung

Von Thomas Schubiger
Stv. Betriebsleiter

Die Betriebsabteilung der DFB nutzt die Wintermonate zur Ausarbeitung von Fahrplänen, Tarifen und Vorschriften. Ausserdem werden Verkäufer, Zugbegleiter und Fahrdienstleiter geschult.

Die Betriebsabteilung ist zwar während der kalten Jahreszeit nicht an der Strecke oder in den Werkstätten anzutreffen, doch hält sie keinen Winterschlaf. Während die Leute vom Bau ihre Werkzeuge und Geräte unterhalten und sich auf die Schneerräumung vorbereiten, wird auch beim Betrieb emsig gearbeitet. Für diese Arbeit «hinter den Kulissen» soll hier einmal herzlich gedankt werden.

Fahrplan und Handbuch

Die Betriebsvorschriften sind regelmässig nach den Vorgaben des BAV (Bundesamt für Verkehr) zu aktualisieren. Die Arbeiten am Fahrplan, die im engen Kontakt mit der Marketing-Abteilung zu leisten sind, betreffen nicht nur die Einträge im amtlichen Kursbuch und in den eigenen Werbepublikationen. Auch der grafische Fahrplan und die Dienstpläne müssen erstellt werden. Die Platzreservation im Internet ist zu überprüfen und zu optimieren.

Wie es mit der Preisberechnung läuft, sei hier am Beispiel des zu Ende gehenden Jahres dargelegt. Die Streckenerweiterung nach Oberwald hat eine neue Situa-



Eveline Nellen am provisorischen DFB-Billettschalter in Oberwald beim Eröffnungs-Event / Eveline Nellen au guichet provisoire du DFB à Oberwald, lors des festivités d'ouverture.

tion ergeben. Als Grundlage war der SBB-Tarif zu beschaffen, auf den Computer zu übernehmen und mit den Besonderheiten der DFB zu ergänzen. Um die schwierige Materie für die Furka-Leute am Schalter verständlich zu machen, wurde das Handbuch «Verkauf» erstellt. Darin ist alles festgehalten was Schalterpersonal und Zugbegleiter über die Fahrausweise wissen müssen. Verschiedene Ausweise, welche zu einer Ermässigung bei der DFB berechtigen (z.B. Gästekarten) waren zu beschaffen, damit sie im Handbuch als Muster dargestellt werden konnten.

Das Vorgehen ist sehr anspruchsvoll, weil diese Rahmenbedingungen eingehalten werden müssen: Annäherung an den SBB-Tarif, Beibehaltung der Preise für die bisherige Strecke und des Retourrabattes.

Ausbildung und Prüfung

Zufolge des häufigen Personalwechsels ist im Schalterbereich die Verkaufsschulung besonders wichtig. Neue Mitarbeitende müssen mit einer Woche Schulung rechnen. Erfahrene Leute, die bloss mit den Neuerungen vertraut gemacht werden müssen, kommen mit einem geringeren Zeitaufwand weg. Die Mitarbeitenden sind in den allgemeinen Schalterdienst



Kursteilnehmer am Kurstag des Betriebs in Oberwald informieren sich über die Neuerungen und Änderungen für die Saison 2010. Von links nach rechts: Benno Dittli, Karl Meili (hinter der Säule), Arthur Meyer, Martin Eppenberger, Vater Max Eppenberger (zweiter Sohn Christian arbeitet ebenfalls im Betrieb), Beat Joos, Werner Gubler (im Hintergrund) / Les participants à la journée de cours de l'entreprise à Oberwald s'informent sur les nouveautés et modifications pour la saison 2010. De gauche à droite : Benno Dittli, Karl Meili (derrière la colonne), Arthur Meyer, Martin Eppenberger, père Max Eppenberger (le deuxième fils Christian travaille aussi dans l'entreprise), Beat Joos, Werner Gubler (au fond)

einzuführen, mit den Vorschriften vertraut zu machen und bei der Gerätebedienung anzuleiten.

Für die Zugbegleiter sind seit 2010 BAV-Prüfungen vorgesehen. Für die Ausbildung sind Unterlagen bereitzustellen und Fahrdienst-Instruktoren anzubieten. Bei Termin-Engpässen hat auch der Betriebsleiter-Stellvertreter gelegentlich einzuspringen.

Die DFB schult auch die Fahrdienstleiter. Sie bringen zwar grundsätzlich eine SBB-Ausbildung mit, doch muss diese im Hinblick auf den Einsatz an der Furka-Berg-

strecke ergänzt werden. Dabei geht es vorab um den Sicherheitsbereich. Aber auch die Eigenheiten des Zahnrad- und Dampfbetriebes müssen vermittelt werden. Namentlich ist daran zu denken, dass die Dampflokomotiven eine lange Vorbereitungszeit brauchen bis sie einsatzbereit sind. Vor dem ersten selbstständigen Dienst als Fahrdienstleiter erfolgen eine ausführliche Instruktion und die Prüfung, welche vom Betriebsleiter-Stellvertreter 2009 erstmals abgenommen wurde.

(Fotos: Th. Schubiger)



Thomas Schubiger im warmen Wohnzimmer an seinem Laptop bei der Ausarbeitung von Tarifen und Vorschriften / Thomas Schubiger dans le salon douillet avec son ordi portable lors de l'élaboration de tarifs et prescriptions

Auch in Zukunft müssen sich die Fahrgäste nicht von Ästen «peitschen» lassen

Frischer Wind bei der Vegetationskontrolle an der Furka-Bergstrecke

Von Manfred Willi, Bauabteilung DFB

Pflanzenbewuchs an Trassees ist das Problem aller Bahnen, Chemie unerwünscht und «Handarbeit» sehr anstrengend. Die Lösung heisst «Vegetationskontrolle», also eine vernünftige Mischung von Chemie und Handarbeit.

Der pflanzliche Bewuchs entlang der Furka-Bergstrecke ist vielfältig und speziell geprägt durch die alpine Lage. Wiesen, Blumen, Sträucher und Wälder erfreuen das Auge unserer Passagiere und tragen mit ihrer Vielfalt und Schönheit ihren Teil zum Bahnerlebnis bei.

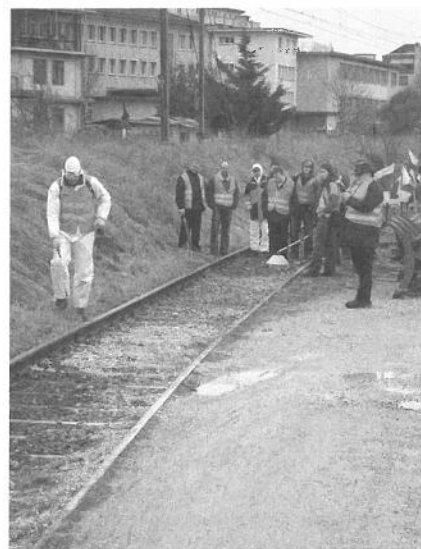
Die Vegetation setzt unseren Anlagen jedoch auch stark zu: Der Bewuchs stösst auf das Trasseevor und stört die Wirkung des Schotterbetts und den auf die Adhäsion wirkenden Traktionsanteil der Dampfloks. Wurzeln von Sträuchern sind in der Lage, in die aus Natursteinmauerwerk errichteten Kunstbauten einzudringen und diese zu beschädigen. Vor allem in der zweiten Saisonhälfte stellen die ungenutzten dürren Grasflächen jeweils eine

Brandgefahr dar. Dasselbe gilt für Reisig und Astwerk in denjenigen Waldflächen, welche von unserer Bahn durchfahren werden. Und schliesslich sollten auch unsere Fahrgäste aus den offenen Wagenfenstern schauen können, ohne dass ihnen Äste von Stauden über das Gesicht streichen.

Die Gegenmassnahme heisst Vegetationskontrolle

Die Bauabteilung organisiert seit etlichen Jahren Einsätze, um den Bewuchs in den Griff zu bekommen. Unter dem Druck der zu realisierenden grossen Bauprojekte konnten die Massnahmen bisher nicht immer wunschgemäss umgesetzt werden.

Der Stellenwert des Grünbereichs bei der DFB wurde mit der im vergangenen Winter formierten Vegetationsgruppe neu definiert. Nach wie vor sind für die Ausführung der Arbeiten die bewährten Fronddiensteseinsätze gefragt. Diese werden im Rahmen der Bauwochen durch die Sek-



Teilnehmer verschiedener Bahngesellschaften anlässlich des Fachbewilligungskurses bei «sanu» in Biel im März 2010. Rechts im Bild: Der DFB-Vertreter und Teamleiter der neuen Vegetationsgruppe Paul Erni. / Les participants de diverses entreprises de chemin de fer lors du cours de formation chez « sanu » à Bienne, en mars 2010. A droite : Paul Erni, le représentant du DFB et chef du groupe végétation.

tionen und zusätzlich durch Lehrlingslager und Schulklassen geleistet.

Für die effizientere Durchführung der verschiedenen Massnahmen konnten sechs zusätzliche Baugruppenleiter gewonnen werden. Hans Zaugg, Kurt Solleder, Hans Friedli, Norbert Kaufmann, Hans Stäger und Charles Müller werden die Einsätze begleiten und die Mitarbeitenden anleiten, die Werkzeuge und Geräte bereitstellen und pflegen und die angeordneten Sicherheitsmassnahmen auf den Arbeitsstellen umsetzen.

Als Leiter der Vegetationsgruppe hat sich Paul Erni zur Verfügung gestellt. Er plant und koordiniert die Einsätze gemeinsam mit der Leitung der Bauabteilung und führt den «Grünkataster». Er bildet die Baugruppenleiter weiter aus und überwacht die Ausführung der Arbeiten.

Zudem trägt er die Verantwortung bei der Anwendung der chemischen Vegetationskontrolle. Das gesetzlich verlangte theoretische und praktische Rüstzeug konnte er sich im letzten Winter beim Umweltbildungsanbieter «sanu» in Biel aneignen. Dank der am 22. April 2010 (übrigens mit Bestnote) absolvierten Fachbewilligungsprüfung ist er nun ermächtigt, Pflanzenschutzmittel für den Unterhalt von Bahnanlagen einzusetzen. Wir danken Paul Erni für sein grosses Engagement und gratulieren zum Prüfungserfolg. Dank gebührt auch der Bildungsorganisation sanu, welche die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit der Ausbildung von Paul Erni sehr grosszügig unterstützt hat.

Dem ganzen Vegetationsteam wünschen wir viel Erfolg bei der Ausführung der

zwar strengen, aber auch schönen und sehr gewinnbringenden Tätigkeit im «Grünen».

Für die DFB relevante Kurse:

28.2.–1.3. «*Fachbewilligung für die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln Bahn*» Vorbereitungskurs für den Bereich Bahnanlagen. Biel

und

8.3. «*Auffrischkurs*»

Für die Träger der Fachbewilligung für die Verwendung von Pflanzenschutzmitteln. Biel

Die Ausschreibungen kann man auf www.sanu.ch finden

sanu

„bildung für nachhaltige entwicklung“

formation pour
le développement durable

«sanu» bietet seit 21 Jahren beste praxisorientierte Erwachsenenbildung im Umwelt- und Nachhaltigkeitsbereich an. Kunden aus der ganzen Schweiz und dem Ausland erwerben die nötigen Kompetenzen für das verantwortliche Management von Firmen, Gemeinden, Städten und Verbänden. Verantwortliches Management heisst langfristigen Nutzen schaffen, ohne Dritte zu schädigen und bedeutet, die Verantwortung der Organisation gegenüber der Gesellschaft, der Umwelt und der wirtschaftlichen Wertschöpfung gleichermassen und dauerhaft wahrzunehmen. Der Angebotsbereich umfasst Lehrgänge, Seminare, Tagungen, aber auch Inhouse-Schulungen und Moderationen für Firmen, Verwaltungen und Organisationen.

Mission

«sanu» befähigt Berufsleute in ihrem beruflichen Wirkungsbereich zu verantwortlichem Handeln. Sie trägt zum langfristigen Erfolg der Kundenorganisation und zur Vermittelbarkeit der weitergebildeten Personen bei.

Kundinnen und Kunden

Jährlich 3000 Personen aus Wirtschaft, Verwaltung, Gemeinden, Politik und Verbänden.

Angebot

über 100 Angebote jährlich, in vier Sprachen, in allen Landesteilen der Schweiz und im Ausland.

Qualität

Mittlere Kundenzufriedenheit: Note 5 bis 5.5 von 6. Zertifikationen: ISO 9001, ISO 14001 und eduQaa.

Netzwerk

300 Referierende aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung jährlich. Über 70 Kommunikations- und Vertriebspartner/-innen.

Organisation

CHF 4 Mio. Umsatz, rund 25 Festangestellte. Stiftung mit Sitz in Biel, gegründet 1988. Träger: Bund, Kantone, Gemeinden, sc|nat, Hochschulen, WWF, Pro Natura, SWISSMEM, Finanz-, Bau-, Land-, Forstwirtschaft



Fred Jahns ist langjähriges Mitglied der Sektion Aarau und arbeitet regelmässig in unserer Wagenwerkstatt in Aarau.

Er spendete folgendes Material:

2 Stk. Birchmeier-Spritzen	385.00 CHF
4 Stk. Kettensägen	956.00 CHF
4 Stk. Motorsensen	716.00 CHF
2 Stk. Freischneider	498.00 CHF
6 Stk. Astschneider	179.00 CHF
Total	2'774.00 CHF

Dazu kommen Kleinwerkzeuge wie Gartenscheren, Gertel, Sicheln, Ersatzblätter für Freischneider und Handschuhe im Wert von rund 250 CHF.

Aus zwei mach eins

Besuch bei Eugen Schneeбели und Peter Fischer

Von Ruedi Traub

Es ist unglaublich, wie viele Maschinen es braucht, um die Gleisanlagen der dfb zu montieren und zu unterhalten. Unser Grundanliegen ist, für die Bauequipen zuverlässige Geräte bereitzuhalten, damit sie ihre Arbeit zügig und möglichst ohne lästige Pannen erledigen können.

Der Augenschein bei Eugen in Affoltern am Albis (da ist er aufgewachsen) zeigt



*Peter und Eugen in Eugens Werkstatt (Affoltern a. A.)
Pierre et Eugène dans l'atelier d'Eugène (Affoltern a. A.)*

auch hier wieder, wie Kreativität gefragt ist. In der Werkstatt stehen zwei gleiche, verschieden beschädigte Notstromgruppen, welche 6 kVA produzieren (damit könnten zwei Haushalte locker mit Strom versorgt werden). Mit Geschick werden die beiden Mechaniker die zwei Geräte zu einem vereinigen.

Von einem Anhänger zum anderen laden Eugen und Peter einen Generator für die Schotterstopfvibratoren um. Weitere Geräte sind eine Trennscheibe der Firma «Partner» (heute «husqvarna»), Eine Schraubmaschine (Tirefonneuse) und eine Schienenbohrmaschine. Alle diese Maschinen sind jahrzehntealt und werden vom ehemaligen Besitzer nicht mehr gebraucht. Auf meine Frage, ob denn eine dieser Maschinen überhaupt noch in Gang gesetzt werden könne, packt Peter kurzerhand die Trennscheibe, reisst an der Anlasseleine und, die Maschine läuft mit ohrenbetäubendem Lärm. Übrigens: Eugen ist gelernter Automechaniker und Peter gelernter Mechaniker. Peter hat viele

Erfahrungen von der Firma «SERSA» mitgebracht.



Peter wird in den nächsten Sekunden das Teufelsding starten – und es wird sich drehen. / Dans quelques instants Pierre va démarrer la machine infernale – et elle se mettra à tourner. (Fotos: R. Traub)

Ein Erlebnisbericht von Gletsch und der Dampfbahn

Familienfest am Rhonegletscher

Von Familie Hehenberger

Wir wollten ein grosses Fest mit Familie und Freunden ausrichten: unsere standesamtliche Trauung und die Taufe unseres Sohnes Till. Bei einem Ausflug ins Goms fanden wir im Hotel Glacier du Rhône eine Kombination aus vergangenem Prunk, heutiger Einfachheit und nostalgischem Charme.

Weil eine Feier in Gletsch mit einer weiten Anreise verbunden ist, durften unsere Gäste diesen speziellen Ort an einem ganzen Wochenende kennenlernen. Als wir einen Zug der Dampfbahn Furka Bergstrecke in Gletsch einfahren sahen, hatte uns das Fieber endgültig gepackt: Wir wollten unsere Feier mit einer Dampf-

bahnfahrt über die Furka-Bergstrecke krönen. So luden wir unsere Gäste zur Familienfeier, beginnend mit der Taufe unseres Sohnes am frühen Samstagnachmittag in der Kapelle zu Gletsch.

Gegen hundert Gäste nahmen an der Taufe in der zum Hotel gehörenden Kapelle teil. Nach der Taufe wurden wir vor der Kapelle von Alphornmelodien empfangen. Gemeinsam zogen wir zum Gletschergarten vor dem Hotel, wo Frau Wasmer und ihr Team mit Wein und Hobelkäse auf uns warteten. Die Kinder amüsierten sich prächtig in der Hüpfburg und die Erwachsenen genossen den Apéro im Schatten der alten Bäume. Während des vergnüglichen Zusammenseins erklärten uns Paul

und Silvia Güdel im nahen Infopoint Hintergrund und Geschichte der Dampfbahn. Dieses Angebot wurde dankend von unseren Gästen angenommen, die noch nicht ahnten, dass sie am nächsten Tag mit der DFB über den Furkapass fahren werden. Nach dem Abendprogramm entliessen wir unsere Gäste mit dem Hinweis, sich am Sonntagmorgen pünktlich vor dem Hotel für einen Ausflug einzufinden. Nach dem Wecken mit Posthornklängen und einem feinen Frühstück, brachen wir am Sonntagmorgen zum Bahnhof Gletsch auf und sahen schon die schnaufende Lok samt Waggons auf uns warten. Unsere Gäste waren überwältigt, die Kinder kaum zu bremsen. Eine Fahrt mit so einem altehrwürdigen Zug, und nur für uns allein. Die Überraschung war gelungen. Die Fotoapparate knipsten, die Kinder schwirten begeistert herum und schliesslich wurde die Abfahrt angekündigt und noch der letzte Gast in den Zug bugsiert. Die Abfahrt unter einer dicken Dampfwolke, den Maschinengeräuschen und Pfiffen der alten, glänzenden Lok wurde von vorbeikommenden Reisenden bestaunt und mit vielen Winken begleitet. Langsam und behäbig setzte sich die Bahn in Bewegung, um sich gleich an den ersten Anstieg zu machen. Faszinierend waren die Eindrücke, als unsere Feierstätte mit der Kapelle langsam in weitere Ferne rückte und wir uns immer mehr in die spektakuläre Bergwelt kämpften. Das Zugpersonal war ausnahmslos freundlich, immer zu Spässen aufgelegt und der Schaffner hatte schnell einen Platz im Herz der Kinder gefunden. Die Plätze hinter der Lok waren immer besetzt: Hier konnte man direkt bei der Befeuern dabei sein und einen Blick auf die alten Instrumente werfen. Vor der Einfahrt in den Scheiteltunnel bei Muttbach mussten die Fenster schnell geschlossen werden, damit kein Russ in die Waggons, und damit auf die Kleider der Reisenden gelangen konnte. Nach einer langen Tunneldurchfahrt gelangten wir zu unserem ersten Zwischenhalt auf der Bergstation Furka. Hier gab es Gelegenheit für Erfrischungen – und auch die Möglichkeit sich ein wenig die Beine zu vertreten. Doch manch ein Gast genoss es

Das Jahr 2011 wird zum Europäischen Jahr des freiwilligen Engagements deklariert. Zeit darüber zu sprechen. Unser Personalchef wird die DFB am 4. Dezember in Bern vertreten.

Freiwilligenarbeit

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Die DFB ist seit Jahren Mitglied von Benevol und deren Dachorganisation, Forum Freiwilligenarbeit Schweiz. Dadurch kommt die DFB zu einer weiteren Werbepattform sowie wertvollen Kontakten zu einer Vielzahl anderer freiwillig oder ehrenamtlich tätigen Organisationen. Vor allem aber setzt sich das Forum Freiwilligenarbeit politisch dafür ein, dass die volkswirtschaftliche und kulturelle Bedeutung freiwillig erbrachter Leistungen den Behörden und der Bevölkerung deutlicher zur Kenntnis gebracht wird.

Die Mitgliedschaft der DFB ermöglicht unseren Mitarbeitern zum Beispiel bei beruflichen Bewerbungen eine offizielle Bestätigung oder ein Zeugnis über ihre bei der DFB erbrachten Tätigkeiten, Ausbildung-

gen und abgelegten Prüfungen (z. B. BAV-Ausweise) beim Personaldienst anzufordern. (Verfasst auf offiziellen Formularen von Benevol). Im Weiteren kann die DFB gratis in einzelnen Tageszeitungen und im Internet von Benevol Inserate für speziell gesuchte freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schalten.

Benevol, ursprünglich vom Roten Kreuz ins Leben gerufen, vertritt vor allem im Sozialen und Pflegerischen angesiedelte Freiwilligenarbeit. Dass nun auch das Bahnunternehmen DFB dazu gehört, hat anfänglich Erstaunen ausgelöst.

Die DFB erbringt neben ihrer technisch-kulturellen auch eine Gemeinsamkeit stiftende Leistung.

einfach nur auf der Wiese zu liegen und die wunderbare Landschaft in sich aufzusaugen. Vor der Abfahrt gab es noch ein Gruppenfoto — und weiter ging die Fahrt über Wiesen, Bäche, durch Tunnel und an Abgründen entlang. Spannend war ebenso ein weiterer Stopp, um dem entgegenkommenden Zug auszuweichen und Wasser nachzutanken. Nach insgesamt etwa zweistündiger Fahrt kamen wir voller neuer Eindrücke in Realp an und verabschiedeten uns ein wenig wehmütig von unserem Zug samt Personal.

Weiter ging die Reise in zwei Postbussen über den Furkapass zurück bis zum Hotel Belvédère. Doch bevor wir uns zum Mittagessen versammelten, stiegen wir den kleinen Pfad zur Eisgrotte des Gletschers hinab. Hier sah man nachdenkliche Mienen, schliesslich ist dort der Rückgang der Gletscher «begreifbar». Die Grotte faszi-

nierte durch ihre Kühle, ihre blaue Farbe — und zu guter Letzt durch eine weitere Überraschung. Am Ende der Grotte angekommen, empfingen wir unsere Gäste mit einem Glas Eiswein und Käse. Damit hatte wirklich niemand gerechnet!

Wir beschlossen die Feier mit einem Mittagbuffet im Panoramasaal des Hotel Belvédère, mit dem grandiosen Blick auf Gletschboden, das Tal der jungen Rhone und Gletsch. Der Abschied nahte, ein phantastisches Wochenende ging dem Ende zu. Sehr bewegt verabschiedeten sich unserer Gäste, und nahmen tiefe Eindrücke über die Gegend, die Bahn, die Hotels und die Leute in ihrem Herzen mit. Ein Shuttlebus brachte die Feiernden hinunter ins Tal zu ihren Autos, wo sie dann ihre Heim-/oder Weiterreise antraten.

Noch Monate nach diesem Erlebnis sprechen unsere Verwandten und Freunde von

diesem Wochenende. Die Dampfbahnfahrt ist in einigen Schulaufsätzen über das schönste Erlebnis des Sommers verewigt und unser kleiner Neffe erzählt den Münchner Kindern stolz, dass es am Ende des Gletschers immer Käse gibt. Wir denken mit grosser Freude an diese Feier zurück. Im Rahmen der Organisation haben wir viele ganz spezielle Menschen kennengelernt, und einige sind uns als gute Freunde geblieben. Wir bleiben diesem einzigartigen Fleck Erde innig verbunden. Wir freuen uns bald mit unserer Familie zurückzukehren.

Allen, die uns den angenehmen Aufenthalt ermöglicht haben, danken wir herzlich. Dabei denken wir insbesondere an die Gastgebenden und ihre Teams in den Hotels, an Silvia und Paul Güdel sowie an alle DFB-Leute, die an jenem Wochenende ihren Dienst versahen.

In den kommenden Monaten werden Möglichkeiten für den Einsatz des BDeh 41 evaluiert.

Der Triebwagen BDeh 41 ist zurück an der Furka-Bergstrecke

Von Jürg Bolliger, Leiter Dieselcrew

Anlässlich der Ausarbeitung der Betriebskonzepte nach der Eröffnung des Streckenteils Oberwald-Gletsch zeigte es sich, dass die bahnmässige Erschliessung von Gletsch nur mit den passierenden Zügen nicht ausreichend ist. Die Förderung von Gletsch als Erlebnisort kann nur gelingen, wenn wir zusätzlichen Verkehr generieren können.

Die Übernahme

Die DFB durfte den letzten noch existierenden Triebwagen des Typs BDeh 2/4, die Nummer 41, im Herbst 2010 von der MGB übernehmen.

Die Überfuhr nach Realp fand am 12.10.10 statt. Das Fahrzeug wurde dabei aus bremstechnischen Gründen (die Vakuumbremse war ausser Betrieb, das Bremssystem 2 jedoch funktionsfähig)



Ankunft des Überfuhrzuges in Realp. Die provisorisch an der Stirnwand angebrachten Handlampen werden entfernt. / Arrivée du transport de brouettage à Realp. Les lampes à main installées provisoirement sur l'about de wagon sont retirées.

von der HGe 4/4 Nr. 108 geschoben. Im Schlepp der Lok befanden sich zwei Güterwagen (DFB Gbv 2626 und MGB Hakv 2402) mit den Triebwagen-Ersatzteilen sowie ein Tiefgangwagen mit geladenem Bagger, der von Brig nach Disentis überführt werden musste.

Der Triebwagen

Bei der Elektrifizierung der damaligen Furka-Oberalp-Bahn (FO) wurden zur Ablösung der Dampflokomotiven HG 3/4 zwei Triebfahrzeugtypen beschafft; zum einen die Elektrolokomotiven HGe 4/4 (unsere Lok 16 ist das Vorbild dieser Loks), zum anderen die Triebwagen BDeh 2/4, damals als BCFhe 2/4 bezeichnet. Der erste dieser Triebwagen, die Nummer 41, wurde dabei für die damalige Schöllenenbahn (SchB) gebaut. In der Zeit seiner Ablieferung 1941 wurde die Strecke Göschenen – Andermatt von 1200 V Gleichspannung auf die 11 kV Wechselspannung der FO umelektrifiziert.

Im Anschluss an die 1961 realisierte Integration der SchB in die FO wurde der Triebwagen im Jahr 1962 vom klassi-

schen «SchB-Design» (graublau/creme) auf das FO-Rot umgespritzt.

Der Triebwagen wurde bereits ab 1943 (!) zusammen mit einem passenden Steuerwagen als Pendelzug eingesetzt. Nach der Ablieferung der Deh-Pendelzüge ab dem Jahr 1972 verlagerte sich sein Einsatzgebiet auf die Strecke Brig–Disentis.

Die letzten Einsätze leistete der Triebwagen 41 während zwei Monaten im Herbst 2001 zwischen Disentis und Dieni. Anschliessend wurde er nach Brig überführt, wo er bis zur Übernahme durch die DFB im Aussengelände der Werkstätte Glisergrund abgestellt war.

Die Zukunft

Anlässlich der Ausarbeitung der Betriebskonzepte nach der Eröffnung des Streckenteils Oberwald–Gletsch zeigte es sich, dass die bahnmässige Erschliessung von Gletsch nur mit den passierenden Zügen nicht ausreichend ist. Die Förderung von Gletsch als Erlebnisort kann nur gelingen, wenn wir zusätzlichen Verkehr generieren können.

Eine Steigerung des Dampfbetriebes auf den gewünschten Umfang ist leider auf absehbare Zeit hin nicht möglich (Triebfahrzeug- und Personalbedarf, Infrastrukturanlagen, etc).

Dem Wunsch nach einer wirtschaftlichen, einmännigen Traktionsvariante könnte mit dem nostalgischen Triebwagen 41 entsprochen werden. Bekanntlich verfügt die DFB AG über keine Fahrleitungsanlage. Da der BDeh weiterhin auch unter der MGB-Fahrleitung einsatzfähig sein soll und entsprechend als historisches Fahrzeug nicht zu stark umgebaut werden darf, werden in den kommenden Monaten Möglichkeiten für dessen Betrieb evaluiert.

Wir freuen uns, den Triebwagen 41 und mit ihm das letzte existierende Triebfahrzeug der SchB der Nachwelt erhalten zu dürfen! Die DFB hat in ihrem Wagenpark weitere SchB-Fahrzeuge: Ein Personenwagen-Chassis (aktuell als Gerüstwagen X 4960) und vier Güterwagen «James-Bond» X 2628, «Magazin EA» Gb 2625, Chassis «Kran Kari» X 2941 und Chassis «Löschwagen» X 2990.

Das Schwungrad meint...

Und jetzt erst recht!

Oberwald ist erreicht, also kann das Schwungrad auch seine Berichte einstellen. Das waren meine Gedanken. Was soll ich nun weiterhin schreiben?

Nach einer Pause im Heft 3 erkundigte ich mich bei einigen Persönlichkeiten des VFB und der DFB, ob meine Zeilen noch weiterhin gewünscht sind. Die Antworten waren einstimmig: Du darfst nicht aufhören, deine Zeilen sind immer gefragt. Nun werde ich mich weiterhin kritisch und auch fördernd äussern, was gefällt oder auch nicht. Die Dampfbahn hat jetzt ihre ganze Strecke von Realp bis Oberwald. Das ist erst einmal der Anfang, denn unsere Bahn braucht noch mehr.

Darf ich zurückkommen auf die Streckeneröffnung Oberwald vom 12. August

2010. Es war doch wunderschön, als der erste Zug am Mittag in Oberwald mit etwa 170 Fronis eintraf. Dass aber gleichzeitig in der Kirche Oberwald alle Glocken läuteten, wie auch bei der Abfahrt des zweiten Zuges nach Realp, das ist nun einmal ein Verdienst des Schwungrades. Ein Gespräch mit dem Dorfpfarrer Andreas Meier und seinem Sakristan hat diese zwei Geläute ermöglicht. Denn dieses Ereignis, dass nach 29 Jahren wieder ein Zug von der Furka über Gletsch nach Oberwald einfährt, ist sicher ein Glockengeläute wert. Dies nur so nebenbei, und ich bin stolz darauf.

Nun komme ich zum Wesentlichen: Oberwald ist erreicht. Jetzt muss erst recht gearbeitet werden. Das hört man

von allen Seiten. Aber womit kann man helfen?

All die letzten Jahre haben wir unsere Energie in eine sehr schöne Gebirgsbahnstrecke investiert. Das Ergebnis lässt sich durchaus sehen. Noch lange aber müssen wir weiter investieren, um die vielen halbfertigen «Baustellen» zu vollenden. Es gibt auch neue Wünsche, damit künftig ein geordneter Bahnbetrieb aufrecht erhalten werden kann. Durch unsere Gespräche im eigenen Umkreis findet man neue Geldsponsoren, welche vielleicht noch gezögert hatten, dies zu tun. Mit einer Einladung zu einem Ausflug mit der Furka Dampfbahn gewinnt man neue Mitglieder oder Interessierte für diverse Frondienstarbeiten.

Ich wünsche einen schönen Winter und freue mich wieder auf neue Aktivitäten im 2011.

Euer Schwungrad

Viele Unentwegte, heutige Fronis, fuhren vor zwanzig Jahren nach Vietnam

Ein Versprechen eingelöst

Von Bruno Rütli

Vor zwanzig Jahren sind wir zwölf Spinner und Enthusiasten nach Vietnam gegangen, um unsere Dampfloks wieder in die Schweiz zurückzuholen. Nach gut sechs Wochen traten wir erfolgreich die Heimreise an. Als Teilnehmer an diesem Abenteuer möchte ich mich hier in unserem Vereinsblatt nochmals melden.

Während der sehr schweren und abenteuerlichen Rückschaffung der sechs Dampfloks aus Da Lat und Song Pha bis Tap Cham und nach der «Zerlegung» von drei Loks konnten wir die «Beute» endlich nach Saigon fahren. Auf dieser Fahrt waren Jakob Knöpfel, Martin Horath und Willi Müller auf je einer noch fahrtüchtigen Lok als «Horcher und Aufpasser». Sollte je ein aussergewöhnliches Geräusch oder etwas anderes während der Fahrt eintreten, so würde per Funk zur Lokomotive sofort der Zug angehalten. Ausser einem sehr warmen Radlager und einigen defekten Luftleitungen geschah eigentlich nichts.

Während dieser Fahrt, die 38 Stunden im 20 km Tempo dauerte und für uns alle der schönste Abschluss des Vietnameinsatz-

zes war, haben wir auf den vielen Haltestellen Zeit gehabt, um über unsere Bahnzukunft zu reden. Dort hatten wir gemeinsam abgemacht, dass, wenn es dann so weit ist, Jakob und Martin gemeinsam den ersten Zug über die Furka fahren werden. Mit dem abgedruckten Foto ist dieser Wunsch auch für alle dokumentiert. Ich wünsche den beiden allzeit eine gute Fahrt!



Jakob Knöpfel und Martin Horath auf der Jungfernfahrt der Nr. 9 «Gletschhorn»
Jakob Knöpfel et Martin Horath lors de la course inaugurale de la no. 9 «Gletschhorn»

Dornröschen in Vietnam, heute DFB Lok. Nr. 9 Gletschhorn

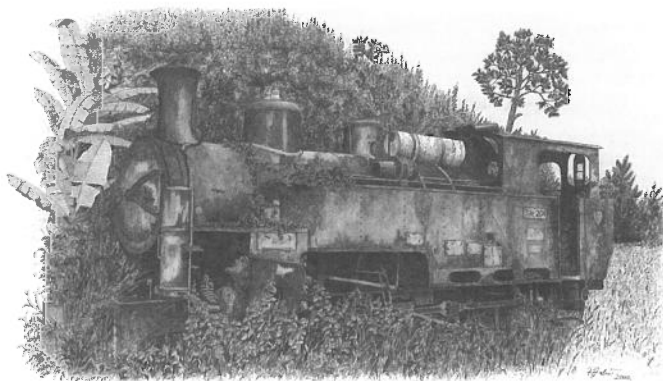
Das Bild ist eine handgezeichnete Tuschezzeichnung, mit Aquarellfarbe coloriert, im Offsetdruck hergestellt.

Meinen Restbestand dieses Bildes vom Jahr 2000 biete ich ab sofort zum absoluten Tiefpreis (inkl. Versandkosten Schweiz) zum Verkauf an:

Grosses Bild gerahmt	70 x 51 cm	Fr. 120.–
Grosses Bild ungerahmt	50 x 36 cm	Fr. 40.–
Kleines Bild gerahmt	30 x 24 cm	Fr. 40.–

Bild «Dornröschen» heute Lok Nr. 9 «Gletschhorn»

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



Der 1000er-Club ist nach wie vor aktiv zu Gunsten der HG 4/4

Generalversammlung 1000er-Club

Von Kurt Aeberli, Präsident

Anlässlich der GV stellte Kurt Aeberli das jüngste Mitglied, Mateo (6 J), des Clubs vor. Im Weiteren hielt der Präsident einen Vortrag über den Wiederaufbau der HG 4/4 und erwähnte auch, dass der Club im 2009 der AG 130'000 Franken überweisen konnte.

Am 12. Juni hatten wir unsere Generalversammlung in Jona und konnten über 30 Mitglieder begrüßen. Als Gast wollte der Präsident unseren neuen Redaktor einladen, doch der hat nach seinem Besuch in der Churer Werkstatt sich spontan entschlossen dem Club beizutreten, so beeindruckt war er von der Arbeit an der HG 4/4 und auch von der Küche, wo ja zwei Clubmitglieder für das Wohl der Fronis sorgen. (siehe Artikel im DadF 1/10). Zusammen mit seinem Grossvater hat uns auch unser jüngstes Mitglied Mateo, (6 Jahre) besucht. Ein Clubbeitritt wäre doch noch ein sinnvolles Geschenk an einen Enkel oder eine Enkelin. Grossväter blickt mal in eure Geldbörse. Ob dann der Grossvater oder der Enkel auf dem Lok Führerstand mitfahren darf, lassen wir hier noch offen.

Neben den ordentlichen Geschäften, die recht schnell abgewickelt werden konnten, da keine Wahlen anstanden, hielt der Präsident noch einen Vortrag über den Wiederaufbau der HG 4/4 mit den vielen Problemen, die es noch zu lösen gilt. Als Clubmitglied ist man allerdings schon vororientiert, erscheint doch in unbestimmten Abständen ein Rundschreiben an die Mitglieder, welches über den Stand der Arbeiten in der Werkstatt Chur berichtet. Da ist dann auch zu erfahren, dass der Club die AG im Jahr 2009 mit 130'000 Franken unterstützen konnte, dass man 2010 wiederum eine Zahlung von etwa der gleichen Höhe leisten wird und dass wir am Gletsch-Markt über das grosse Augustwochenende einen Stand betrei-

ben und dort symbolisch Lokomotivteile verkaufen.

Der Club hat auch Projektbeschriebe ausgearbeitet und zusammen mit der Sektion NWS dem kantonalen Lotteriefonds einge-

reicht. Mit Erfolg. Unser Anliegen wäre, dies auch mit den Sektionen Zürich und Bern zu versuchen. Des Weiteren werben wir mit einer Plakatwand im Schaufenster der Raiffeisenbank für Club und Bahn. Sollten wir auch hier den entsprechenden Erfolg haben, so können wir bis zur Auflösung des Clubs nach der Jungfernfahrt unserer HG 4/4-Clublokomotive noch eine beachtliche finanzielle Unterstützung sicherstellen. Besuchen Sie uns doch einmal auf www.1000er-club.com



Der Vorstand des 1000er-Clubs (v.l. nach r. Kurt Brügger, Vize-Präs., Kurt Aeberli, Präs., Peter Wälchli, Aktuar) vor Michelangelos imposantem Gemälde «Schöpfung» Le comité du Club des 1000 (de g à d Kurt Brügger, vice-prés., Kurt Aeberli, prés., Peter Wälchli, secrétaire) devant l'imposante «Création» de Michel-Ange (Foto: R. Traub)



Auch im Plenum gesehen: Helen und Kurt Baasch, Präsident Sekt. Edelweiss / Vos lors de l'assemblée plénière : Helen et Kurt Baasch, sect. Edelweiss

24. ordentliche Generalversammlung der DFB AG

Im Zeichen der Streckenvollendung

Von Hansueli Fischer

ANDERMATT – Die GV der DFB AG stand im Zeichen der Eröffnung des Streckenabschnitts Gletsch–Oberwald. Über der berechtigten Freude ist daran zu denken, dass die Herausforderungen nicht kleiner, sondern grösser werden.

Am Samstag, 27. Juni 2010 führte die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG in der Mehrzweckhalle Andermatt ihre GV durch. Die 284 anwesenden Aktionärinnen und Aktionäre genehmigten Jahresbericht und Jahresrechnung 2009. Der Jahresverlust von 259'905 Franken wird auf die neue Rechnung vorgetragen. Der Bahnbetrieb verlief in der Sommersaison 2009 unfallfrei und erfolgreich. 25'196 Passagiere genossen die Fahrt über die Furka. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr lag rund 2 Prozent über dem Vorjahr.

Erfolgreiche Kapitalerhöhung

Die Generalversammlung erteilte dem Verwaltungsrat Décharge für das Geschäftsjahr 2009 und wählte sämtliche Mitglieder für eine weitere Amtsdauer von drei Jahren. Als Präsident wurde Oskar Laubi bestätigt, als Vizepräsident Hermann Walser. In seiner Präsidualansprache hob Oskar Laubi den Erfolg der von der letztjährigen Generalversammlung beschlossenen Kapitalerhöhung hervor. Der DFB AG sind 530'000 Franken zugeflossen, die zum Abbau langfristiger Schulden und zur Finanzierung von Investitionen verwendet werden.

Grosses Bahnfest für alle

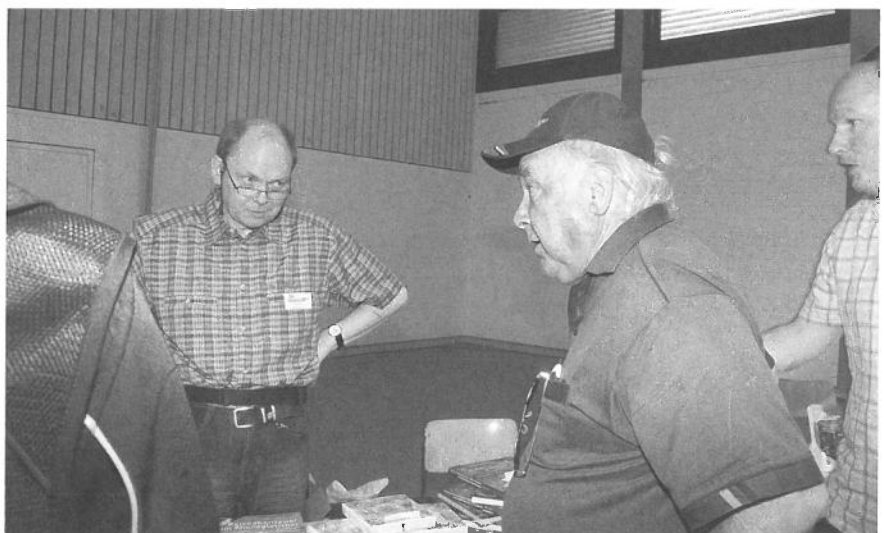
Das laufende Jahr steht im Zeichen der Einweihung der Strecke Gletsch–Oberwald. Mit der Inbetriebnahme dieses Teilstücks ist die ganze historische Bahnlinie des Glacier Express wieder befahrbar. Dies war am 12. August mit einem offiziellen Anlass und vom 13. bis 15. August in Gletsch mit einem grossen Bahnfest für al-

le gefeiert worden. Das eindruckliche Werk der vollständigen Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke wäre ohne die tat-

kräftige Unterstützung von Hunderten von Frondienstarbeitern und ohne die grosszügige Hilfe von Spendern und Sponsoren



*Eine aufmerksame Zuhörerschaft folgt den Worten von Oskar Laubi
Un auditoire attentif écoute les paroles d'Oskar Laubi*



Martin Fränsing (Souvenir) und Eugen Schneebeli scheinen ein sehr informatives Gespräch zu haben. Übrigens: Eugen repariert, zusammen mit Peter Fischer, die Gleisbaumaschinen der dfb. / Martin Fränsing (Souvenir) et Eugène Schneebeli semblent avoir un entretien très informatif. A propos: ensemble avec Peter Fischer (père de Martin F.) Eugène répare les machines pour la construction de la voie du dfb

nie zustanden gekommen. «Ihnen allen sind wir zu grossem Dank verpflichtet», sagte Verwaltungsratspräsident Oskar Laubi.

Aus DFB AG, VFB und SFB

Geschäftsleiter Peter Bernhard berichtete über die erfolgreiche Saison und die vielen Vorbuchungen für das laufende Jahr. Er erinnerte an den Einbau der absenkbaren Zahnstange und die Streckenvollendung. 35'930 Frondienststunden seien allein bei der Bauabteilung geleistet worden. Bernhard wies auf die Bedeutung der HG 4/4 hin, deren Wiederherstellung durch die Unterstützung von Stadler Rail und anderen Unternehmungen möglich wird. Auch die Revision der Lok 9 mache Fortschritte. Weiter war zu erfahren, dass sich die um 30 Prozent vergösserte Laufleistung auf Betrieb, Unterhalt und Revisionsintervalle auswirken wird. Die Ausweitung des Fahrplans zufolge «Oberwald» stosse jedoch an personelle und materielle Grenzen. VFB-Präsident Robert Frech zeigte, dass die Überalterung die Frondienstleistungen sinken und die Beitragsleistungen stagnieren lässt. Das Ziel, die Geldleistungen an die DFB AG auf 500'000 Franken jährlich zu verdoppeln, erfordert eine erhebliche Steigerung der Mitgliederzahl. Frech erinnerte auch an die Bedeutung einer se-

riösen Nachfolgeplanung.

Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl erinnerte daran, dass die SFB bisher von 2482 Spendern knapp 6 Millionen Franken hat sammeln können. Bis jetzt hat sie Leistungen im Betrag von 4,7 Millionen Franken finanziert. Bis 2014 sei ein weiterer Finanzierungsbedarf von 4 bis 5 Mil-

lionen Franken abzusehen. Besonders im Blickfeld stehen die Wiederherstellung der Loks HG 4/4 und die Fertigstellung der Remise in Realp. Deshalb ist die Stiftung bestrebt, das jährliche Sammelergebnis von 600'000 auf eine Million Franken zu steigern.

(Fotos: R. Traub)



Der Verwaltungsrat der DFB AG: Von links Paul Güdel, Karl-Heinz Orth, Hermann Walser, Ueli Burkhard (Sekretär des VR), Oskar Laubi, Peter Bernhard, Claude Wenger / Le conseil d'administration du DFB SA: de g à d : Paul Güdel, Karl-Heinz Orth, Hermann Walser, Ueli Burkhard, Oskar Laubi, Peter Bernhard, Claude Wenger

Zweiter Event der Stiftung Furka-Bergstrecke

Gönner und Gönnerinnen an der Furka

Von Stiftungsrat Walter Benz

Am 11. September 2010 hat die Stiftung unsere Gönner/-innen zum zweiten Event eingeladen. Zu Ehren unseres grosszügigen Gönners, Hansjörg Wyss, wurde am Bahnhof eine Tafel angebracht. Nach dem feinen Mittagessen im «Glacier du Rhône» wechselte die Festgemeinde zur anglikanischen Kapelle. Hier referierten in Kurz-

ansprachen Philipp Imwinkelried, Peter Riedwyl und Peter Bernhard.

Bei schönstem Wetter trafen sich rund 100 Teilnehmer/-innen am Bahnhof in Oberwald. Hier erhielten sie ein schönes Foto eines vom Wallis her kommenden und in Gletsch einfahrenden Dampfzuges



Peter Riedwyl begrüsst die Eventteilnehmer/-innen / Peter Riedwyl souhaite la bienvenue aux participants à l'évènement

mit ihrem Namensschild, das viele auch als Erinnerung aufbewahren. Unsere Gönner/-innen besichtigten mit Interesse den neu gebauten Bahnhof der Dampfbahn mit dem bereitstehenden «Shuttle-Zug» nach Gletsch und der versenkbaren Zahnstange über die Kantonsstrasse.

Im zweiten bereitstehenden Zug mit der schwarzen Dampf-Lok No. 4 fuhr dann die Gesellschaft durch die herrlichen Lärchenwälder und dem rauschenden «Rotten» entlang hinauf nach Gletsch. Vor dem Bahnhof trafen sich die Teilnehmer/-innen und wurden herzlich begrüsst, insbesondere der älteste Gönner, der 91-jährige Max Hämmerli. Er erhielt zur Erinnerung vom Stiftungsrats-Präsidenten ein Schienenstück mit dem Aufdruck «12. August 2010 Wiedereröffnung Strecke Gletsch-Oberwald». Zu Ehren und als Dank für die Finanzierung der Strecke Gletsch-Oberwald wurde für Hansjörg Wyss an der Front des Bahnhofes eine Tafel angebracht und eingeweiht. Ohne seine grosszügige Hilfe wäre der Bau dieses letzten Teilstückes der Furka-Bergstrecke nicht möglich gewesen. Leider war es ihm selber nicht möglich, am Event teilzunehmen.

Nach einem feinen Mittagessen im «Glacier du Rhône» traf sich die Gesellschaft in der anglikanischen Kapelle. Hier referierten in Kurzsprachen Philipp Imwinkelried, Vize-Präsident Gemeinde Obergoms über Bedeutung der Dampfbahn für das Goms. Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident über Aktuelle Projekte der Stiftung und Unterstützungsmöglichkeiten der Stiftung. Peter Bernhard, Geschäftsleiter der DFB AG informierte seitens der Betriebsgesellschaft der Bahn. In Gruppen wurde anschliessend Gletsch besichtigt: Kraftwerk im Blauen Haus, Ausstellung Gletscherwelt, Drehscheibe, Bahnhof und Kiosk, Infopoint, Kraftwerk im Nebengebäude des «Glacier» und Rundgang durch das historische Hotelgebäude.

Nach einem ereignisreichen Tag fuhren unsere Gäste mit dem Extrazug wieder ins Wallis und ins Alltagsleben zurück, im Wissen, dass ihr Gönnerbeitrag richtig eingesetzt wird.

Gönner- und Gönnerin der Stiftung Furka-Bergstrecke, Oberwald ist, wer einmalig

oder jährlich wiederkehrend Zweitausend Franken auf deren Post-Konto 60-732268-5 überweist. Jährlich wird zu einem Event eingeladen, der auf der Bergstrecke oder bei befreundeten Organisationen stattfindet. Diese Zahlungen dürfen in der Steuererklärung unter Spenden abgezogen wer-

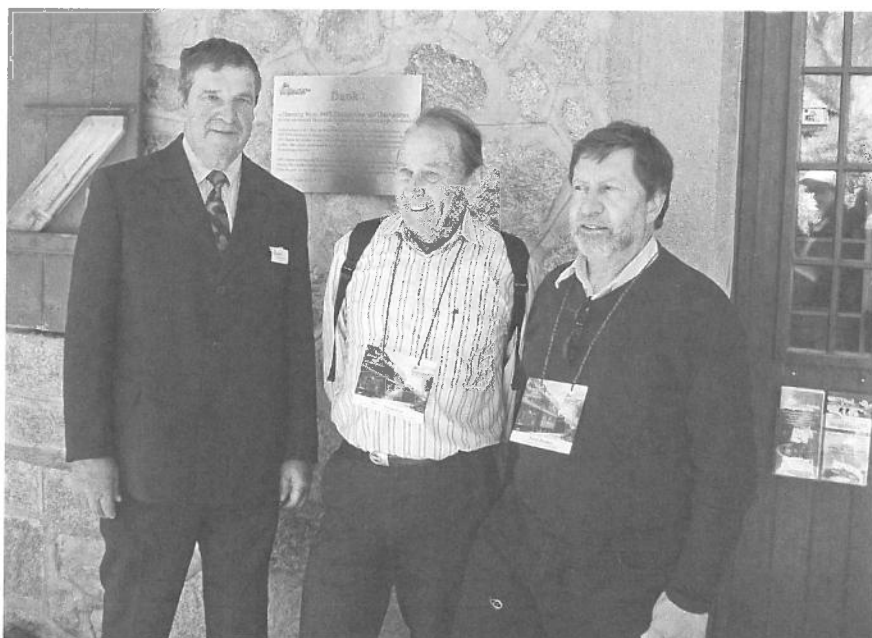
den. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag für den Betrieb unserer Dampfbahn. Herzlichen Dank!

(Im Jahr 2009 wurden CHF 31'650 gespendet)

(Fotos: Walter Benz)



Mit grossem Interesse wird der neue Bahnhof besichtigt
La nouvelle gare est inspectée avec intérêt



Von links nach rechts: Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG; Peter Schwaller, ehemaliger Präsident der DFB AG/Stiftungsratspräsident; Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident. / De gauche à droite: Peter Bernhard, directeur d'entreprise DFB SA; Peter Schwaller, ancien président du DFB SA/président du conseil de fondation ; Peter Riedwyl, président du conseil de fondation

Dörraprikosen im Speckmantel

Ausgewählt von Ruedi Traub

Rezepte zu Amuse-Bouches (=Grüsse aus der Küche), sind nicht unbedingt von klassisch Walliser Art, aber Aprikosen gehören ins Wallis, wie der Eiffelturm zu Paris. Ein weiteres Rezept mit Aprikosen werde ich in einer Sommerausgabe des dafö publizieren.

Die Zubereitung ist denkbar einfach: Speckstreifen um Dörraprikosen (die nicht zu stark getrocknet sind) wickeln und im Backofen bei 180 Grad fünf Minuten er-



Die Weinberge von Visperterminen, unten links Visp, im Hintergrund, Mitte, das Bietschhorn (3934 m) / Le vignoble de Visperterminen, en bas Viège, au fond au centre le Bietschhorn (3934 m)

hitzen und sofort servieren. Damit es noch etwas hübscher aussieht, einige Traubenbeeren und Nüsse dazulegen.

Servieren Sie ein Glas feinen «Heida» (=Païen) dazu. Der Heida (Traubensorte:

Traminer) ist eine alte weisse Walliser Traube und wird in Vispertermin (südlich Visp angebaut). Der Rebberg gilt als höchstgelegener Rebberg in Europa. Quelle: www.weinlandschweiz.ch

Das Rezept entnahm ich dem Buch «Köstliches aus dem Wallis» von Ruth Bosshardt und Anton Gottsponer, Rottenverlag, Visp, 2006, ISBN 3-905756-02-1

(Fotos: R. Traub)



Amuse-Bouche mit getrockneten Walliser Aprikosen, die Teller-Unterlage ist handgeklöpelt (Ursprung: Italien; Quelle Wikipedia) / Amuse-bouche aux abricots secs du Valais, la nappe est faite à la main en dentelle aux fuseaux (origine : Italie ; source Wikipedia)

Fotowettbewerb (organisiert vom VFB)

Gute Fotos gesucht!

Während der Festtage hat sich wieder gezeigt, welche Anziehungskraft unsere Dampfbahn auf die Fotografen ausübt. So standen doch bei jeder Fahrt der Züge an allen erdenklichen Stellen die Leute mit den Kameras und haben unzählige Bilder geschossen. Die meisten dieser Bilder werden sicher in privaten Sammlungen verschwinden. Aus diesem Grund veranstaltet der Verein einen Fotowettbewerb, damit diese Bilder auch die vielen

anderen Furka-Freunde erfreuen können. Teilen Sie Ihre Eindrücke von der Furka-Bergstrecke und zeigen Sie den anderen Eisenbahnfreunden, welche guten Bilder Ihnen gelungen sind.

Teilnehmen können alle Personen ab 18 Jahren mit jeweils maximal 3 digitalen Fotomotiven im jpg-Format. Die Bilder dürfen nicht älter als aus dem Jahr 2007 sein. Die Einreichung erfolgt ausschliess-

lich per E-Mail an die Adresse fotowettbewerb@v-f-b.info. Einsendeschluss ist der 31. Januar 2011.

Unter allen Einsendern werden zehn attraktive Preise verlost.

1. Preis:

Eine Fahrt mit der Dampfbahn für zwei Personen in der 1. Klasse einschl. Mittagessen

2. bis 5. Preis:

Das Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke»

6.–10. Preis:

DVD «Furka-Bergstrecke»

Weitere Informationen und die Teilnahmebedingungen finden Sie im Internet unter <http://www.v-f-b.info> im Bereich «Aktuell».

Im Heft 2/2010 ist der vorliegende Artikel nur teilweise erschienen. Lesen Sie nun den ganzen Artikel mit zwei neuen Fotos. Einen Sommer lang hiess es auf der Furka-Bergstrecke

Umsteigen an der Wilerbrücke!

Von Arthur Meyer (Zugbegleiter/Gästebetreuer DFB)

Dass die Furka-Bergstrecke Jahr für Jahr erneut der Natur abgerungen werden muss, wissen alle, die schon einmal bei der Schneeräumung im Frühjahr dabei waren. Mit Naturgewalten hatte die Bahn von Anfang an zu kämpfen. Als besonders gefährdet haben sich dabei immer wieder die Brücken auf der Urner Seite erwiesen. Die besondere Geschichte der Steffenbachbrücke, die noch vor der Inbetriebnahme von einer Lawine weggerissen und schliesslich durch die heutige Konstruktion ersetzt wurde, ist allgemein bekannt. Dass auch die Wilerbrücke oberhalb von Realp einmal von der Natur zerstört wurde, und hier einen Sommer lang im freien Gelände umgestiegen werden musste, entzieht sich jedoch der Kenntnis vieler Furka-Enthusiasten.

Es war am 10. Mai 1955 – der Fluss führte wegen der Schneeschmelze Hoch-

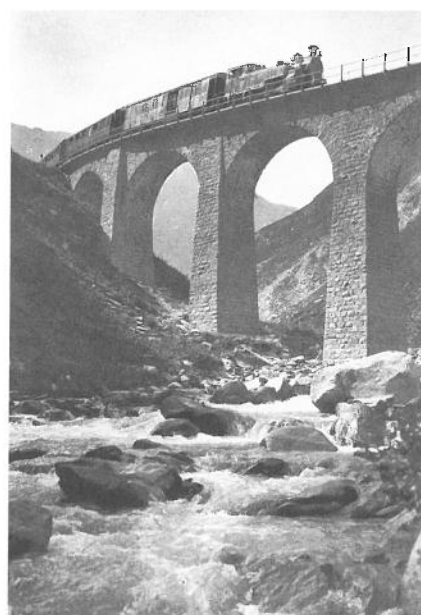
wasser –, als einer der vier Pfeiler des aus Natursteinen gemauerten Furkareuss-Viadukts II unterspült wurde, einbrach und die Brücke mitriss. Man stand wenige Wochen vor der Aufnahme des durchgehenden Sommerverkehrs auf der Furka-Oberalp-Bahn (im Winterhalbjahr war der Betrieb jeweils zwischen Oberwald und Realp eingestellt). Dass damit in diesem Jahr nichts mehr werden würde, schien festzustehen. So schnell konnte eine Ersatzbrücke an dieser Stelle nicht errichtet werden. Im Sommer 1955 würde es daher für alle Reisenden heissen: «An der Wilerbrücke umsteigen!» Etwas erleichtert wurde diese unbequeme Massnahme durch den Umstand, dass unmittelbar neben der Wilerbrücke auch die Brücke der Militärstrasse ins Witenwasserental über den Fluss führt. Über sie und den anschliessenden Wanderweg

gelangten die Fahrgäste zu Fuss von einem Zug zum andern.

Eile auf der Suche nach einem Ersatz war dennoch geboten, konnte die neue Brücke doch nur in den kurzen Sommermonaten gebaut werden. Sie sollte nicht nur rasch aufgestellt werden können, sondern auch stabiler als die alte sein. Erschwerend hinzu kam der Umstand, dass die Brücke mitten in einem 110-Promille-Gefälle mit Zahnstange liegt. Man fand die Lösung in einer Stahlverbundkonstruktion mit nur mehr einem, auf sicherem Untergrund stehenden Mittelpfeiler. Auf einem vorgefabrizierten, stählernen Tragkasten sollte an Ort und Stelle ein Betontrog für die Fahrbahn (Schotterbett, Gleis und Zahnstange) aufgebracht werden. Die im Unterland gebaute Stahlkonstruktion wurde in drei Teilen mit der Bahn zur Baustelle gebracht. Dabei musste in Gö-



Wilerbrücke mit Zug der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (HG 3/4 Nr. 1), 2007; im Vordergrund die Brücke der Militärstrasse ins Witenwasserental / Pont de Wiler avec convoi du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka (HG 3/4 no. 1), 2007; au premier plan, le pont de la route militaire en direction du Witenwasserental



Die alte Wilerbrücke in den 1920er Jahren mit Zug der Furka-Oberalp-Bahn (FO) und Dampflokomotive HG 3/4 / L'ancien pont de Wiler dans les années 1920 avec un train du chemin de fer Furka-Oberalp (FO) et loc à vapeur HG 3/4

schenen von der Normal- auf die Schmalspur umgeladen werden, wofür zwei fahrbare Krane der SBB herangezogen wurden. Die Installationen an Ort und Stelle bestanden aus einer Verschiebebühne auf der unteren Brückenzufahrt, einem Stahlgerüst über dem Mittelpfeiler und den Zug-einrichtungen. Dazu kamen noch ein vorderer, 15 m langer und ein hinterer, kurzer Einbauschnabel für die eigentliche Brückenkonstruktion. Die Verschiebebahn – ein Rost aus DIN-Trägern von rund 35 m Länge – lag in der Verlängerung der Brückenachse, d. h. tangential an die untere Zufahrtskurve mit Berührungspunkt am vorderen Ende über dem Widerlager. Mit ihrem hinteren Teil reichte sie bis in einen Ausschnitt am bergseitigen Hang des Bahntrassees. Auf dem Trägerrost waren vier

Rollenpaare auf die ganze Länge verteilt, je ein weiteres Paar auf dem Pfeilergerüst und dem obern Widerlager. Das untere Zufahrtsgleis wurde soweit als möglich hangauswärts geschoben, damit der Bahnwagen mit den Brückenteilen bis neben die Verschiebebahn geschoben werden konnte. Die Platzverhältnisse waren hier äusserst knapp, und es musste jeder Dezimeter ausgenützt werden. Als Zugorgane waren auf dem obern Widerlager zwei Seilwinden installiert. Gleich nach dem Ablad des ersten Brückenelementes auf die Verschiebebahn wurde dieses mit dem vorderen Einbauschnabel verschraubt und beide Teile soweit vorgezogen, dass der hintere Teil der Verschiebebahn zur Aufnahme des nächsten Montageschusses frei wurde. Auf diese Weise wurde fortgefahren, und nach

wenigen Tagen war die Brücke an Ort und Stelle. Die weiteren Arbeiten – Abnieten, Vorspannen der Stahlkonstruktion durch Heben des Mittellagers, Schalen und Betonieren der Fahrbahnplatte, erstes Vorspannen des Verbundträgers sowie Verlegen und Einschottern des neuen Gleises – folgten sich rasch. Am 8. September 1955, also noch vor der Wintersperre der Bergstrecke, konnte nach einer Belastungsprobe der erste Zug über die neue Brücke rollen. Der Bau war ein Rekord, auf den alle Beteiligten, so sie noch leben, bis heute stolz sind.

Literatur:

Gut, H.: Die Wilerbrücke der Furka-Oberalp-Bahn. Schweizerische Bauzeitung, 74. Jahrgang, Heft 30 vom 28. Juli 1956.

Das Furkagebiet hat auch im Winter seine Reize

Winter im Furkagebiet

Von Ruedi Traub

Das Goms ist als Langlaufgebiet nicht so bekannt wie das Engadin. Aber so wie der «Engadiner», wird auch jedes Jahr der «Gommer» durchgeführt. Die Talebene ist schneesicher und kalt. Minus zwanzig Grad im Januar ist keine Seltenheit.

Einsam und romantisch präsentiert sich der Talboden. Keine Supermärkte, keine Einkaufsmeilen, keine Wellnesszentren, keine Bars und Discos, dafür Natur pur und gepflegte Loipen. Für die Nichtlangläufer werden schöne Spazierwege präpariert. Schneeschuh-Wanderwege sind gut markiert und mit einem versierten Führer kann man anspruchsvolle Touren bis weit hinauf unternehmen. Wer es gemütlich haben will, spaziert der Rhone entlang, lauscht, wie sie murmelt, plätschert, rauscht oder gurgelt. Aufmerksame Spaziergänger beobachten die Wasseramsel, wie sie, nach Futter suchend, in die Rhone taucht und nach Insektenlarven jagt.

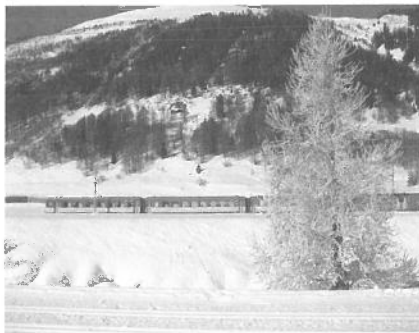


Die präparierte Furkastrasse bei Oberwald in der Abendsonne. Man spaziert hinauf und fährt mit dem Schlitten (beim Restaurant erhältlich) wieder hinunter. La route de la Furka damée près d'Oberwald dans le soleil couchant. On monte à pied et descend en luge (disponibles au restaurant).

Sämtliche Restaurants, jedes mit verschiedenen Walliser Spezialitäten im Angebot, werden durch die Loipe erschlossen. Trockenfleisch, Käse (Gommer), Würste (Gommerli), Choléri (Chollere), Gsottäs (Gsottus), Fondue, Raclette und



Was gibt es Herrlicheres, als am heimeligen Feuer bei einem guten Glas Walliser Wein auf sein Steak zu warten? / Il n'y a rien de plus merveilleux que d'attendre son steak devant le feu de bois un verre de vin à la main.



Die wohlbekannte MG-Bahn begleitet den Langläufer auf seinen Runden. Müde fahren mit dem Bähnli wieder heim. / Le Chemin de fer MGB bien connu escorte les fondeurs. Ceux qui sont fatigués rentrent avec le petit train.



Es muss nicht unbedingt Fleisch sein, auch eine vegetarische «Chollere» (Cholera) kann durchaus den Hunger stillen. (siehe Heft 2/10, S. 14) / La viande n'est pas obligatoire, un «Chollere» (Cholera) végétarien aussi calme la faim (voir cahier 2/10, p. 14)

Fleisch vom Grill werden serviert. Ist man müde nach dem Essen, findet man leicht die Bahn- oder Postautohaltestelle. Tipp: Auto beim Restaurant abstellen, mit dem ÖV wegfahren und dann zurück zum Auto (Restaurant) langlaufen.

Eine weitere Kombination ÖV/Auto: Vom Einzugsgebiet Zürich mit dem Wagen nach Realp, hier ein «Sportbillett» lösen und dann – schwupps – durchs Tunnel ins Langlauf-Paradies entschwinden. Ganz sportlich und ökologisch: Zürich ab 08.31 Uhr und 2 h 40 Min. später in Oberwald eintreffen, in einem der Sportgeschäfte Skis (richtig gewachst) und Stöcke mieten und dann stundenlang auf der Loipe schwitzen (Umkleidekabinen vorhanden).

(Fotos: R. Traub)



Die gut gespurte Loipe entlang der murrenden Rhone. Raureif überzuckerte die Bäume. / La piste de fond bien tracée le long du Rhône murmurant. Les arbres sont saupoudrés de givre.

Abonnement für Eisenbahn-Amateur für VFB-Mitglieder günstiger

VFB-Mitglieder können ab 2011 die Zeitschrift Eisenbahn-Amateur günstiger abonnieren, da der VFB beim Schweizer Verband Eisenbahn-Amateur Mitglied wird. Davon profitieren nun alle VFB-Mitglieder.

Der Normalpreis des Abonnements beträgt CHF 105.–. VFB-Mitglieder können die Zeitschrift zum Verbandspreis von CHF 72.– beziehen.

Bisherige Abonnenten können eine Kopie des VFB Mitgliederausweises 2010 bis am 30.11. an den Präsidenten des SVEA, Rudolf Steinmann, Oberseeburgrain 10, 6006 Luzern einsenden. Das Abo für 2011 und folgende wird automatisch umgewandelt und gleichzeitig wird der Verbandsausweis SVEA zugestellt.

Neuabonnenten müssen ebenfalls eine Kopie des Ausweises zustellen, um die Vergünstigung zu erhalten.

Der Zentralvorstand

Buchbesprechung Hans Peter Häberli: Die kühnste Bahn der Welt, Baden (hier+jetzt) 2010

Von Alfred Heinimann

Hans Peter Häberli hat schon etliche Bücher zu Eisenbahnthemen geschrieben. Hier ist sein neuestes: *Die kühnste Bahn der Welt*, über die Rhätische Bahn in Literatur und Kunst. Es ist ein sehr hübsch aufgemachtes Buch, und es bietet nicht nur Texte verschiedenster Autoren, sondern auch Streckenkarten, technische Angaben und farbige Illustrationen, wie z.B. Werbeplakate aus vergangenen Zeiten. Gegliedert ist das Buch in sechs Hauptkapitel, den sechs Hauptlinien der RhB folgend, und innerhalb der Kapitel steht jeweils eine längere, sehr informative Einstimmung vor den literarischen Texten. Diese sind nur in wenigen Fällen von ganz grossen Namen verfasst; Stefan Zweig, Thomas Mann und Ferdinand Freiligrath wären dort zu nennen. Die meisten Texte stammen von z.T. unbekannteren Autorinnen und Autoren, oft aus dem Bündner-

land. Dies führt dazu, dass das Buch wie der Kanton mehrsprachig ist, wobei den rätoromanischen und italienischen Texten sehr gebrauchsfreundlich auch eine deutsche Übersetzung beigegeben ist.

Ein kleines Fundstück, das man als Laie sonst wohl nirgendwo antreffen würde, folgt am Schluss des Buchs: die RhB-Sprachregelung für Durchsagen in der Bahn. Dort erfährt man nicht nur, auf welcher Teilstrecke in welcher sprachlichen Reihenfolge die Stationen etc. angesagt werden, sondern auch welcher der vier romanischen Dialekte dabei verwendet wird. Zwischen die Texte gestreut wunderbare Illustrationen, und das Ganze als sorgsam gestaltetes und gebundenes Buch, das seinen Preis von Fr. 48.– absolut rechtfertigt und wert ist. Ein Genuss für unterwegs, aber auch vor oder nach einer Reise mit der Rhätischen Bahn!

Die kühnste Bahn der Welt

Die Rhätische Bahn in Literatur und Kunst

Hans Peter Häberli (Hg.)

2010, 276 Seiten, 49 farbige

und 2 schwarzweisse Abb.,

mehrere Karten, Format 15 x 23 cm,

gebunden mit weicher Decke

ISBN 978-3-03919-143-7, Fr. 48.00



La division exploitation aussi travaille en hiver

Tarifcation, planification et formation

De Thomas Schubiger,
remplaçant du chef d'exploitation

La division exploitation du DFB met à profit les mois d'hiver pour l'élaboration des horaires, tarifs et prescriptions. De plus, les vendeurs, agents de train et agents-circulation sont formés.

Durant l'hiver, la division exploitation n'est pas sur la ligne, mais elle n'est pas pour autant en état d'hibernation. Alors que les gens de la Construction entretiennent les outils et se préparent aux travaux de déneigement, l'Exploitation aussi travaille avec zèle. Nous voulons exprimer ici nos remerciements pour ce travail qui se fait « derrière les coulisses ».

Horaire et manuel

Les prescriptions d'exploitation doivent régulièrement être actualisées selon les directives de l'OFT (Office Fédéral des Transports). Les travaux sur l'horaire, qui doivent être réalisés en étroite collaboration avec la division Marketing, ne concernent pas seulement les inscriptions dans l'indicateur officiel et dans les propres articles de publicité. L'horaire graphique et les plans de service doivent aussi être établis et les réservations des places sur Internet contrôlées et optimisées.

Voici comment se fait la tarifcation : la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald a

créé une nouvelle situation. Comme base, il a fallu se procurer le tarif CFF, le reporter sur l'ordinateur et le compléter avec les particularités du DFB. Pour rendre compréhensible la matière complexe aux personnels de guichet du DFB, le « manuel de vente » a été créé, où tout ce que le personnel de guichet et le personnel navigant doivent savoir au sujet des tarifs a été consigné. Il a fallu se procurer des cartes d'hôtes et de membres à faire figurer comme exemple dans le manuel.

Ce procédé est très exigeant, puisqu'il faut respecter ces conditions cadres : rapprochement avec le tarif CFF, maintien des

tarifs pour le tronçon existant et rabais de retour.

Formation et examens

En raison du rapide roulement du personnel, la formation est particulièrement importante chez les guichetiers. Les nouveaux collaborateurs doivent compter avec une durée de formation d'une semaine. Le personnel expérimenté, qui n'a qu'à assimiler les nouveautés, s'en tire avec une durée de formation plus courte. Les collaborateurs doivent être mis au courant du service général de guichet, familiarisés

avec les prescriptions et instruits à l'utilisation des appareils.

Dès 2010, tous les agents d'accompagnement (chefs de train) doivent avoir réussi un examen selon les nouvelles prescriptions de l'OFT. Il faut mettre à disposition la documentation pour la formation et convoquer les instructeurs du service des trains. En cas de problèmes de délais, le remplaçant du chef d'exploitation doit parfois remplacer les instructeurs au pied levé.

Le DFB forme aussi les agents-circulation qui, fondamentalement, ont déjà une formation CFF. Celle-ci doit toutefois être

complétée en vue de l'engagement sur la Ligne sommitale de la Furka, notamment en ce qui concerne la sécurité. Mais, il faut aussi leur transmettre les particularités de la crémaillère et du service vapeur, en tenant notamment compte du fait que les locomotives à vapeur nécessitent un long temps de préparation avant d'être opérationnelles. Avant de pouvoir travailler de manière indépendante, l'agent-circulation du DFB reçoit des instructions détaillées et passe un examen, dont l'expert était pour la première fois dès 2009 le remplaçant du chef d'exploitation.

Pas de coups de fouet au visage des passagers

Vent nouveau dans le contrôle de la végétation sur la Ligne sommitale de la Furka

La végétation le long du tracé est un problème récurrent pour tous les chemins de fer, la chimie est indésirable et les « travaux manuels » très fatigants. La solution s'appelle « contrôle de la végétation », soit un mélange sensé de chimie et de travail manuel.

La végétation le long de la ligne sommitale est variée et marquée par la situation alpine. La beauté et la variété des prés, fleurs, buissons et forêts réjouit les passagers et agrémentent le voyage.

Toutefois, la végétation dégrade aussi nos installations. Elle s'avance sur le tracé, dérange l'efficacité du lit de ballast et l'adhérence des locomotives à vapeur. Les racines des buissons peuvent pénétrer dans les ouvrages d'art en maçonnerie de pierres naturelles et les altérer. Surtout lors de la deuxième moitié de la saison, les surfaces herbeuses sèches inexploitées représentent un risque d'incendie. Il en est de même pour les brindilles et les branchages dans les zones forestières traversées par notre train. Et, finalement, nos hôtes devraient pouvoir regarder par les fenêtres ouvertes des wagons, sans que des branches des buissons les frappent au visage.

La contre-mesure s'appelle « contrôle de la végétation »

La division construction organise depuis de nombreuses années des engagements pour maîtriser la verdure. En raison des grands projets de construction pressants, ces mesures n'ont jusqu'à maintenant pas toujours pu être mises en pratique comme cela était voulu.

L'importance de la végétation au DFB a été redéfinie dans le courant de l'hiver passé par la formation d'un groupe de la végétation. Comme jusqu'à maintenant, l'engagement éprouvé de bénévoles reste de mise pour réaliser les travaux qui sont exécutés dans le cadre des semaines de travail de bénévolat des sections et, en plus, de camps d'apprentis et de classes scolaires.

Pour la réalisation efficace des différentes mesures, nous avons réussi à nous adjoindre six chefs de groupes de travail supplémentaires. Hans Zaugg, Kurt Solleder, Hans Friedli, Norbert Kaufmann, Hans Stäger et Charles Müller encadreront les engagements et instruiront les collaborateurs, prépareront et entretiendront les outils et mettront en pratique les mesures de protection sur les places de travail. Paul Erni s'est mis

à disposition comme chef du groupe végétation. Il planifie et coordonne les engagements en collaboration avec la direction de la division construction et tient le « cadastre vert ». Il assure la poursuite de la formation continue des chefs de groupes de travail et surveille l'exécution des travaux. De plus, il est responsable pour l'application du contrôle chimique de la végétation. A cet effet, il a pu acquérir les connaissances pratiques et théoriques prescrites par la loi au cours de l'hiver dernier auprès de l'établissement d'enseignement spécialisé en écologie « sanu » à Bienne. Grâce à l'examen pour l'obtention du certificat de compétence réussi le 22.4.2010 avec la meilleure note, il est autorisé à engager des produits phytosanitaires pour l'entretien des installations ferroviaires. Nous remercions Paul Erni pour son grand engagement et le félicitons pour le succès obtenu aux examens. Les remerciements vont aussi au formateur « sanu », qui a très généreusement soutenu le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka en formant Paul Erni.

Nous souhaitons plein succès à toute l'équipe végétation lors de ses activités astreignantes, mais aussi très belles et gratifiantes dans les espaces verts.



« Sanu » offre depuis plus de 21 ans la meilleure formation pratique pour adultes dans les domaines de l'environnement et de la durabilité. Des clients de toute la Suisse et de l'étranger y acquièrent les compétences nécessaires pour la gestion responsable d'entreprises, de communes, de villes et d'associations. Gestion responsable veut dire: créer une utilité à long terme, sans léser des tiers, tout en assumant de manière équilibrée et durable la responsabilité de son organisation vis-à-vis de la société, de l'environnement et de la création de valeur économique. L'offre englobe cycles de formation, séminaires, congrès, mais aussi formations internes aux entreprises, conseils en formation, animations et accompagnements de processus pour entreprises, administrations et organisations de la société civile.

Mission

« Sanu » qualifie les professionnels à agir de façon responsable dans leur domaine d'activité professionnelle et contribue au succès à longue échéance de l'organisation cliente ainsi qu'à l'employabilité de la personne formée.

Clients et Clientes

Annuellement, 3000 personnes de l'économie, des administrations, des communes, de la politique et d'associations.

Offres

Chaque année, plus de 100 prestations en quatre langues dans toute la Suisse et à l'étranger.

Qualité

Satisfaction moyenne des clients : note 5 à 5.5 sur 6. Certifications ISO 9001, ISO 14001 et eduQaa.

Réseau

Chaque année 300 intervenants de l'économie, de la recherche et de l'administration. Plus de 70 partenaires pour la communication et la distribution.

Organisation

Chiffre d'affaires de CHF 4 millions, environ 25 employés fixes. Fondation fondée en 1988 avec siège à Bienne. Soutenue par la Confédération, les cantons et communes, scjn, les Hautes écoles, le WWF, Pro Natura, SWISSMEM, le secteur financier, la branche de la construction, les milieux agricoles et forestiers.

Club des 1000 toujours actif pour les HG 4/4

Assemblée générale du Club des 1000

De Kurt Aeberli, président

Lors de l'assemblée générale (AG) Kurt Aeberli a présenté le plus jeune membre du Club, Mateo (6 ans). De plus, le président a fait un exposé sur la reconstruction de la HG 4/4 et a mentionné qu'en 2009 le Club a pu remettre 130'000 francs à la SA.

Le 12 juin, nous avons pu saluer plus de 30 membres venus à l'AG à Jona. Notre président désirait inviter notre nouveau ré-

dacteur, mais celui-ci avait déjà spontanément adhéré au Club après une visite à l'atelier de Coire, tellement il avait été impressionné par le travail qui y était réalisé sur la HG 4/4, mais aussi par les talents culinaires de deux bénévoles qui y œuvrent pour le bien des « Fronis » (voir l'article dans DadF 1/2010). Mateo, notre plus jeune membre, nous a aussi rendu visite en compagnie de son grand-père. Nous

ne savons pas si c'est Mateo qui pourra faire le voyage inaugural dans la cabine de la HG 4/4 restaurée, ou son grand-père, mais l'adhésion au Club est, nous semble-t-il, un cadeau sensé des grands-parents pour leurs petits-enfants.

Hormis les affaires ordinaires, qui ont été liquidées assez rapidement, étant donné qu'il n'y avait pas d'élections, le président a fait un exposé sur la reconstruction des HG 4/4 et les nombreux problèmes qui doivent être réglés. En tant que membre, on est toutefois déjà bien orienté, puisqu'une lettre circulaire, qui informe sur l'avancement des travaux à l'atelier de Coire, paraît à intervalles irréguliers. On y apprend par exemple aussi qu'en 2009 le Club a soutenu la SA avec un montant de 130'000 francs, qu'en 2010 un montant

semblable sera versé et que pendant le marché de Gletsch durant le grand week-end d'août nous tenons un stand et y vendons symboliquement des éléments de locomotives.

Le Club a aussi élaboré des descriptions du projet de restauration et – ensemble avec la section NWS – les a présentées au fonds cantonal des loteries. Nous voudrions tenter cette démarche également avec les sections Zurich et Berne. De plus,

nous faisons de la publicité pour le Club et le Train au moyen d'une paroi d'affiches dans les vitrines de la banque Raiffeisen. Si nous avons le succès escompté, nous pouvons assurer un soutien financier considérable jusqu'à la dissolution du Club, après la course inaugurale de la locomotive HG 4/4 du Club.

Rendez nous visite sur www.1000er-club.com

35'930 heures de travail de bénévolat ont été fournies dans la seule division construction. Bernhard a rappelé l'importance des HG 4/4, dont la remise en état devient possible grâce à Stadler Rail et à d'autres entreprises. La révision de la loc 9 aussi progresse. De plus, on a appris de Peter Bernhard que l'augmentation des prestations kilométriques de 30 pour cent aura un effet sur l'exploitation, l'entretien et les intervalles de révision. L'extension de l'horaire en raison d'« Oberwald » bute contre des limites personnelles et matérielles.

Le président du Comité central, Robert Frech, a démontré que le vieillissement fait diminuer les niveaux des prestations et des contributions bénévoles. Le but d'augmenter à Fr. 500'000 la contribution financière de l'ALSF au DFB SA exige une notable augmentation du nombre de membres. Frech a aussi rappelé la nécessité d'une planification sérieuse de la relève.

Le président du Conseil de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB, Peter Riedwyl, a rappelé que la SFB a pu réunir presque 6 millions de francs venant de 2482 donateurs. Jusqu'à maintenant, elle a été en mesure de financer des prestations pour un montant de 4,7 millions de francs. Jusqu'en 2014, il faut prévoir des besoins financiers s'élevant à 4 ou 5 millions, notamment pour la remise en état des locs HG 4/4 et la fin de la construction de la remise à Realp. Pour cette raison, la Fondation vise à augmenter le résultat de ses collectes de 600'000 à un million de francs.

24^e assemblée générale ordinaire du DFB SA

Sous le signe de l'achèvement de la ligne

De Hansueli Fischer

ANDERMATT – Le DFB SA à la veille de l'ouverture du tronçon Gletsch–Oberwald. Malgré l'allégresse justifiée, il ne faut pas oublier que les défis futurs ne seront pas moindres.

Le samedi 27 juin 2010, le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB SA a tenu son assemblée générale (AG) dans la salle polyvalente à Andermatt. Les 284 actionnaires présents ont approuvé le rapport annuel et le bilan 2009. La perte annuelle de 259'905 Francs a été reportée sur l'exercice suivant. L'exploitation ferroviaire de la saison 2009 a été un succès et s'est déroulée sans accidents. 25'196 passagers ont savouré le voyage par-dessus la Furka. Le bénéfice du trafic de voyageurs était supérieur de 2 pour cent à celui de l'année précédente.

Augmentation du capital réussie

L'AG a donné décharge au conseil d'administration pour l'exercice 2009 et a réélu tous ses membres pour une nouvelle législature de 3 ans. Oskar Laubi a été confirmé au poste de président, Hermann Walser à celui de vice-président. Dans son allocution présidentielle, Oskar Laubi a relevé le succès de l'augmentation du capi-

tal décidée l'année passée. Le DFB SA a reçu 530'000 francs qui seront utilisés pour amortir d'anciennes dettes et pour le financement d'investissements.

Grande fête ferroviaire pour tous

L'année en cours est placée sous le signe de l'inauguration du tronçon Gletsch–Oberwald. Avec la mise en service de ce tronçon, l'entier de la ligne historique du Glacier Express est de nouveau praticable. Ceci sera célébré par une manifestation officielle le 12 août, suivie d'une grande fête ferroviaire populaire du 13 au 15 août à Gletsch. L'œuvre impressionnante de la reconstruction entière de la ligne sommitale n'aurait pas pu être réalisée sans le soutien actif de centaines de travailleurs bénévoles, ni sans l'aide généreuse de donateurs et de sponsors. « Nous leur devons toute notre gratitude » a conclu le président du CA, Oskar Laubi.

DFB SA, ALSF et SFB

Le directeur de l'entreprise, Peter Bernhard, a informé sur la bonne marche de la saison écoulée et les nombreuses réservations pour la saison en cours. Il a rappelé l'installation de la crémaillère escamotable et la terminaison de la ligne.



Deuxième Event de la Fondation SFB

Donateurs invités à la Furka

Du conseiller de la Fondation Walter Benz

Le 11 septembre 2010, la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) a invité nos donateurs à la deuxième édition de son Event. Une plaque commémorative a été fixée à la gare en l'honneur de notre généreux mécène Hansjörg Wyss. Après le délicieux repas pris au « Glacier du Rhône », le groupe s'est déplacé vers la chapelle anglicane ou Ph. Imwinkelried, P. Riedwyl et P. Bernard ont tenu de brèves allocutions.

Par un temps magnifique, les quelques 100 invités se sont retrouvés à la gare à Oberwald. Ils y ont reçu une jolie photo d'un train arrivant d'Oberwald entrant en gare de Gletsch, sur laquelle était inscrit leur nom. Nos donateurs ont visité avec intérêt la nouvelle gare du Train à vapeur, avec le train-navette pour Gletsch prêt au départ, ainsi que la crémaillère rétractable qui franchit la route cantonale. Puis la société a fait le voyage vers Gletsch, à travers

les forêts de mélèzes et le long du Rhône, à bord du deuxième train en attente.

Les participants se sont regroupés devant la gare de Gletsch où ils ont été salués cordialement, notamment le plus ancien donateur, Max Hämmerli, âgé de 91 ans. Comme souvenir, il a reçu du président du conseil de fondation un bout de rail avec l'inscription « 12 août 2010 Réouverture du tronçon Gletsch-Oberwald ». En l'honneur de Hansjörg Wyss et en remerciement pour son financement du tronçon Gletsch-Oberwald, une plaque commémorative a été apposée contre la façade de la gare et inaugurée. Sans l'aide généreuse du mécène, le dernier tronçon de la ligne sommitale de la Furka n'aurait pas pu être reconstruit. Malheureusement, il ne lui a pas été possible de participer à la fête. Après un délicieux repas de midi pris au « Glacier du Rhône », la société s'est rassemblée dans la chapelle anglicane où, dans de brèves allocutions, Philipp Imwin-

kelried, vice-président de la commune d'Obergoms, a expliqué l'importance du Train à vapeur pour la vallée de Conches, Peter Riedwyl, président du conseil de fondation, a présenté les projets actuels de la fondation SFB, Peter Bernhard, directeur du DFB SA, a informé sur l'exploitation du Train à vapeur. Par groupes, les invités ont par la suite visité les attractions de Gletsch : centrale électrique dans la Maison bleue, exposition « Glaciers sous serre », plaque tournante, gare et kiosque, InfoPoint, centrale électrique dans l'annexe du « Glacier » et circuit dans l'hôtel historique.

Après une journée bien remplie, nos hôtes ont rejoint Oberwald avec un train spécial et sont retournés à la vie quotidienne avec la certitude d'avoir fait un don qui est judicieusement utilisé.

Est donateur/trice de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB Oberwald celui ou celle qui vire, une fois ou tous les ans, deux mille francs sur le compte postal 60-732268-5 de la Fondation. Il/elle sera invité(e) à participer à un événement qui a lieu soit sur la ligne sommitale, soit chez une organisation amie. Les dons sont exonérés d'impôts. Avec votre don, vous aidez à sauvegarder notre Train à vapeur. Merci !

Durant tout l'été 1955

Changer de train au pont de Wiler !

De Arthur Meyer, contrôleur et accompagnant DFB

Tous ceux qui ont participé au déneigement le savent : année après année, la Ligne sommitale de la Furka doit être reconquise et soustraite aux forces de la nature. Depuis le début, ce chemin de fer était confronté aux forces naturelles. Les ponts sur le versant uranais de la ligne étaient particulièrement exposés. L'histoire particulière du pont du Steffenbach, qui a été arraché par une avalanche avant même qu'un premier train n'ait pu le franchir, puis a été remplacé par la construction actuelle, est bien connue. Par contre, beaucoup d'enthousiastes de la Furka ignorent que le pont de

Wiler, à proximité de Realp, a lui aussi été détruit par les éléments, et que durant tout un été les passagers ont dû changer de train à cet endroit en pleine nature.

Le 10 mai 1955, la fonte des neiges avait fait grossir les eaux de la rivière, qui a sapé les fondations d'un des quatre piliers en maçonnerie de pierres naturelles du viaduc de la Furkareuss II. Le pilier s'écroula et entraîna le reste du pont dans sa chute. On était alors à quelques semaines de la reprise du trafic estival sur la ligne sommitale de la Furka (durant l'hiver, le tronçon entre Realp et Oberwald était hors service). Tout semblait

indiquer que la circulation ne serait pas rétablie pour l'année en cours. Il était impossible de reconstruire un pont de remplacement à cet endroit en si peu de temps. Durant l'été 1955, le mot d'ordre pour tous les passagers à cet endroit allait être : « Pont de Wiler – changement de train ! » Petite consolation : cette mesure allait être facilitée par la présence à proximité du viaduc disparu d'un pont de la route militaire en direction du Witenwasserental. Il suffisait aux passagers de quitter leur train sur une rive, de traverser à pied le pont routier, puis de prendre un petit chemin pédestre sur quelques mètres pour accéder à leur train de correspondance sur l'autre rive.

Il était urgent de trouver une solution de rechange, car la construction d'un nouveau pont ne pouvait se faire que durant la courte saison d'été. Non seulement il fallait pouvoir le construire rapidement, mais il

devoit être plus solide que l'ancien. Une difficulté supplémentaire était la rampe de 110 % dans laquelle il devait être établi. La solution consistait en un édifice composite en acier reposant sur un seul pilier installé sur une base solide; sur place, une construction en béton en forme d'auge, qui devait recevoir la voie (lit de ballast, rails et crémaillère), allait être posée sur un support en acier préfabriqué en plaine.

Les éléments métalliques ont été acheminés sur le chantier par train. A Göschenen, il a fallu les transborder de la voie normale sur la voie métrique, ce qui a nécessité l'emploi de deux grues mobiles des CFF. Sur place, les installations consistaient en un pont transbordeur sur la rampe d'accès inférieure du pont, un échafaudage en acier chapeautant le pilier central, et les installations de treuillage. S'y ajoutaient un bec encastrable avant de 15 mètre et un autre plus court à l'arrière pour le pont lui-même. Le pont transbordeur – un caillebotis d'environ 35 mètres fait de poutrelles DIN – se trouvait dans le prolongement de l'axe du pont, sa partie inférieure s'insérant dans une anfractuosité du terrain. Quatre paires de rouleaux étaient répartis à intervalles réguliers sur le caillebotis, une autre paire se trouvait sur l'échafaudage du pilier central et une dernière sur la culée supérieure. Vu le manque de place, la voie d'accès inférieure a été ripée au maximum vers le bord pour permettre aux wagons chargés des éléments du pont de se positionner juste à côté de la construction en caillebotis. Deux treuils étaient installés sur la culée amont. Une fois déchargé sur le pont de roulement, le premier élément du pont était vissé au bec d'encastrement et l'ensemble avancé pour permettre de poser l'élément suivant sur la partie arrière du pont de roulement et de le fixer à l'unité déjà assemblée. En continuant de la sorte, le pont était en place après quelques jours. Les travaux suivants – rivetage, précontrainte de la construction en acier par soulèvement de l'appui central du point, coffrage et bétonnage du tablier du pont, première précontrainte du porteur composite ainsi que pose de la voie et ballastage – ont suivi à un rythme soutenu. Après un essai de charge, le premier train a pu franchir le nouveau pont le 8 septembre

1955, donc encore avant la fermeture hivernale de la ligne sommitale. La construction était un record dont sont fiers tous ceux qui ont participé à sa réalisation.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15, E-Mail: personaldienst@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: Simone Hurter, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.v-f-b.info

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: dfb-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.

Einzahlungsschein-Muster:

Empfangsschein / Receipt / Rricevuta	Einzahlung Giro	Verserment / Virement	Versamento Girata
STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE 3999 OBERWALD	STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE 3999 OBERWALD		
60-23 2268-5 CHF	60-23 2268-5 CHF		
FELIX MUSTER MUSEGGASSE 3 8922 MUSTERLINGEN	110		FELIX MUSTER MUSEGGASSE 3 8922 MUSTERLINGEN

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

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstatt

**Revisionsarbeiten an den Personenwagen
B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210) und B 4233**

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstagsbesuche

Samstag, 12. März 2011

Samstag, 16. April 2011

Samstag, 5. November 2011

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstagsbesuchen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.

Anmeldung dazu ist erforderlich. Informationen siehe Werkstatt

Rohrerstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54

Für Besuche in der Wagenwerkstatt wird um vorgängigen Kontakt

Tel. 079 645 28 54 gebeten.

Generalversammlung 2011

Freitag, 4. März 2011, 19.00 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

Tag der offenen Wagenwerkstatt

Freitag, 29. April 2011

Öffnung ab 17.00 Uhr

Offizieller Teil ab 18.30 Uhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Provisorische Termine

Freitag/Samstag, 10./11. Juni 2011

Freitag/Samstag, 30. September/1. Oktober 2011

1. Arbeitswoche 2. bis 7. Mai 2011

2. Arbeitswoche 4. bis 9. Juli 2011

3. Arbeitswoche 29. August bis 3. September 2011

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Saison-Eröffnungsfahrt Realp-Oberwald und Schifffahrt

auf dem Briener See Samstag, 2. Juli 2011

Sommerfahrt Oberwald-Realp und Besichtigung Festung

Fürigen Samstag, 27. August 2011

Saison-Abschlussfahrt Oberwald-Realp und Besichtigung

Festung Fürigen Samstag, 1. Oktober 2011

Sektionsreise 2011 zur Alpbahn in der Schwäbischen Alb

mit Besichtigung der Instandstellung der Zahnrad-Dampflokomotive

97 501 in Reutlingen DE Sonntag, 18. September 2011

Reisen mit Eurobus

3-Tages-Fahrten «Dampfbahn Furka-Bergstrecke und Schweizer Alpenpässe»:

– Mittwoch, 20. Juli – Freitag, 22. Juli 2011

– Mittwoch, 3. August – Freitag, 5. August 2011

– Mittwoch, 17. August – Freitag, 19. August 2011

Reisen an die Furka-Bergstrecke mit Eurobus **in Zusammenarbeit mit dem General-Anzeiger Brugg/Baden:**

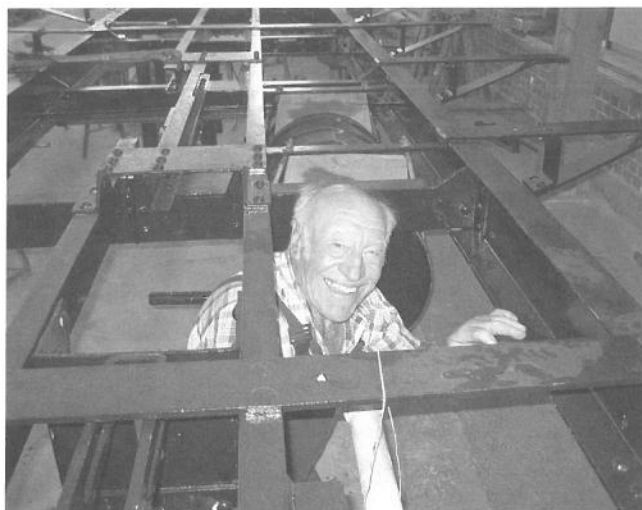
– Dienstag, 19. Juli 2011

– Dienstag, 26. Juli 2011

Anmeldungen und Infos über das Programm dieser Reisen bitte

direkt bei Eurobus verlangen (056 461 63 63, www.eurobus.ch).

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 4/2010 und www.vfb-aargau.ch



Ernst Meier beim Einbau der Bremsanlage in den B 2206

Ernst Meier lors de l'installation du système de freinage dans le B 2206

Ernst Meier, ein Leben für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Drehscheibensäulen zum 85. Geburtstag

Von Daniel Bühler,
Heinz Unterwiesing

Ob in der Wagenwerkstatt Aarau als Spezialist für Wagenchassis und die Vakuumbremsen, ob beim Auf- und Abbau der Steffenbachbrücke als Kenner aller Details, ob bei der Schneerräumung, der Ein- und Auswinterung aller Wasser-

systeme – Ernst Meier ist seit den ersten Tagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke dabei und ist mit seinem umfassenden Wissen, seiner Erfahrung und seinem unermüdlichen Einsatz eine wichtige Stütze der DFB. Als ehemaliger Bähnler auf der Bremgarten-Dietikon-Bahn schlägt sein Herz seit eh und je für die Eisenbahn.

Zu seinem 85. Geburtstag entschlossen sich seine Familie und Freunde, ihm ein besonderes Geschenk mit Bezug zur Furka-Bergstrecke zu machen. Ernst Meier war 1990 beim Aufbau der Drehscheibe in Realp, die von Pontresina stammt, massgeblich beteiligt und somit mit «seiner» Drehscheibe sehr verbunden. Da die Säulen, mit der die Drehscheibe gedreht



Ernst Meier und die Festgesellschaft bei der Übergabe der neuen Säulen für die Drehscheibe in Realp

Ernst Meier et les compagnons en fête lors de la remise des nouveaux poutres pour la plaque tournante à Realp

wird, in die Jahre gekommen waren und starke Gebrauchsspuren zeigten, entschlossen sich Tschösj Meier und Daniel Bühler, vier neue Pfähle zu fertigen.

Anlässlich des zur Tradition gewordenen «Meierreisli» führen am 11. September 49 Teilnehmer aus der Verwandtschaft und dem engeren Nachbarschaftskreis mit dem Car auf die Furka. Nach einer eindrucksvollen Fahrt mit der Dampfbahn von Oberwald nach Realp, fand die Übergabe des Geburtstagsgeschenks an Ernst Meier statt. Die neuen Pfähle liessen die Drehscheibe wie neu erstrahlen und Ernst durfte zur Einweihung die Lok 1 mit «seinen» Pfählen drehen. Ein ausgiebiger Apéro rundete die feierliche Übergabe an die DFB ab.

Wir wünschen Ernst Meier für die weiteren Jahre gute Gesundheit und uns und der Furka-Bergstrecke, dass er noch viele Jahre in der Lage sein wird, seine wertvollen Beiträge zur Dampfbahn zu leisten.

Sektion Innerschweiz

Von Willy Auf der Maur,
077 407 1882

Mit dem Samstags-Einsatz vom 16. Oktober konnte bei leichtem Schneefall und kaltem Wind an verschiedenen Baustellen zwischen Saison 2010 beendet werden. Eine wiederum recht grosse Gruppe schaufelte und pickelte und pflegte nach Feierabend die Kameradschaft im Pöstli Realp. Besten Dank den vielen Fronis und wir zählen auch im 2011 wieder auf Euch!
Der Vorstand wünscht einige besinnliche Tage zum Jahresende und alles Gute im 2011.

Termine: ab 1. Februar 2011: immer am **ersten Dienstag** des Monats: Furka-Höck im Hotel Anker in Luzern, ab 19.30 Uhr.

Achtung: kein Hock im Dezember und Januar

GV der Sektion Innerschweiz am Freitag, 25. März 2011, in Emmenbrücke, siehe auch separate Einladung und DadF Ausgabe 1/2011

VFB Sektion Ostschweiz

Einladung zur Hauptversammlung am Samstag 5. März 2011 im Hotel Freihof in Wil

Vom Vorstand

Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 24. ordentlichen Hauptversammlung am 5. März 2011 um 14.15 im Restaurant Freihof in Wil. Die Traktanden sind: Begrüssung, Wahl der Stimmezähler, Protokoll der HV 2010, Jahresbericht des Präsidenten, Jahresrechnung 2010, Revisorenbericht, Budget 2011, Bericht Bauchef und Bauprogramm 2011, Entlastung des Vorstandes, Anträge, Varia. Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 12. Februar 2011 beim Präsidenten eintreffen. Anschliessend an die Versammlung sitzen wir, wie gewohnt, gemütlich bei einer Bilder-Revue über die Eröffnung Oberwald-Gletsch zusammen.

Wir hoffen auf rege Teilnahme und freuen uns, Sie an der Hauptversammlung 2011 begrüssen zu dürfen.

Section romande ALSF

Soigner les relations publiques

Von Claude Solioz

Une des tâches les plus implorantes des sections de l'Association de la Ligne sommitale de la Furka (ALSF) est de faire de la publicité pour le Train vapeur de la Furka DFB SA et de trouver de nouveaux membres pour l'ALSF, afin d'assurer la pérennité de notre bien culturel. A l'occasion des festivités en relation avec la mise en service de l'entier de la ligne en août 2010, le Train à vapeur de la Furka a certes bénéficié d'une large publicité auprès du grand public par l'intermédiaire de nombreux médias. Ces apparitions médiatiques sont spectaculaires et créent un grand capital de sympathie pour

notre Train auprès d'une large population, mais leur effet direct sur le nombre de membres de l'ALSF et de sa Section romande n'est que faible. Nous participons dès lors à différentes bourses et événements, afin d'avoir un contact personnalisé avec la population et pour persuader de nouveaux membres de venir rejoindre nos rangs.

Ainsi, la Section romande était présente avec son stand, son écran de télévision et ses articles informatifs à la plus grande brocante aux antiquités de plein air en Suisse (et sa bourse aux jouets) dans le bourg médiéval du Landeron (NE), du 25 au 26.9.2010. Françoise et François Martin, Pascal Steimer, Michel Berlie et Claude Solioz ont animé le stand, ont distribué des dépliants, vendu livres, DVD et bro-

chures, et se sont entretenus avec les visiteurs qui ont pu participer à un concours. De même, la présence de la section était obligatoire à la grand-messe du jouet et du modèle réduit à Nyon: Rail-Expo, du 22 au 24.10.2010. François Martin, Blaise Eggenberg, Pascal Steimer et Michel Berlie ont assuré la gestion du stand, mettant en valeur les qualités de notre section et du Train à vapeur de la Furka.

L'équipe de bénévoles qui anime les stands de la section aux bourses et expositions cherche des collègues pour venir leur prêter main forte. Votre collaboration nous ferait plaisir; si ce job distrait vous intéresse, prenez contact avec notre président Philippe Roux (voir les dernières pages de ce magazine).



Interessiertes Publikum am Stand der Section Romande in Le Landeron (NE)
Public intéressé au stand de la Section Romande au Landeron (NE)

Sektion Solothurn

Die Geschichte einer Reise an die Furka mit Problemen

Von Robert Rellstab

Angefangen hatte es bereits in Solothurn. Beim Einsteigen in den

Bus musste der Reiseleiter feststellen, dass ein Sitzplatz fehlte. Was nun? 51 Personen und nur 50 Plätze? Die Frau des Reiseleiters verabschiedete sich deshalb von den Teilnehmern, stieg aus und liess uns winkend ziehen. Als nächstes erklärte uns der Chauffeur, es gehe nicht auf direkter Fahrt zur Kaffeepause, er müsse mit uns über Land fahren, da es in Walkringen einen Chauffeurwechsel gebe. Dort angekommen, wurde der neue Chauffeur begrüsst

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 folgende Adressen. Wir werden Sie kontaktieren. Danke.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)
 z.H. Irène Schär
 Abt. Kommunikation/Anlaufstelle
 Ruopigenring 69
 CH-6015 Luzern
 Telefon +41 41 250 07 09
 Fax +41 41 250 45 82
 Mobile +41 79 604 19 21
 E-Mail vfb.kommunikation@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)
 z.H. Peter Schwarzenbach
 Leiter Abt. Personal
 Raad
 CH-8498 Gibswil
 Telefon +41 55 246 36 15
 Fax +41 55 246 36 15
 Mobile +41 79 673 60 65
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

und der «alte» verabschiedet. Bei Spiess wurden wir umgeleitet. Wegen dem starken Gegenverkehr und dem langsamen Vorwärtskommen, wurde beim Reiseleiter ein leichtes Unbehagen bemerkt. Immer und immer wieder schaute er auf die Uhr. Die Zeit für die Kaffeepause rückte näher. Doch wieder auf der Autobahn ging es ganz flott Richtung Innertkirchen, wo wir uns eine Pause gönnten. Über den Grimsepass bei Regen und zeitweise starkem Nebel, fuhren wir nach Oberwald im Wallis, wo es etwas schöner wurde. Bevor wir aber den Dampfzug besteigen konnten, gab es ein feines Mittagessen.

Mit der Verspätung von einer halben Stunde ging es dann der zwei Wochen zuvor eröffneten Strecke Gletsch entgegen. Aber noch vor dem Kehrtunnel wurde die Fahrt abrupt unterbrochen. Die Lok 4 streikte. Was nun? Aus Oberwald kam die MGB Diesellok und bald waren wir wieder im Bahnhof Oberwald. Unser Carchauffeur musste uns abholen, war aber schon in Realp. Also warteten wir bei einem Kaffee die Ankunft des Fahrzeuges ab. Statt einer gemütlichen Dampffahrt, mussten wir mit dem Car vorliebnehmen. Dies auch noch bei starkem Nebel und über weite Strecken ohne Aussicht auf die schöne Furka-Bergwelt. Via Andermatt, Schöllenen-schlucht und Göschenen ging es auf der Autobahn Buchs entgegen. Dort stärkten wir uns für den letzten Abschnitt unserer Reise. Es wurde etwas später als in der Einladung angekündigt, aber trotz allem sah man viele zufriedene Gesichter.

*Vielen Dank
an alle Reiseteilnehmer.*

Zürich

Einladung zur Hauptversammlung

Von Bruno Letter

Datum: Samstag, 05.03.11

Ort: Bassersdorf, kath. Kirchenzentrum

Zeit: 14.00 Uhr

Traktanden: gemäss Statuten

Bis zum Redaktionsschluss sind folgende Rücktritte bekannt:
Hans Fehr: Vorstandsmitglied, Bauchef

Traugott Naef: Revisor
Interessenten für deren Nachfolge bitte beim Präsidenten melden.
Details zu den Traktanden und zum Programm werden wie immer auf unserer Website (siehe unten) und im Heft 1–11 publiziert; die detaillierte Traktandenliste und alle relevanten Unterlagen werden an der HV aufliegen.

Traditionsgemäss bieten wir auch ein Vormittagsprogramm an: Diesmal lassen wir uns bei Swisssport am Flughafen über die Verfahren bei der Abfertigung informieren und können einen Blick hinter die Kulissen der modernen Gepäck-Sortieranlage werfen.

Agenda

24.–28.11. Winti-Messe
Stamm: jeweils ab 19 Uhr
(Dezember Pause)
11.01. / 08.02. Zürich *
25.01. / 22.02. Rapperswil
22.01. Treberwurst-Essen
27.–30.01. Fespo Oerlikon
05.03. HV Bassersdorf

*Achtung neues Stammlokal:
Rest. Neubühl, ZH-Irchel

Das Wort des Präsidenten

Die letzte Ausgabe dieses ereignisvollen Jahres nehme ich wiederum gerne zum Anlass allen freiwilligen Kolleginnen und Kollegen meine Anerkennung und Dank für eine beeindruckende Leistung auszusprechen. Wie in der Vergangenheit unterlasse ich es, Namen von herausragenden Kollegen zu nennen, denn viele Stunden werden geleistet von denen ich keine Ahnung habe. Wann immer ich in Realp war, traf ich Kollegen an, welche oftmals während Tagen vor Ort arbeiten oder einen Tageseinsatz leisteten von dem ich eben zufällig erfuhr. Das Gleiche gilt insbesondere auch für unsere Kollegen, welche zuverlässig wie eine Uhr ihren Frondienst in Chur leisten. Deshalb mein Dankeschön sozusagen «in globo», stellvertretend für eine lange Liste von verdienten Aktiven! Jede/r Freiwillige, darf sich davon sein Stück abschneiden! Die DFB darf auf ein ereignisvolles und erfolgreiches Jahr zurückblicken. Zu diesem Erfolg hat unsere Sektion über Jahre viel

beigetragen. Aber jeder weiss es, mehr Fahrkilometer bedingen gezwungenermassen mehr Unterhalt und Aufwand. Ich bin überzeugt, dass die DFB wiederum auf unsere Sektion zählen kann. Bauwochen, Samstagseinsätze, Ad-hoc-Übungen und zahlreiche individuelle Einsätze werden auch im nächsten Jahr wieder gefragt sein. Ich wünsche der DFB weiterhin eine unfallfreie Fahrt, viele zufriedene Fahrgäste und allen Mitgliedern und ihren Angehörigen auch im neuen Jahr gute Gesundheit, Wohlergehen und viel Freude und Befriedigung im Dienste «unserer» DFB.

Sektionsausflug Sonntag, 29. August 2010

Vom Reiseleiter
Fritz Renold

Rundfahrt via Airolo–Nufenenpass–Oberwald–DFB–Realp

Erfreuliche 38 Mitglieder darf ich zu dieser Reise, die uns erstmals über die ganze Bergstrecke führt, begrüßen. Wir fahren um 7.31 ab Zürich HB und erreichen mit Umsteigen in Arth-Goldau auf der klassischen Gotthardroute Airolo. Hier werden wir von der Tessinersonne sowie Simone, Heinz und Arno empfangen. Mit der Reise-post fahren wir weiter durchs Val Bedretto der Quelle des Ticino entgegen. Über den Nufenenpass mit dichten Nebelschwaden gelangen wir ohne Halt ins Obergoms und fahren direkt vors Hotel/Restaurant Furka in Oberwald. Kurz davor können wir gerade live die Durchfahrt eines Dampfzuges und das anschliessende Absenken der Zahnstange mitverfolgen. Nach dem Mittagessen begeben wir uns zum neuen DFB-Bahnhof Oberwald, wo schon viele Leute den Dampfzug und die vorgespante Furkahorn bestaunen. Die grosse Publizität der Eröffnungsfeier zeigt offenbar Wirkung! Auch wir werfen einen Blick in den Führerstand oder begutachten die neue Gleisanlage. Mit einem Pfiff setzt sich unser Zug in Bewegung und klettert gemächlich bergwärts. Der Ausblick über Oberwald, den anschliessenden weiten Talboden und bis hinauf zu den Bergspitzen lässt unsere Herzen höher schlagen, und in der Tiefe hüpfen die jungen Rotten schäumend über die Felsbrocken. Auf dem Lammenviadukt überqueren wir die Kantonsstrasse und nach

dem Rottenviadukt erreichen wir den fast 600 m langen Kehrtunnel. Beim Strassenübergang erwarten uns erneut viele Leute, die unseren Dampfzug begrüßen. Beim kurzen Flanieren in Gletsch entdecke ich auf dem Abstellgleis die beiden Mitteleinstieg-Wagen an denen ich mich, gemeinsam mit weiteren Fronnis, im Frühling mit Schleifpapier und Pinsel betätigte; das Resultat dieses Einsatzes lässt sich sehen! Schon ruft die Furkahorn mit einem lauten Pfiff zum Einsteigen und die Reise geht weiter der Furka entgegen. Beim Gedenkkreuz erinnert uns der Lokführer mit einem Pfiff ans tragische Lawinenunglück von 1965 bei dem drei Menschen das Leben verloren. Kurz vor dem Strassenübergang muss die Lok etwas Schnauf holen um danach frisch gestärkt die Station Muttbach-Beivédère zu erreichen. Hier erhält unser Zug aus Sicherheitsgründen eine Diesellok an den Zugschluss gestellt. Mit vereinten Kräften stechen wir nun ins Furkaloch und erreichen bald den Bahnhof Furka. Hier erwartet uns die Gastronomie Berghaus Furka mit ihrem vielfältigen Angebot vom Nussgipfel bis zum Fendant! Die Pause wird rege für Gespräche und Kontaktpflege genutzt, auch die Natur lockt einige zu Erkundungen ins Gelände. Gestärkt besteigen wir erneut unseren Zug um in gemächlichem Tempo durch Alpweiden dem Urserentalgrund entgegen zu fahren. Über Tiefenbach, die legendäre Steffenbachbrücke und die drei Tunnel erreichen wir Realp, die Endstation. Hier reicht es noch für eine Erfrischung bevor wir mit der MGB über Andermatt und die Schöllenen Göschenen erreichen. Während der Rückreise nach Zürich träumen wir bereits von der nächsten Sektionsreise. Bis dann also!

Bauwoche 2

KW 39 26.09.–02.10.

Von Bruno Letter

Teilnehmer: Walter Schmid (Leiter), Walter Betschart, Ernst Enggist, Jakob Keller, Bruno Letter, Kurt Letter, Res Minder, Gerold Naegeli, Alfred Spahr, Ueli Stoffner, Bernhard Strehler
Die Baugruppe wurde in Vertretung von Hans Fehr durch Walter Schmid geleitet. Danke Walti für deine Bereitschaft in die Lücke zu springen.



Massarbeit beim Sortieren von Bauholz. (Foto: Alois Zimmermann)
Travail sur mesure lors du tri du bois de construction

Das Wichtigste gleich vorweg: Auch diese Bauwoche konnten wir unfallfrei und mit dem Prädikat «Zielvorgaben erfüllt» abschliessen.

Realp zeigte sich am Einrückungssonntag nicht von seiner besten Seite. Die Schneefallgrenze und der graue Himmel liessen nichts Gutes erahnen. Dies tat der guten Stimmung und der Motivation der elf Fronis aber keinen Abbruch. Für mich im Küchendienst hiess dies jedoch, jeden Tag ein Dessert als Aufmunterung bereit halten zu müssen! Dank einem grosszügigen Zustupf von Bernhard Strehler gelang dies ohne die Küchenkasse zu belasten.

Glücklicherweise war die Vorahnung falsch, denn das Wetter änderte sich zum Guten und wir erlebten einige Bilderbuchtage mit verschneiten Hängen vor tiefblauem Himmel.

Das Arbeitsprogramm von Manfred war lang und vielseitig. Ein Team verbrachte die meiste Zeit im Scheiteltunnel mit Betonieren von Längsfundamenten sowie Ausräum- und Einwinterungsarbeiten. Dies war eine sehr beschwerliche, mühsame Arbeit unter widrigen Umständen.

Ein vorgesehener Nachteinsatz im MGB-Tunnel (Aufrollen und Übernahme von nicht mehr benötigten Stellwerkseilen, welche auf unserer Strecke noch lange gute Dienste leisten werden), musste kurzfristig wegen fehlendem MGB-Triebfahrzeug abgesagt werden. Erwähnenswert ist, dass sich für diesen Nachteinsatz genügend Freiwillige zur Verfügung gestellt hätten. Dies dokumentiert den guten Willen der Gruppe.

Der nachfolgende Auszug aus dem Wochenprogramm gibt einen

Einblick über die vorgegebenen Arbeiten:

- Beim Bahnübergang Furkastrasse: Aushub, Schwelle schieben, Rohrquerung für Gleisentwässerung, Einbetonieren des Kabelschutzrohres
- Bei der Wasserfassung: betonieren Aufstieg, einbetonieren Fassungsrinne, anpassen der Sohle des Durchlasses
- Im Lammewald säubern der Böschungen von brennbarem Material
- Kurzeinsätze bei verschiedenen Arbeiten.

Ich danke der ganzen Truppe für den grossen Einsatz, auch im Namen des Gruppenleiters.

Besuch bei Stadler Rail in Bussnang 23.09.

Von Fritz Renold

34 Interessierte werden am 23. September 2010 herzlich zur Betriebsbesichtigung begrüsst. Zu Beginn erfahren wir in der Aula viel über Firmengeschichte, Fahrzeugpalette, Umsatzentwicklung und anderes mehr.

Stadler AG betreibt heute in der Schweiz nebst Bussnang Werke in Altenrhein, Winterthur (2), Biel und demnächst in Erlen; im Ausland existieren Standorte in Deutschland, Italien, Polen Tschechien, Ungarn und Algerien. Nach der Übernahme der Zahnrad-Abteilung der SLM ist Stadler heute die einzige Firma in der Schweiz, die Zahnradfahrzeuge herstellt. Die Firma hat damit über 100 Mio. Franken in den Ausbau der Schweizer Werke investiert und seit 2008 rund 500 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Nach dieser Einführung begeben wir uns in zwei Gruppen auf den Rundgang. Fahrgestelle, als wichtige und massgebliche Fahrzeugbestandteile, werden in der ersten Abteilung komplettiert und geprüft. In der Schweisserei werden die vorbereiteten Alu-Profile zu Fahrzeugkasten zusammengefügt und zusammengeschweisst, dabei kommen auch Roboter zum Einsatz. Die fertigen Kasten werden auf fehlerhafte Schweissnähte untersucht und für die Lackierung gereinigt. In der Montage werden zuerst die Führerstände in Kunststoff-Klebeteknik gefertigt, die Fahrzeuge zusammengestellt, und zwar in alien Spurweiten! Nun folgen umfangreiche Tests und Funktionskontrollen, sodass die glänzenden Fahrzeuge die erste Testfahrt möglichst ohne Störung absolvieren können. In einer weiteren Produktionshalle werden Stahlfahrzeuge neu- und umgebaut, hier wird möglicherweise demnächst auch der Lokrahmen für unsere Dampflok hergestellt. Zum Abschluss werden wir zu einem feinen Apéro eingeladen, Ein herzliches Dankeschön den beiden Herren für die äusserst interessante und kompetente Führung und auch Frau Ackermann für die Vorbereitungen.

PS: Auf unserer Website können Sie den vollständigen Bericht, der auch umfassende Infos über die Firmengeschichte enthält, nachlesen.

Samstags-Einsatz 30.10.

Vom Sektions-Redaktor Fritz Schmutz

14 Vertreter unserer regelmässigen Fronis leisteten den letzten

Gruppen-Einsatz dieses Jahres in Realp; sicher werden aber noch weitere Einzel-Aktionen folgen. Vor allem Einwinterungsarbeiten rund um die Remise waren angesagt und die gesteckten Ziele konnten einigermassen erfüllt werden. Erwähnenswert ist, dass drei der Teilnehmer erst heuer ihre «Karriere» begonnen haben; einer von ihnen äusserte sich am Abend wie folgt:

«Ich war jetzt zum zweiten Mal dabei und danke euch allen für die freundliche Aufnahme im Chrampter-Team.»

Es scheint also, dass wir keine Probleme haben mit Froni-Nachwuchs!

Treberwurst-Essen

Der zum Voraus angekündigte gesellige Anlass bei unserem Aktiv-Mitglied Fredi Spahn in Dachsen findet statt am:

Samstag, 22.01.11, ab 17.00

Kosten, ohne Getränke: Fr. 18.50 Interessenten (auch (Noch-)Nicht-Mitglieder sind willkommen) können das Detailprogramm inkl. einen kurzen Exkurs über diese feine Wurst auf unserer Website sehen oder bei unserem Event-Manager Fritz Renold anfordern; Tel. 052 335 24 39

Anmeldeschluss: 11.01.

Internet / E-Mail Adressen

Unsere Website www.vfb-zh.ch sollte unterdessen als Lesezeichen in jedem Computer gespeichert sein! Dort sind alle wichtigen Infos für die Mitglieder und sonstigen Dampfbahn-Freunden aktueller und meist auch detaillierter abzurufen als hier im Heft.



Mensch und Maschine in enger Zusammenarbeit. (Foto: Ernst Enggist)
L'homme et la machine travaillent en étroite collaboration

Und alle Vorstands-Mitglieder und Projektleiter für Frondienst können auch unter der Adresse: vorname.name@dfb.ch erreicht werden.

Norddeutschland

VFB Sektion Norddeutschland

Von Burkhard Rätzel (Schriftführer)

Die ordentliche Mitgliederversammlung 2011 der Sektion Norddeutschland findet am 20. März 2011 im Sport- und Kommunikationszentrum der Hamburger Hochbahn AG, Halle 13, Hellbrookstrasse 2 in 22305 Hamburg statt. Beginn ist um 11 Uhr.

Alle Mitglieder des Vereins und Freunde der Furka-Bergstrecke sind herzlich eingeladen.

An die Mitglieder ergeht im Januar eine separate Einladung.

Bauwoche der Sektion Nürnberg

Von Volker Kabisch (Präsident der Sektion Nürnberg)

Auch in diesem Jahr hatte die Sektion Nürnberg wieder zur Bauwoche vom 13.–18.09.2010 an die Furka aufgerufen und vierzehn unserer Fronis sind diesem Aufruf gefolgt.

Wie schon in den vergangenen Jahren erfolgte am Montag früh durch Manfred Willi die Einweisung in die bevorstehenden Aufgaben der Bauwoche. Diese waren im einzelnen Betonierungsarbeiten im Scheiteltunnel, Baustelle Wasserfassung Rottenbrücke, Gleisneubau an Drehscheibe Oberwald und viele, viele kleinere Arbeiten. Uns stand ein sehr umfangreiches Bauprogramm bevor, welches unsere ganze Erfahrung und Motivation fordern sollte. Zu Beginn seiner

Einweisung gab er uns einen kleinen Rückblick auf die erfolgreiche Eröffnung des Streckenabschnitts Gletsch–Oberwald am 12.08.2010 und die sich in den nächsten Jahren ändernde Aufgabenstellung zu den Bauwochen. Ziel in den nächsten Jahren soll es sein, das Vorhandene zu erhalten und zu vervollständigen.

In schon gewohnter und bewährter Art und Weise waren unsere Baugruppen gebildet und das jeweils nötige Material und Werkzeug zusammengesucht. So konnten die einzelnen Gruppen zügig ihre Arbeit aufnehmen.

Für die Gruppe Scheiteltunnel stand das wohl anspruchsvollste Bauprogramm bevor, galt es doch auf mehreren Metern im Tunnel Betonfundamente anzufertigen. Besonders die Kühle und Nässe, gepaart mit fehlendem Tageslicht erschwerten die Arbeiten zusätzlich. Dazu kam, dass auch nicht ausgebildetes Personal zur Bedienung der anspruchsvollen Baumaschinen zur Verfügung stand, bzw. eine nur unzureichende Einweisung der Gruppe in die Maschinen durchgeführt werden konnte. Trotz dieser nicht ganz leichten Rahmenbedingungen konnte die Gruppe Scheiteltunnel am Freitag Vollzug melden, glücklich über eine unfallfreie Bauwoche und einem zusätzlichen Lob des dortigen Bauverantwortlichen von Seiten der DFB.

Die zweite Grossbaustelle war die Wasserfassung für die Sprinkleranlage unterhalb Rottenviadukt, welche unter der Führung von Hans Peter Bossert stand. Zu den Aufgaben der zwei dieser Baustelle zugeordneten Fronis unserer Gruppe gehörten das Reinigen des Strassen- und Bahndurchlasses von Geröll und Fels, das Spalten von Quadersteinen zu Platten und der Aufbau einer neuen Sohle des Strassendurchlasses. Auch hier konnten die von unseren Fronis auszuführenden Arbeiten am Freitag zur Zufriedenheit aller fertiggestellt werden.

Aber auch unsere Gleisbaugruppe unter der Führung von Holger Lösch hatte bis Freitag ihre Arbeiten abschliessen können. Zu diesen zählten der Aufbau eines Stumpfgleises an der neuen Drehscheibe in Oberwald und die Kleisenbehandlung im Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald in Höhe des Gasthauses Rhonequelle. Der Streckenläufer hatte bei seiner Begehung Mängel an «ein paar» Klei-

neisen festgestellt, die es zu beiseitigen galt. Aus diesen «ein paar» wurden dann rund 450 Meter.

Von Rolf Jordan und Werner Zimmermann, die beiden Senioren unserer Gruppe, wurden dann noch verschiedene kleinere Arbeiten, wie z.B. ein Sanitäranschluss im Infokiosk Oberwald, Elektroinstallationsarbeiten, Fertigstellung der Sanierung der Räterisbachbrücke uvm. ausgeführt.

Am Freitagabend hatte die Sektion Nürnberg ihre Fronis der Bauwoche zum gemeinsamen nun schon traditionellen Abendessen ins Hotel Glacier de Rhone eingeladen. Bei einem reichhaltigen Käsefondue zeigte sich die Baugruppe zufrieden mit der zurück liegenden Bauwoche, sparte aber auch nicht mit dem einen oder anderen kritischen Hinweis.

Zum Schluss möchte ich als verantwortlicher Gruppenleiter die Gelegenheit noch nutzen, mich auch im Namen der Baugruppe bei unserer Küchenmannschaft für die reichhaltige und wohlschmeckende Essensversorgung während der Bauwoche zu bedanken.

Sektion Stuttgart

Dieter Koesling gibt die Baugruppenleitung ab

Von Günter Alles

Dieses Jahr geht in die Geschichte der Dampfbahn an der Furka ein, denn sie konnte die langer-

sehnte Eröffnung des letzten Streckenabschnitts von Gletsch nach Oberwald feiern. Unzählige Arbeitsstunden vieler Fronis und der Idealismus derer, die immer wieder die Verantwortung für die Arbeiten an der Strecke übernommen haben, ist es zu verdanken, dass wir jetzt durchgehend über den Berg fahren können.

Dieter Koesling gehört zu dieser Gruppe von Unermüdlischen, die sich über viele Jahre in den Dienst der Sache gestellt haben. Seit dem Frühjahr 1989 ist er dabei. Damals hat er sich erstmals zu einem zweiwöchigen Arbeitseinsatz gemeldet – das sind nun über 20 Jahre her. Schon sehr früh konnte er auch seine Frau Nelly für die Arbeit an der Furka gewinnen. Schon ab seinem zweiten Arbeitseinsatz ist sie schon dabei und hat sich um das leibliche Wohl der Fronis verdient gemacht.

Gleisbau – die schwerste Arbeit – war die Stärke von Dieter. Mit einfachsten Werkzeugen und Hilfsmitteln hat er begonnen, die Gleise wieder befahrbar zu machen. Bis heute war er jährlich vor dem Fahrbeginn mit dem «Totalgleisumbau» an der Strecke beschäftigt. Immer wieder an einer anderen Stelle. Dabei übernahm er die Verantwortung als Baugruppenleiter. Seine fachliche Kompetenz wurde von seinen Gruppenmitgliedern sehr geschätzt.

Seit 2003 gehört er der Sektion Stuttgart an. Seine Zeit für die Dampfbahn stockte er ab diesem Zeitpunkt weiter auf, so dass er nun jährlich immer drei Wochen im Einsatz war, von denen die 31. Woche der Stuttgarter Baugruppe gehörte. Vornehmlich Gleiserhal-



Das Geschenk wird an Dieter und Nelly Koesling überreicht
Le cadeau est remis à Dieter et Nelly Koesling

tungsarbeiten, wie Einzelschienenwechsel, Befestigungsmittel-austausch, Stopfen und Richten kleinerer Gleissenkungen gehörten zu den Hauptaufgaben dieser Bauwoche, die ja während der Fahrsaison stattfand.

Nelly hat während dieser Zeit die Küchencrew verstärkt. Der immer grösser gewordene Personalbedarf an der Stecke machte sich auch in der Küche bemerkbar. Oft waren es über 60 Personen, die versorgt sein wollten. Für die Küchenfrauen war das echte Schwerstarbeit.

Nun hat sich Dieter Koesling entschlossen etwas kürzer zu treten und dabei die Bauwochenleitung an Wolfgang Wehlan übergeben. Wir danken Dieter und Nelly für ihre treuen Dienste über viele Jahre hinweg und wünschen beiden eine gute Gesundheit und noch viel «Spass an der Furka» – jetzt mit etwas mehr Distanz.

Sektion Schwaben

Sektionsausflug nach Stuttgart am 16.05.2010

Von Christof Schmid

Das Ziel unseres Sektionsausfluges im Mai war diesmal Stuttgart

mit seinem umfangreichen Strassen- und Stadtbahnnetz.

Von unserem Treffpunkt aus ging es zunächst mit dem Zug nach Stuttgart Bad Cannstatt, wo wir das Museum «Strassenbahnwelten», das in den Hallen des ehemaligen SSB-Strassenbahndepots untergebracht ist, besuchten. Dort konnten wir mit eindrucksvollen Exponaten einen Eindruck über die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Stuttgart gewinnen. Es gibt Strassenbahnen aus den verschiedenen Epochen und zahlreiche andere Ausstellungsstücke zu bestaunen.

Mit der Oldtimerlinie 23 führen wir anschliessend vom Museum aus quer durch Stuttgart bis zur Haltestelle «Ruhbank», am Fusse des Fernsehturms. Auf der Aussichtsplattform dieses insgesamt 217 m hohen Turmes war es an diesem Tag ganz schön windig und kühl. Trotz des nicht unbedingt optimalen Wetters und der dadurch getrübbten Fernsicht, war der Rundblick über die Stadt doch sehr beeindruckend.

Kurzfristig haben wir dann noch die Möglichkeit genutzt, eine Fahrt mit der «Zacke» zu unternehmen, was wir ursprünglich eigentlich gar nicht geplant hatten. Diese Zahnrad-Strassenbahnlinie brachte uns von den Höhen in Degerloch wieder hinunter ins Tal, zum Marienplatz. Die Bahn ist technisch sehr interessant. Die «Riggenbach-Zahnstange» ist nicht – wie bei diesem System eigentlich üblich – als Leiterzahnstange, sondern massiv ausge-

führt und liegt wegen der zahlreichen Strassenquerungen nur so hoch wie die Schienenoberkante. Durch die tiefe Lage des Zahnrades können die dort verkehrenden Fahrzeuge auf keiner Adhäsionsstrecke eingesetzt werden. Ebenfalls gibt es im Streckenverlauf mehrere aufwendig konstruierte Zahnstangenweichen: zu bewundern.

Ein weiterer technischer Leckerbissen, den wir uns nicht entgehen liessen, war die Standseilbahn zum Waldfriedhof. Voll in das System der Strassen- und Stadtbahnen eingebunden, pendeln die zwei Wagen alle 20 Minuten auf der Strecke, die von der Talstation in Heslach zum Waldfriedhof hinauf führt. Mit historischem Flair, technisch aber topmodern, werden hier die Aufgaben eines modernen ÖPNV erfüllt.

Nach einer kurzen Pause an der Bergstation, ging es auf gleichem Weg mit Standseilbahn, U-Bahn, Zacke, Bus und historischer Strassenbahn wieder zurück zu unserem Ausgangspunkt, dem Strassenbahnmuseum in Bad Cannstatt und weiter mit dem Zug nach Ulm.

Infostand beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen

Vom 3. bis 6. Juni waren wir mit unserem Infostand im Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen vertreten. Die Veranstaltung dort stand unter dem Motto «175 Jahre Eisenbahn in Bayern».

Unsere tatkräftigen Helfer warteten auf interessierte Besucher, die auch sehr zahlreich kamen.

Bauwoche vom 28.06. bis 03.07.2010

Wieder einmal konnten wir mit einer tatkräftigen Mannschaft zum Baueinsatz an der Furka kommen. Sechs Wochen vor der Eröffnung konzentrierte sich die Arbeit auf den Bereich des Bahnhofs Oberwald und der Strecke von Gletsch nach Oberwald.

Wir waren diesmal in Realp stationiert und fuhren mit dem Autozug jeden Tag durch den Tunnel zur Baustelle. Das Mittagessen kochte die Sektion Ostschweiz für uns, die zur gleichen Zeit arbeitete, jedoch im Blauen Haus in Gletsch untergebracht war. Morgens und abends wurden wir in Realp von

unserem Furka-erprobten Koch, Hans Berger, bestens versorgt. Eine Arbeitsgruppe beschäftigte sich im Bahnhof Oberwald mit dem Bau des Verbindungsgleises zur MGB. Die Schwellen mussten von uns erst noch mit dem Kleinstlastwagen vom Lagerplatz herantransportiert werden. Das Grobplanum war bereits erstellt und so gingen wir daran, die Schwellen auszulegen und dann unter fachkundiger Anleitung eines Gleisbauprofis die Schienen zu montieren. Wegen des engen Übergangsbogens war hier doch etliche «rohe Gewalt» mit Brechstange und Winden nötig, um das Gleis in die gewünschte Richtung zu bringen. Anschliessend hiess es Schotter schaufeln, um die notwendige Stabilität zu gewährleisten. Bei den hochsommerlichen Temperaturen lief dabei der Schweiß in Strömen.

Eine andere Gruppe machte sich daran, Kabel in die vorhandenen Leerrohre einzuziehen und die Kandelaber sowie eine Uhr am Bahnsteig aufzustellen. Anschliessend ging es an die Strecke, um Kabel für die Sprinkleranlage einzuziehen, was auf Grund von deren Länge und Durchmesser eine ziemliche Anstrengung erforderte. Daneben galt es noch verschiedene kleinere Arbeiten auszuführen: Ein Fundament für einen Schaltschrank, die Befestigung von Weichenstellhebeln, Grabungsarbeiten für die Verlegung von Gleiskontakten, den Bau eines Bahnübergangs aus Altschwellen sowie diverse Transporte.

Besichtigung der Werkstatt Chur und Fahrt mit dem Rheinbähnle am 04.09.2010

Gleich nach der «Sommerpause» organisierten wir kurzfristig einen kleinen Sektionsausflug zur DFB-Werkstatt Chur sowie zum Rheinbähnle in Lustenau. Insgesamt zwölf Teilnehmer machten sich in Fahrgemeinschaften auf den Weg in die Schweiz. In der Churer Werkstatt wurden wir von Jakob Knöpfel, dem Chef des Maschinendienstes, empfangen. Er zeigte uns dann selbst, welche Arbeiten dort zurzeit durchgeführt werden.

Es war beeindruckend, die einzelnen Tätigkeiten an den Maschinen zu verfolgen. Zu jedem Bauteil erhielten wir ausführliche Informationen und Einblicke in die Arbeitsab-

Sie interessieren sich für DFB-Aktien mit Ausgabedatum 1989–2002?

Wir haben diese vorrätig.

Kontaktieren Sie uns:

Verein Furka Bergstrecke

Pepi Helg, Aarepark 2B, 5000 Aarau

Tel. 062 823 02 75

E-Mail: vfb.finanzen@dfb.ch

Den Erlös dieser Verkäufe überweisen wir an die DFB AG zwecks Finanzierung unseres technischen Kulturgutes Dampfbahn Furka Bergstrecke

läufe. Äusserst interessant war ebenfalls zuzusehen, wie derzeit im Computer die Loks als dreidimensionale Zeichnung entstehen. Dies dient dazu, fehlende Bauteile mit modernen Geräten nachfertigen zu können sowie für jedes Teil eine Dokumentation zu haben. Nach dem Rundgang waren alle Teilnehmer von der Vielfalt dieser anspruchsvollen Arbeiten, die in Chur geleistet werden, überwältigt.

Vielen Dank an Jakob Knöpfel für die tolle Führung.

Von Chur aus ging es nach einem Zwischenstopp in der Raststätte Heidiland nach Lustenau, dem zweiten Ziel unseres Ausfluges. Dort gab es die höchst interessante Ausstellung «Rheinschauen» zu besichtigen sowie die Möglichkeit, eine Fahrt auf den Schienen der ehemaligen Internationalen Rhein-Regulierungsbahn bis zur Rheinmündung zu unternehmen.

Die Zweikraftlok «Elfi» brachte uns auf dem rechten Damm des Rheins bis zum Bodensee. Wir hatten einen eigenen Wagen, der extra für uns angehängt wurde. Als wir dem See näher kamen war plötzlich beidseits der Strecke Wasser. Der Rheindamm führt nämlich ein beachtliches Stück in den Bodensee hinein, damit die gewaltigen Massen an Geschiebe die Rheinmündung nicht verlanden lassen, sondern direkt in tiefere Bereiche des Sees geführt werden.

Am Endpunkt der Bahnstrecke nutzte ein Teil von anderen Fahrgästen die Möglichkeit, in ein bereitstehendes Ausflugsschiff umzusteigen und die Reise auf dem

See fortzusetzen. Uns brachte der Zug jedoch wieder zurück auf das Gelände des ehemaligen Werkhofes in Lustenau. Dort wurde gerade eine der beiden Dampfloks des Rheinbähnles für die Fahrt vorbereitet. Der Dampfzug fuhr nach Widnau, um dort eine Hochzeitsgesellschaft abzuholen, welche den kompletten Zug angemietet hatte.

Wir konnten noch eine Weile das Geschehen auf dem Gelände betrachten, bevor es Zeit für die Heimreise wurde.

Monatlicher Stammtisch

Unser traditioneller Sektionsstammtisch, der jeweils am ersten Donnerstag im Monat im «Herrenkeller» in Ulm stattfindet, wurde dieses Jahr sehr gut frequentiert. Grund genug, uns auf diesem Weg bei allen regelmässigen und gelegentlichen Besuchern für ihr Kommen zu bedanken. Dies trägt zu einem regen Vereinsleben bei und motiviert alle Aktiven, am einzigartigen Projekt «Furka-Bergstrecke» weiterzuarbeiten. Wir freuen uns bereits jetzt auf eine so rege Teilnahme an unseren Stammtischen im Jahr 2011. Alle, die bisher den Weg in den «Herrenkeller» noch nicht gefunden haben, möchten wir hiermit herzlich einladen, einmal bei uns vorbeizuschauen.

Die genauen Stammtisch-Termine finden Sie auf unserer Homepage unter www.furka-schwaben.de.

dem Vieh den langen Umweg über die Grimsel machen sollten.

Der Priester schloss sich dem Zug über den Gletscher und das Mönchsloch an. Auf einem schnell gebastelten Gerüst trugen einige kräftige Männer auch die gerettete Glocke mit. Am letzten Tag des Monats Mai machten sie sich auf den Weg. Er war lang und mühsam. Weit oben, wo mehrere Gletscher zusammenströmten (=Konkordiaplatz), machten sie einen längeren Halt. Nebel kam auf. Der Priester war sehr besorgt um seine Leute. Er rief sie zusammen und sprach zu ihnen: «Hört, heute ist das Fest der heiligen Petronella. Sie war vornehmen Stands, aber gut und barmherzig zu den Armen der Stadt Rom. Darum wurde sie vor mehr als tausend Jahren heilig gesprochen. Wir wollen ihr geloben, da oben am Mönchsloch zu ihrer Ehre eine bescheidene Wegkapelle zu erbauen, wenn sie uns glücklich hinüberführt. Das Glöcklein aus unserem zerstörten Kirchturm, das wir in die neue Heimat mitnehmen wollen, soll dort oben bleiben und Leuten wie uns, die hier vielleicht auch in Zukunft von der gleichen Not gedrängt vorbeiziehen, den Weg weisen.» – Alle waren einverstanden.

Mit frischem Mut zogen sie weiter und gelangten schliesslich glücklich auf die obersten grünen Triften jenseits des Mönchslochs im

Grindelwaldtal. Am nächsten Tag aber stiegen einige Männer mit dem Priester wieder hinauf zum Joch, wo sie am Vortag die Glocke in einer Felsenspalte zurückgelassen hatten. Sie bauten aus Steinen ein kapellenähnliches Geviert und hängten die Glocke da hinein. Die Sage berichtet: Während der Priester das Bethaus segnete und der heiligen Petronella weihte, wurde das Glöcklein so nachhaltig geläutet, dass sein Klang bis zu den Frauen und Kindern hinunterdrang. Die durch keine Tür verschlossene, jedem offene Kapelle der heiligen Petronella stand jahrhundertlang da oben an der Grenzscheide zwischen Wallis und Bern. Bei Sturm und Nebel soll das Glöcklein oft geläutet und vielen Verirrten den Weg gewiesen haben, ohne dass einer je gesehen hätte, ob es von Menschenhand bewegt wurde.

Ob der Standort dieses schlichten Bethauses nun das Obere und das Untere Mönchsloch gewesen sein mag, ist eine nebensächliche Frage. Da aber bekanntlich jede Sage auf einem realen Hintergrund beruht, muss man sich schon fragen, ob es diese Walliser Petronellenglocke je einmal gegeben hat!

Quelle:

Volkswirtschaftskammer
Berner Oberland,
Zeitungsausdruck Museum
Grindelwald

Der Sagen-hafte Schluss

Von der Walliser Petronellenglocke

Zusammengestellt von Ruedi Traub

Eine Sage aus dem Gebiet der Grimsel und des Aletschgletschers

Einst litten die Bewohner der Dörflerlein und Weiler an den sonnigen Hängen ob Mörel nicht nur unter den strengen Herren von Mangipane, sondern auch unter Wasserarmut, Dürre und Hunger und ihre Viehhabe fand kaum genug Futter zum Überleben. Zu allem Unglück brach während eines Frühlingsföhnsturms auch noch ein verheerender Brand aus. Die Leute retteten nur wenig von ihrer spärlichen Habe, der Priester aus dem Kirchlein, was er rafften konn-

te. «Versucht, das Glöcklein aus dem Turm ins Freie zu bringen!» rief er einigen Burschen zu. Sie konnten es wirklich unbeschädigt bergen. Nach überstandenen Schrecken berieten die Männer, was nun zu tun sei. Auf Rat des Priesters beschlossen sie, wie schon so viele ihrer Leute, auszuwandern und zwar wollten die älteren Männer mit allen Frauen und Kindern über den Aletschgletscher ins Bernerland hinüber steigen, während die Burschen mit



Nebel über dem Aletschgletscher. So dürften die Auswanderer den Gletscher wettermässig erlebt haben. Im Hintergrund sieht man den Konkordiaplatz und leicht links der Bildmitte den Gipfel des Grünegghorns. Brouillard sur le glacier d'Aletsch. C'est ainsi que les émigrants ont pu ressentir le glacier et les conditions météo. Au fond on voit la Konkordiaplatz et le sommet du Grünegghorn, légèrement à gauche du centre de l'image. (Foto: R. Traub)

La conclusion en légende

La cloche valaisanne de sainte Pétronille

Une légende de la région du Grimsel et du glacier d'Aletsch

Anciennement, les habitants des villages et hameaux situés sur les flancs ensoleillés au-dessus de Mörel souffraient non seulement du joug des sévères maîtres de Mangipane, mais encore du manque d'eau, de la sécheresse et de famine, et leur bétail trouvait avec peine de quoi manger pour survivre. Comble du malheur : lors d'une tempête de foehn de printemps, un incendie ravageur éclata. Les gens ne sauvèrent des flammes que quelques biens et le curé récupéra quelques affaires dans l'église. « Essayez de sortir la cloche du clocher et portez-la à l'air libre ! » pria-t-il quelques solides gaillards qui effectivement sauvèrent la clochette de l'église du village. Après avoir repris leurs esprits, les villageois dé-

libèrent sur la suite à donner. Écoutant le conseil du curé, ils décidèrent d'émigrer, comme beaucoup d'autres avant eux ; ainsi, les hommes âgés, toutes les femmes et les enfants devaient se rendre dans l'Oberland bernois en passant par le glacier d'Aletsch, alors que les jeunes hommes allaient faire le long détour par le Grimsel avec le bétail. Le curé se joignit à la colonne qui passait le glacier et le Mönchsloch. Quelques hommes valides portèrent sur un brancard la petite cloche sauvée du feu. Ils se mirent en route le dernier jour de mai. Le chemin était long et pénible. Sur les hauts, là où plusieurs glaciers confluent, ils firent une halte prolongée quand le brouillard les enveloppa. Le curé était très inquiet

pour ses fidèles. Il les appela et leur dit : »Écoutez ! Aujourd'hui, c'est la fête de la Sainte-Pétronille. Elle était noble, mais bonne et charitable envers les pauvres de Rome. Pour cette raison, elle a été béatifiée il y a plus de mille ans. Nous voulons lui promettre solennellement de construire en son honneur une modeste chapelle routière au Mönchsloch, si elle nous guide sains et saufs vers l'autre versant. La clochette que nous voulions prendre avec nous dans notre nouvelle patrie restera là-haut, pour indiquer aux gens qui, comme nous, pourraient être en danger en passant ici. » Tous étaient d'accord.

Confiants, ils continuèrent et arrivèrent sains et saufs sur les plus hauts pâturages dans la vallée de Grindelwald sur l'autre versant du Mönchsloch. Le lendemain, plusieurs hommes et le curé remontèrent au col, où ils avaient laissé la cloche à l'abri d'une fente dans le rocher. Avec des pierres, ils construisirent un carré qui avait l'aspect d'une chapelle et y accrochèrent la cloche. La légende dit

qu'au moment où le curé bénissait la chapelle et la consacra à sainte Pétronille, la cloche sonna si fort, que les femmes et les enfants restés en bas entendirent son tintement. Dédiée à sainte Pétronille, la petite chapelle resta en place des siècles là-haut, à la frontière entre le Valais et Berne. Elle était ouverte à tous, ni ses fenêtres, ni la porte n'étaient fermées. Il paraît que, par temps brumeux et tempétueux, la clochette aurait souvent tinté et indiqué le bon chemin aux gens perdus, sans qu'on n'ait jamais vu une main humaine la faire sonner.

Il n'est pas primordial de savoir si cette maison de prière modeste se trouvait sur le Mönchsloch du haut ou du bas. Mais, comme chaque légende repose sur un arrière-plan de faits réels, on doit quand-même se demander si cette cloche valaisanne dédiée à sainte Pétronille a bien existé.

Source :

Chambre de l'économie publique de l'Oberland bernois, extrait de journal Musée Grindelwald

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

Peter Riedwyl
Egghalde 22
6206 Neuenkirch
Telefon +41 41 467 26 62
Fax +41 41 467 36 68
Mobile +41 79 418 37 36
stiftung.praesident@dfb.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 211 44 78
Mobile +41 79 351 55 29
hermann.walser@dfb.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon G +49 7303 172 35
Telefon P +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile N +49 173 345 23 56
vfb.vizepraesident@dfb.ch

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon P +41 56 245 29 03
Fax P +41 56 245 72 92

SR

Hans Meiner
Bergstrasse 82
CH-6010 Kriens
Telefon P 041 310 93 77
Mobile N 079 692 79 21
hans.meiner@dfb.ch

SR

Pascal Zenklusen-Pfaffen
Weingartenstrasse 38b
CH-3904 Naters
Telefon G +41 27 922 39 31
Telefon P +41 27 922 39 35
Mobile +41 79 769 34 59
pascal.zenklusen@dfb.ch

SR

Peter Püntener
Hofstatt 10
CH-6463 Bürglen
Telefon P 041 870 70 71
Mobile N 079 243 54 80
peter.puentener@dfb.ch

SR

Max Graf
Sonnhaldenstrasse 6
CH-4654 Lostorf
Telefon G +41 62 298 03 14
Telefon P +41 62 298 25 78
Mobile +41 79 404 23 29
max.graf@dfb.ch

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

Peter Bernhard
Rebenstrasse 24
CH-8360 Eschlikon
Telefon P +41 71 970 07 68
Mobile N +41 79 238 93 17
geschaeftsleiter@dfb.ch

Präsident des 1000er-CJubs

Kurt Aeberli
Zunzgerstrasse 26
CH-4450 Sissach
Telefon +41 78 638 34 91
Mobile +41 79 646 34 41
1000erclub.praesident@dfb.ch

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

Aktienregister
Robert Wyss
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 03 03
aktienregister@dfb.ch

Administration, Logistik, Sekretariat

Arne Moritz
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
administration@dfb.ch

DFB-Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon P+41 44 700 27 64
Telefon G +41 44 395 41 35
Mobile +41 79 447 60 07
vr.praesident@dfb.ch

VR-Vizepräsident

Hermann Walser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 211 44 78
Mobile +41 79 351 55 29
vr.vizepraesident@dfb.ch

VR

Claude Wenger
Tönismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon P +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
claudio.wenger@dfb.ch

VR

Paul Güdel
Zumhofstrasse 51
CH-6010 Kriens
Telefon +41 41 320 69 51
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
marketing@dfb.ch

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 85
karlheinz.orth@dfb.ch

VR

Hans Tribolet
Terbinerstrasse 12
CH-3930 Visp
Telefon +41 27 946 12 11
Mobile +41 79 221 00 28
hans.tribolet@dfb.ch

VR

Franz Kissling
Nydegasse 17
CH-3011 Bern
Telefon +41 31 311 57 62
Mobile +41 79 769 33 45
franz.kissling@dfb.ch

VR

Jean-Pierre Dériaz
Bellevuestrasse 2
CH-3052 Zollikofen
Telefon P +41 31 911 52 11
Mobile +41 79 433 05 42
jeanpierre.deriaz@dfb.ch

DFB-Geschäftsleitung (GL)**Geschäftsleiter**

Peter Bernhard
Rebenstrasse 24
CH-8360 Eschlikon
Telefon +41 71 970 07 68
Mobile +41 79 238 93 17
geschaeftsleiter@dfb.ch

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
Im Acher 6a
Postfach 675
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
walter.willi@dfb.ch

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Tel./Fax +41 55 246 36 15
Mobile +41 79 673 60 65
personaldienst@dfb.ch

Betriebsleiter

Werner Gubler
Itziker Dorf-Strasse 25
CH-8627 Grüningen
Telefon P +41 44 935 25 56
Mobile P +41 79 443 53 72
DFB Natel +41 79 205 14 24
betriebsleiter@dfb.ch

Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher
alte Schaniggstrasse 20
CH-7000 Chur
Telefon +41 81 250 76 74
Fax +41 81 250 76 75
Mobile +41 79 273 28 24
zfw@dfb.ch

Marketing

Paul Güdel
Obergrundstrasse 42
CH-6003 Luzern
Telefon +41 41 249 97 71
Fax +41 41 249 97 87
Mobile +41 79 641 97 28
marketing@dfb.ch

Leiter Finanzen

Treuhandbüro Martin Alther
Kornweg 7
CH-5603 Staufien
Telefon +41 62 891 73 73
oder +41 52 741 10 16
Mobile +41 79 430 52 70
dfb.finanzen@dfb.ch

Leiter Rückwärtige Dienste

Robert Wyss
Im Bode 3
CH-8804 Au ZH
Telefon G +41 41 888 00 40
Telefon P +41 44 781 19 70
Mobile +41 79 563 06 12
rwd@dfb.ch

VFB-Zentralvorstand (ZV)**Präsident**

Robert Frech
Stückweg 2
CH-5303 Würenlingen
Telefon +41 56 281 25 73
Fax +41 56 281 16 21
Mobile +41 79 687 41 42
vfb.praesident@dfb.ch

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile +49 173 345 23 56
vfb.vizepraesident@dfb.ch

Finanzen

Pepi Helg
Aarepark 2B
CH-5000 Aarau
Tel. +41 62 823 02 75
vfb.finanzen@dfb.ch

Mitgliederservice

Simone Hurter
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
Telefon/Fax +41 44 761 47 01
Mobile +41 79 329 47 62
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Tel. +41 41 250 07 09
Fax +41 41 250 45 82
Mobile +41 79 604 19 21
vfb.kommunikation@dfb.ch

Sekretär

Julian Witschi
Sandrainstrasse 86
3007 Bern
Telefon +41 31 371 49 44
Mobile +41 79 399 04 86
vfb.sekretaer@dfb.ch

DFB Services**Reisedienst**

Karl Reichenbach
Bahnhof 2
CH-8718 Schänis
Telefon +41 (0) 848 000 144
reisedienst@dfb.ch

Souvenirhandel DFB

Martin Fränsing
Reussstrasse 7
CH-6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 11 13
Fax +41 41 870 07 86
souvenir@dfb.ch

Infopoint Gletsch

3999 Gletsch
Telefon +41 27 973 14 90
infopoint.gletsch@dfb.ch

VFB Sektionen**Aargau**

Walter Lüthi
Steinfeldstrasse 48
5033 Buchs AG
Telefon +41 62 824 90 94
Fax +41 62 824 90 95
Mobile +41 79 855 13 75
vfb-aargau@dfb.ch

Bern

Hanspeter Wyss
Spillmättli
3818 Grindelwald
Telefon +41 33 853 31 10
vfb-bern@dfb.ch

Edelweiss

Kurt Baasch
Feldhofstrasse 6
CH-8708 Männedorf
Telefon +41 44 920 32 30
Natel +41 79 420 32 30
vfb-edelweiss@dfb.ch

Gotthard

Stefan Gretener
Marktgassee 17
CH-4600 Olten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
vfb-gotthard@dfb.ch

Graubünden

Pepi Helg
Aarepark 2B
CH-5000 Aarau
Tel. +41 62 823 02 75
vfb.finanzen@dfb.ch

Innerschweiz

Willi Auf der Maur
Alte Gasse 6
6423 Seewen SZ
Telefon +41 41 811 73 42
Mobile +41 77 407 18 82
vfb-innerschweiz@dfb.ch

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Hörnliallee 145
CH-4125 Riehen
Telefon +41 61 601 30 67
Mobile +41 79 327 24 19
vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

Ostschweiz

Fritz Pfändler
Schwalbenstrasse 26 B
CH-9200 Gossau
Tel./Fax +41 71 385 58 40
vfb-ostschweiz@dfb.ch

Romandie

ALSF
Philippe Roux
Case postale
1142 Pampigny
Tel/Fax 021 964 30 57
vfb-romandie@dfb.ch

Solothurn

Heidi Albisser-Schläfli
Fritz Buserstrasse 9
Postfach 20
3428 Wiler
Telefon +41 32 665 11 24
Mobile +41 79 716 68 91
vfb-solothurn@dfb.ch

Wallis

Andrea Andenmatten
Sandstrasse 28
CH-3904 Naters
Telefon +41 27 946 87 14
vfb-wallis@dfb.ch

Zürich

Bruno Letter
Obholzerstrasse 9
8309 Birchwil
Telefon +41 44 836 45 56
Mobile +41 79 755 17 65
vfb-zuerich@dfb.ch

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Hohen Neuendorf
Telefon +49 3303 40 4769
vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch

Norddeutschland

Ralf Hamann
Tratziger Strasse 20
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173
vfb-norddeutschland@dfb.ch

Nordrhein-Westfalen

Frank Waffel
Auf der Kluse 20 A
44263 Dortmund
Tel. +49 231 43 00 42
vfb-nordrhein-westfalen@dfb.ch

Nürnberg

Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
vfb-nuernberg@dfb.ch

Oberbayern

Helmut Mack
Truderinger Strasse 99
D-81673 München
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67
Fax +49 (0)89-95 89 79 71
vfb-oberbayern@dfb.ch

Rhein-Main

Joachim Ziegler
Kreuzweg 7
D-65719 Hofheim a. Ts.
Telefon +49 6192 8825
vfb-rhein-main@dfb.ch

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
vfb-rhein-neckar@dfb.ch

Schwaben

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
vfb-schwaben@dfb.ch

Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175
vfb-stuttgart@dfb.ch

Belgien

Geert De Backer
Jan Britostraat, 40
BE-8200 Brugge
Tel./Fax 0032 5038 48 36
Mobile 0032 47590 67 99
vfb-belgique@dfb.ch
vfb-beigien@dfb.ch

Niederlande

Hans Croes
Rietgors 21
3271 XC Mijnsheerenland NL
Telefon +31 186 60 28 19
Fax +31 186 604 843
Mobile +31 653 283 064
vfb-niederlande@dfb.ch
vfb-nederland@dfb.ch



① **4 exklusive Baumkugeln**
Erzgebirgisches Handwerk, mundgeblasen, handbemalt. Durchmesser ca. 6.5 cm
Motive: Alphütte, Dampflokomotive, Edelweiss, Gebirge **CHF 39.00**

② **gläserne Grusskarte resp. Baumschmuck**
Gläserne Grusskarte, auch als Baumschmuck originell. Handarbeit. Grösse ca. 9x7x2 cm. Mit dem beiliegenden Stift kann auf der Rückseite ein Gruss angebracht werden. In Geschenkbox. **CHF 29.00**



③ **Kalender**
Der Traditionelle, A4 quer aufgehängt, A3 aufgeklappt.
24 Bilder, 1 Doppelseite **CHF 14.00**

④ **Windlicht**
aus Glas und Metall, Höhe ca. 19 cm, Zylinder hellblau satiniert, mit DFB-Logo **CHF 25.00**

⑤ **hochwertiges Big Box Etui mit Loki**
mit Qualitätsstiften und Zubehör.
Applikation Lok «BREITHORN» **CHF 69.00**

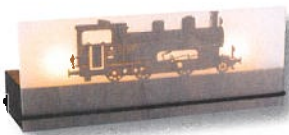


⑦ **Buch Erlebnis Furka-Bergstrecke**
wunderschönes Buch zur Eröffnung der Strecke Oberwald-Gletsch. Texte d + f. A/S-Verlag, Autoren: B. Moser/P. Krebs, 208 Seiten, 220 Abbildungen, Verkehrsgeschichte, touristisches Umfeld, Bahnbetrieb, Bahntechnisches, Ausflugs Tipps **CHF 58.00**

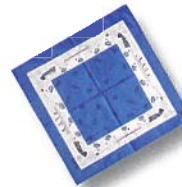


⑥ **Switzerland-Memory**
Ravensburger, 72 Karten, für 2-8 Kinder ab 4 Jahren **CHF 25.90**

⑧ **Tee-Geschenk-Set**
enthält Furka-Tasse (Keramik), 100 gr. «Bergbähnler-Tee» (aromatisierter Früchtetee), Teesieb und Kandi-Zuckerstäbe braun und weiss. **CHF 30.00**



⑨ **wertvoller Teelichthalter**
DFB Lok «FO4» aus hauchdünnem Nussbaumholz gelasert zwischen 2 Acrylglasscheiben, massiver Nussbaumssockel. Hergestellt im Schwarzwald, Grösse ca. 26 x 10 x 4 cm **CHF 69.00**



⑩ **Nicky-Tuch «Furka»**,
Dampfbahn motive, im Appenzeller Stil, 53 x 53 cm, 100% Baumwolle **CHF 9.50**

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
Stück										

Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____ Nr.: _____ PLZ: _____ Wohnort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen) _____ d.a.d.f. 4/2010

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041/870 07 86, souvenir@dfb.ch)

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten.

Kunden aus D erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00

Weitere Artikel unter
www.dfb.ch