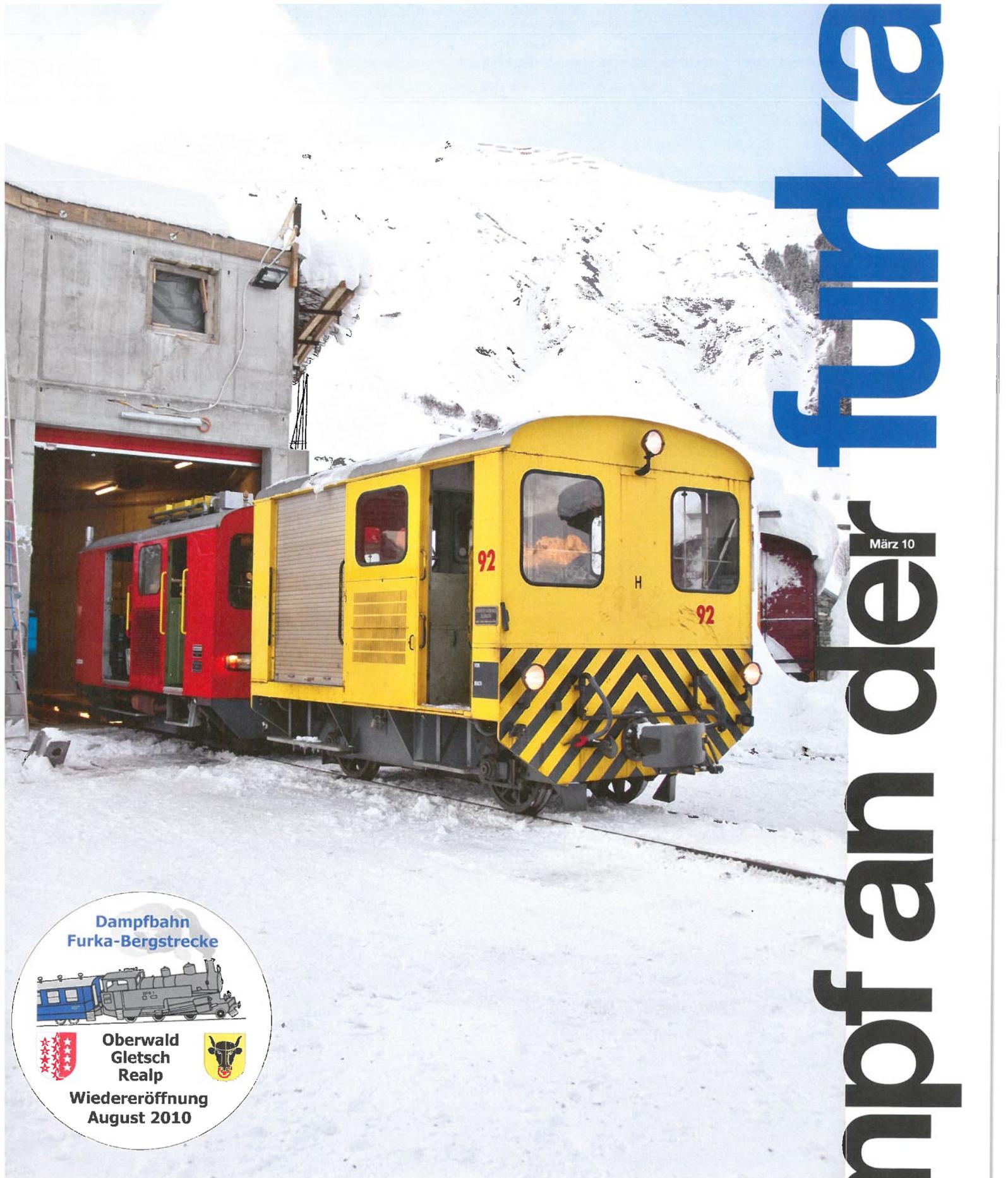
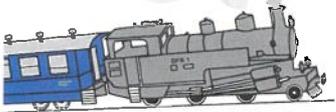


dampf an der furka

März 10



**Dampfbahn
Furka-Bergstrecke**



 **Oberwald
Gletsch
Realp** 

**Wiedereröffnung
August 2010**



Herzlichen Dank an Peter Schwaller

Peter Schwaller war von 1999 bis 2005 Präsident des Verwaltungsrates und von 2005 bis 2009 Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke.



Die versenkbare Zahnstange

Die versenkbare Zahnstange – noch nicht vor Ort aber jetzt schon fast legendär.



Souvenirhandel der DFB

Martin Fränsing schreibt sehr ausführlich über die Winter-Abeiten im Souvenir-Handel.



Besuch in der Werkstätte

Jakob Knöpfel und seine Crew arbeiten in Chur intensiv an der Revision der HG 4/4.



Schienen aus dem Chablais

Ein Glücksfall für die «dfb» ist der «Fund» von VST-C-Schienen im Chablais durch Michel Berli.



Realp Dieselwerkstatt

Eben noch rechtzeitig vor Winterbeginn wurde man mit den wichtigsten Arbeiten in Realp fertig.



Die Schneerräumung Göschenen

Stephan Stauber und seine Gruppe ist in Göschenen aktiv damit die Schneerräumung im Frühling funktioniert.



Der Sagen-hafte Schluss

Und zum Abschluss der Sagen-hafte Schluss mit dem Thema «Teufelsbrücke».

Redaktionsschluss

Ausgabe 2/2010
Ausgabe 3/2010
Ausgabe 4/2010
Ausgabe 1/2011

15.05.2010
15.08.2010
31.10.2010
31.01.2011

Titelbild/couverture

Transport des Tmh 985 (durch den Tm 92 geschleppt, da die Federung der Vorderachse Tmh ausgebaut war) zum Winterstancplatz in der neuen Dieselcrew-Werkstätte: offizieller «Einzug» in die neue Halle.
Transport du Tmh 985 (remorqué par le Tm92, car la suspension du Tmh était démontée) à l'emplacement d'hiver, dans le nouvel atelier Dieselcrew: emménagement officiel dans la nouvelle halle.

Fotograf/Photographe: Jürg Bolliger

S. 8 Weitere Themen

aktuelles

Editorial	1
Aus dem Zentralvorstand	1
interview mit dem DFB AG-Geschäftsleiter	3
Personalzusammenkunft des ZfW	4
Tolles Spendenergebnis	6
Herzlichen Dank an Peter Schwaller	8
Die versenkbare Zahnstange	9
Modellbahntage	11
Souvenirhandel der DFB	12
Besuch in der Werkstätte	16
Schienen aus dem Chablais	18
Realp Dieselwerkstatt	20
Pauschalangebote Saison 2010	21
Die Schneerräumung Göschenen	28
Marketing im Winterschlaf?	30
Schwungrad	30
Dampf-Reisen Jahresprogramm 2010	31
Des Rails du Chablais	32
Remerciement chaleureux à Peter Schwaller	33

S. 9

S. 12

S. 16

S. 18

aus den sektionen

Aargau	35
Bern	35
Edelweiss	35
Innerschweiz	36
Zürich	36
Berlin-Brandenburg	38
Nordrhein-Westfalen	39
Rhein-Neckar	40
Stuttgart	41
Der Sagen-hafte Schluss	42

Impressum

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

S. 20

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudesolioz@dfb.ch;
Rolf Dannacher, Marketing DFB AG,
Tel. +41 44 710 10 18
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, Goldenbühlstrasse 130,
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,
furka.fischer@bluewin.ch

S. 28

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

S. 42

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-8490 Andermatt
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.

Editorial

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Im Winter läuft, gelinde ausgedrückt, ausserordentlich viel. Der erste Teil der Remisen-Erweiterung in Realp ist beinahe abgeschlossen. Das Dach ist fertig und auch der Boden in der oberen Werkstatt ist eingezogen, Manfred Willi und seine Crew arbeiten trotz Kälte intensiv. In Göschenen repariert Stephan Stauber mit seinen Mannen die Schneefräsen, man weiss ja nie, wie viel Schnee wir dieses Frühjahr bei der Schneeräumung erwarten müssen. Die Lok 9 in Chur wird hübsch gemacht, der Rahmen glänzt in dunklem Schwarz, die Bronze-Lager blinken in der eintretenden Sonne. Die HG 4/4 macht sich. Viele Teile müssen neu produziert werden. Der Rahmen wird frisch gefertigt, dies übernimmt «Stadler-Rail» zum Sondertarif. Jakob Knöpfel und seine Mannschaft arbeiten zügig und präzise. Nicht wenig tragen auch David Baumgartner und Guido Saluz dazu bei – eine Küchenbrigade zum Weiterempfehlen.

Der Souvenir-Handel rührt mit der grossen Kelle an. Der Shop-Inhalt entspricht

mengenmässig dem Volumen eines Lastwagens. Grosse Räume werden benötigt, um alle Artikel zu lagern, auch diejenigen, welche über das Internet verkauft werden.

Ganz guten Durchblick muss Marketingchef Paul Güdel haben. Gilt es doch alle Vernetzungen mit Postauto, MG-Bahn, RailAway, da, aber auch dem Marketing-Support von Beat Moser zu überschauen. Geschäftsleiter Peter Bernhard macht sich einige gute Gedanken zur Eröffnung der neuen Strecke.

Und auch bei der Teufelsbrücke wird nicht geruht. Pausenlos fahren Autos darüber, aber den Teufel hat man nicht mehr gesehen, seit ihm jenes Fraueeli vor vielen Jahren mit dem Kreuz den Garaus gemacht hatte.

Die einzigen, die ruhen, sind die Gleise unter einer dicken Schneedecke...

Ruedi Traub

Bitte beachten Sie die nachfolgenden Punkte:

1. Sie erhalten das Dampf an der Furka Nr. 1 erstmals in einem Couvert. Das Couvert hat einen Fensterbereich, der die Zieladresse bzw. bei Retouren für den Rückversand an unsere Mitglieverwaltung enthält.
2. Der Mitgliederbeitrag 2010 wird auf Adressen ausserhalb der Schweiz nur noch in Euro (EUR) ausgestellt.
3. Der VFB hat ein Euro-Konto eingerichtet, sodass unsere ausländischen Mitglieder ihren Beitrag direkt auf dieses Konto überweisen können
Bankverbindung:
Raiffeisenbank Obergoms,
Furkastrasse, CH-3999 Oberwald
IBAN: CH59 8053 9000 0022 6366 8
Swift: RAIFCH22XXX
4. Mitglieder unter den Kategorien «lebenslang», «LSV-Direkteinzug» usw. erhalten eine Rechnung mit dem Eintrag XXX.XX auf dem Einzahlungsschein
5. Mitgliederausweis: Dieser ist aus neuem Material und kann vom Rechnungsblatt abgezogen werden. Er berechtigt das Mitglied für Dampffahrten auf der Furka-Bergstrecke beim Vorweisen zu einer Ermässigung von 20% auf die Fahrpreise.
6. Abonnenten des «dampf an der furka» erhalten ebenfalls mit Heft Nr. 1 ihre Abo-Rechnung. Der Rechnungsbetrag ist auf Adressen ausserhalb der Schweiz nur noch in Euro (EUR) ausgestellt. Dieser kann auf unser Euro-Konto einbezahlt werden (siehe Punkt 3)
7. Die Mitglieder/Abonnenten mit Auslandsadressen erhalten zudem in einem Beiblatt zur Rechnung Hinweise mit welcher Zahlungsart sie den Betrag überweisen können.

Falls weitere Informationen in Bezug auf die Bezahlung des Jahresbeitrages benötigt werden, bitten wir direkt unser Finanzressort zu kontaktieren unter der E-Mail-Adresse vfb.finanzen@dfb.ch.

Robert Frech
Präsident

Aus dem Zentralvorstand

Wichtige Mitteilung betreffend Mitgliederbeitrag und Heftabonnent 2010

Mit dem ersten Heft des neuen Jahres versenden wir auch die Jahresrechnungen für den Mitgliederbeitrag und das Heftabonnent 2010. Um weitere Einsparungen im bis-

herigen arbeits- und kostenintensiven Rechnungslauf zu erreichen, wurde der diesjährige Rechnungslauf weiter stark systematisiert.

Mitteilung des Zentralvorstandes VFB

Wir brauchen dringend neue Mitglieder!

Die geplante Erhöhung der Mitgliederzahl um 3 Prozent im Jahr 2009 wurde nicht erreicht. Das Wachstum des Vereins Furka-Bergstrecke hat im Jahr 2009 stagniert, wie dies aus der beiliegenden Mitgliederstatistik entnommen werden kann. Dies ist ein Alarmzeichen, das zum Handeln zwingt.

Trotzdem möchte der Zentralvorstand denjenigen, die sich im abgelaufenen Jahr für die Mitgliederwerbung stark gemacht haben, ganz herzlich für ihren Einsatz danken, denn sie haben dafür gesorgt, dass wir unsere Mitgliederzahl wenigstens halten konnten. Zu erwähnen ist auch die steigende Anmeldung zur Mitgliedschaft übers Internet via unsere Webseite. 2009 waren es nicht weniger als 62 neue Mitglieder, die wir auf diesem Wege begrüßen konnten.

Oberste Priorität im laufenden Vereinsjahr 2010 und den folgenden Jahren hat die Mitgliederwerbung. Der Werbespruch «Jedes Mitglied wirbt ein Mitglied» sagt es eigentlich in fünf Worten aus, was uns zum Erfolg führen könnte. Wenn jedes Mitglied nur ein Mitglied werben würde, hätten wir eine Verdoppelung unserer Mitgliederzahl erreicht.

Mitglieder zu werben ist nicht jedermanns Sache, das wissen wir. Aber wir Mitglieder haben doch genügend gute und überzeugende Argumente, ein Mitglied für den Verein Furka-Bergstrecke zu gewinnen. Schreiten wir doch zur Tat und laden Freunde und Verwandte auf eine Fahrt über die Furka ein und zeigen ihnen all die natürlichen Schönheiten dieser einmaligen Strecke, die ab 13. August 2010 durchgehend befahrbar sein wird. Einmal diese Strecke befahren, wird niemand mehr gegen eine Mitgliedschaft im VFB sein, oder? Mit der Eröffnung der gesamten Furka-Bergstrecke ist die Arbeit des Vereins nicht beendet, im Gegenteil, wir werden vermehrt unsere Fronis in Anspruch nehmen müssen, da sich der Aufwand für den Unterhalt

der Strecke um knapp fünf Kilometer erweitert hat. Ebenso steigen die finanziellen Aufwendungen für Unterhalt der Strecke und des Rollmaterials. Weiter benötigen der Betrieb DFB AG neue Loks und Rollmaterial sowie entsprechende Gebäude und Werkstätten. Der erweiterte Fahrplan verlangt nach mehr Lokführern und Heizern sowie Zugspersonal, um die gestiegenen Ansprüche an unsere Ressourcen zu befriedigen.

Diesen erheblichen Mehraufwand auf allen Ebenen können wir nur mit einer massiven Aufstockung der Mitgliederzahl aufzufangen versuchen. Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir die konsequente Bereitschaft aller Sektionen uns ihre aktive Mithilfe zuzusichern.

Robert Frech
Präsident

VFB Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederstatistik 2009

Sektion	15.01.2009	15.01.2010	Veränderung
Aargau	1275	1291	16
Belgien	39	25	-14
Berlin-Brandenburg	51	50	-1
Bern	411	420	9
Edelweiss	119	114	-5
Gotthard	377	393	16
Graubünden	157	151	-6
Innerschweiz	400	426	26
Niederlande	102	99	-3
Norddeutschland	99	94	-5
Nordrhein-Westfalen	210	201	-9
Nordwestschweiz	427	426	-1
Nürnberg	63	59	-4
Ostschweiz	487	489	2
Rhein-Main	143	140	-3
Rhein-Neckar	77	76	-1
Romandie	330	329	-1
München/Oberbayern	74	75	1
Schwaben	51	54	3
Solothurn	162	161	-1
Stuttgart	175	176	1
Wallis	149	159	10
Zürich	2322	2359	37
Total	7700	7767	67
Zusammenfassung			
Deutschland	943	925	-18
Niederlande	102	99	-3
Belgien	39	25	-14
Schweiz	6616	6718	102
Total	7700	7767	67

Zuwachs 2009: 67 = 0.87%

Interview mit dem DFB AG-Geschäftsleiter Peter Bernhard

Fragesteller: R. Traub, DaF

DaF: Wie zuversichtlich bist du im Hinblick auf die Eröffnung der Strecke Gletsch–Oberwald?

PB: Ich bin überzeugt, dass wir am 12. August 2010 das letzte Teilstück Gletsch–Oberwald offiziell eröffnen werden. Die Tätigkeiten der letzten Monate und Jahre wurden zeitlich immer im Hinblick auf diesen, aus unserer Sicht bahnhistorischen Moment, ausgerichtet.

DaF: Wie verläuft der Einbau der versenkbaren Zahnstange?

PB: Die Überquerung der Kantonsstrasse in Oberwald ist das eigentliche Kernstück dieses Streckenabschnittes und hat uns dementsprechend auch beschäftigt. Diese versenkbare Zahnstange wird zurzeit als ein Element fabriziert. Gewisse Funktionstests konnten bereits fabrikintern durchgeführt werden.

DaF: Wie steht es mit dem Zeitdruck für die Montage?

PB: Zusammen mit den betroffenen Stellen des Kantons Wallis ist geplant, das fertige Element vor der Passöffnung, das heisst etwa Ende April, abhängig von der Wettersituation, einzubauen, was in einem Arbeitstag bewerkstelligt werden kann.

DaF: Was geschieht, wenn die Gleisanlage fertig gestellt ist?

PB: Die Testfahrten im vergangenen Herbst waren sehr aufschlussreich und bilden eine solide Basis für eine konstruktive Planung der noch zu absolvierenden Testfahrten. Auf Grund der noch anstehenden Tätigkeiten sahen wir uns gezwungen, auf Doppelführungen anfangs Fahrsaison zu verzichten. Obwohl die Zeit knapp und der Aufwand beträchtlich ist, werden wir dank dem Einsatzwillen innerhalb des Personals für die Aufnahme des Betriebes bereit sein.

DaF: An welche vielen kleinen Dinge muss man auch noch denken?

PB: Die Vorbereitungen für die Erschliessung und Befahrung dieses letzten Teilstückes Gletsch–Oberwald wurden schon vor einiger Zeit in Angriff genommen. Momentan sind verschiedene Arbeitsgruppen damit beschäftigt, eine optimale Basis für den zukünftigen Betrieb zu schaffen.

Mit Überraschungen ist bei solchen Projekten allerdings immer zu rechnen. Wir haben aber schon in der Vergangenheit bewiesen, dass wir auch mit einem Froni–Betrieb schwierige Situationen professionell meistern können.

DaF: Wie wird das Problem Waldbrandgefahr gelöst?

PB: Von einer endgültigen Lösung kann sicher nicht gesprochen werden. Funkenwurf, oft unterstützt durch Winde, ist nicht planbar. Dennoch sind unsererseits Präventivmassnahmen ergriffen worden. Auf dem kritischen Streckenabschnitt ist eine Berieselungsanlage eingebaut, die vor, während und nach der Durchfahrt ein bestimmtes Landstück benetzen und so möglichen Brandherden vorbeugen.

In Extremsituationen werden wir, wie auch bei andern Dampfbahnen üblich, betriebliche Anpassungen vornehmen müssen.

DaF: Welche weiteren Züge werden neben den Pass querenden Formationen auf der Strecke Gletsch–Oberwald–Gletsch mit Dampf geführt?

PB: Dank dem Einsatz aller Mitarbeitenden und der Unterstützung der MGB wird es möglich sein, das vorgesehene Betriebskonzept 2010 mit Dampfbahnfahrten sicher zu stellen. Die Traktion könnte je nach Wettersituation allerdings Anpassungen nötig machen. Der entsprechende Fahrplan ist im Internet publiziert.

Schwierigkeiten bereitet uns aber die Fahrsaison 2011 und wir versuchen, ein möglichst optimales Konzept unter Berücksichtigung von Personal und Rollmaterial zu erarbeiten.

DaF: Wie wird vorgegangen, wenn eine der wenigen zur Verfügung stehenden Loks unvorhergesehen ausfällt?

PB: Danke für diese Frage. Ich möchte hier wieder einmal darauf hinweisen, dass wir mit einem bald 100-jährigen Kulturgut einen Betrieb aufrechterhalten. Zudem resultiert mit der Eröffnung Oberwald eine, um 1/3 höhere Tagesleistung auf einer anspruchsvollen Strecke, die die Traktionsfahrzeuge eigentlich immer bis ans Limit belastet und dementsprechend auch mehr Unterhaltsarbeiten nötig machen. Wir werden demnach auch in den kommenden Betriebsjahren auf eine Lok verzichten müssen, da sie den vorgeschriebenen Revisionen unterworfen ist.

In Anbetracht dieser Situation hat uns die MGB die ölgefeuerte HG 2/3 «Breithorn» mit einem Nutzungsrecht, ähnlich der HG 3/4 FO 4 ausgeliehen.

Die Möglichkeiten unseres Betriebes sind immer von der Verfügbarkeit von Personal und Rollmaterial abhängig.

DaF: Wo und wann werden Dieselloks eingesetzt?

PB: Seitens DFB AG haben wir auf Grund der Anhängelast keine Dieselloks, die an Stelle einer Dampflok für Personenzüge eingesetzt werden könnten. Unsere Dieseltraktionsfahrzeuge werden vor allem für Bautätigkeiten und Schiebedienst Scheiteltunnel eingesetzt. Selbstverständlich können diese auch anlässlich einer Betriebsstörung eingesetzt werden.

Als Notbehelf (Waldbrandgefahr, betriebliche Störung) steht uns für die Saison 2010 über die Wochenende ab 12. August die HGm 4/4 der MGB in Oberwald zur Verfügung.

DaF: Für den Betrieb bis Oberwald braucht es sicher mehr Personal. Wie wird das gelöst?

PB: Jedermann spricht heute nur von Oberwald. Ich möchte hier klarstellen,

dass Oberwald ein wichtiger, weiterer Schritt zum Ausbau und der Erhaltung dieses ausserordentlichen Kulturgutes darstellt. Dennoch müssen wir uns bewusst sein, dass uns noch weitere, wichtige Projekte bevorstehen, wie

- Weiterer Ausbau der Werkstätte Realp
- Wageneinstellhalle
- Fertigstellung der HG 4/4 in Chur.

Daneben gilt es den Unterhalt der Infrastrukturen und der um fünf Kilometer verlängerten Gleise sicherzustellen.

Du siehst also, die Arbeit wird uns nicht ausgehen und wir sind nach wie vor abhängig vom Einsatz des Betriebspersonals aber auch von den vielen Fronis des VFB. Nur wenn wir alle am gleichen Strick und vor allem in die gleiche Richtung ziehen, wird es uns gelingen, die Zukunft zu meistern und der nächsten Generation ein «Kleinod» zu erhalten.

DaF: Wie gestaltet sich in Zukunft die Schneeräumung von der Walliserseite her?

PB: Die Planung der Schneeräumung muss bekanntlich immer den aktuellen Bedingungen angepasst werden. Da uns jeweils nur beschränkte Zeit bis zur geplanten Betriebsaufnahme zur Verfügung steht, werden wir sicher die Schneeräumung wenn möglich beidseits der Furka in Angriff nehmen. Dies geschieht eigentlich schon heute.

DaF: In den nächsten Jahren möchte man die Frequenzen, auch aus Rentabilitätsgründen, steigern. Wie lässt sich das realisieren?

PB: Eine Frequenzsteigerung anzustreben ist verständlich, aber nur schwer realisierbar. Schon heute sind wir oft an der Grenze der Machbarkeit mit einem Betrieb von freiwilligen Mitarbeitenden. Auch infrastrukturell sind gewisse Grenzen gesetzt. Eine Steigerung der Fahrgastfrequenzen ist allerdings möglich mit der Inbetriebnahme der HG 4/4 mit einer grösseren Anhängelast.

DaF: Was sagst du zu den Kritikern, die der Ansicht sind, die HG 4/4 lasse sich auf der Strecke nicht einsetzen?

PB: Die zwei HG 4/4 sind bekanntlich in den Werkstätten Chur in Bearbeitung. Ein Datum für die Fertigstellung, mindestens einer dieser Loks, kann heute noch nicht definiert werden. Allerdings stehen wir unter einem gewissen Zeitdruck, werden doch in absehbarer Zeit die Werkstätten einer Überbauung weichen müssen.

Die HG 4/4 wird, wie erwähnt, das Rückgrat der DFB AG darstellen mit ihrer grössten Anhängelast.

Die Einsetzbarkeit auf der Strecke ist aus technischer Sicht möglich. Auch das Lichtraumprofil der Tunnels wird der Grösse dieser Dampfloks gerecht.

DaF: Welche Projekte sind im Zusammenhang mit der Matterhorn Gotthard Bahn geplant?

PB: Schon in der Vergangenheit wurde das Projekt «Nostalgie Glacier-Express» zusammen mit RHB und MGB durchgeführt. Dies könnte auch zukünftig möglich sein, allerdings mit Umstieg in Realp und Oberwald. Dementsprechend würde die Postautoverbindung Gletsch-Oberwald wegfallen.

Da die Nachfrage aber sehr beschränkt war, ist ein solches Projekt zurzeit nicht geplant, könnte aber ohne weiteres für eine gewisse Anzahl Nostalgie Reisen realisiert werden.

DaF: Attraktiv wären Dampffahrten auch durch das Goms.

Was meinst du dazu?

PB: Leider ist nicht alles machbar, was wünschbar ist. Die MGB hat uns die HG 2/3 «Breithorn» überlassen, weil sie kaum die Möglichkeit hat, neben ihren fahrplankonformen Frequenzen noch einen Dampfzug einzuplanen.

Damit die DFB AG mit ihren Dampfzügen auf «fremden» Infrastrukturen fahren kann und darf, braucht sie eine entsprechende Bewilligung, Netzzugang genannt. Die Bedingungen dazu erfüllt die DFB AG im Moment noch nicht.

Konzentrieren wir uns auf unsere attraktive Strecke Realp-Oberwald mit ihrem abwechslungsreichen landschaftlichen Ausblicken und erfreuen unsere Fahrgäste mit dem Erlebnis einer nostalgischen Dampfbahnfahrt über die Furka mit bald 100-jährigem Rollmaterial.

Personalzusammenkunft ZfW Samstag, 28. November 2009, im Restaurant Rütli, Luzern

Die Revision der HG 3/4 und der HG 4/4 nimmt Formen an

LUZERN – Wieder einmal mehr wurde uns vor Augen geführt, wie viel Personal in unzähligen Stunden nötig ist, um den Fahrdienst zu gewährleisten.

Bericht von Ruedi Traub.

Toni Westreicher beginnt die Sitzung pünktlich um 10 Uhr. Zuerst stellt er seinen neuen Stellvertreter, Fritz Jost, vor. Fritz ist in Lauterbrunnen, im Berner Oberland, geboren und aufgewachsen. Zuletzt ar-

beitete er noch als Leiter der «Jungfrau-bahnen». Nun ist er seit zwei Monaten pensioniert.

Jakob Knöpfel erläutert den Einsatz der verschiedenen Dampfloks. So fuhr z.B. die Lok 4 1072 km, die Lok 6 (Weisshorn) 651 km. Total leisteten alle Loks zusammen 3000 bis 4000 km. Diese Zahl kann nicht genau ermittelt werden, sind doch nicht nur die kommerziellen Fahrten zu zählen, sondern auch die Rangier-, Lern-

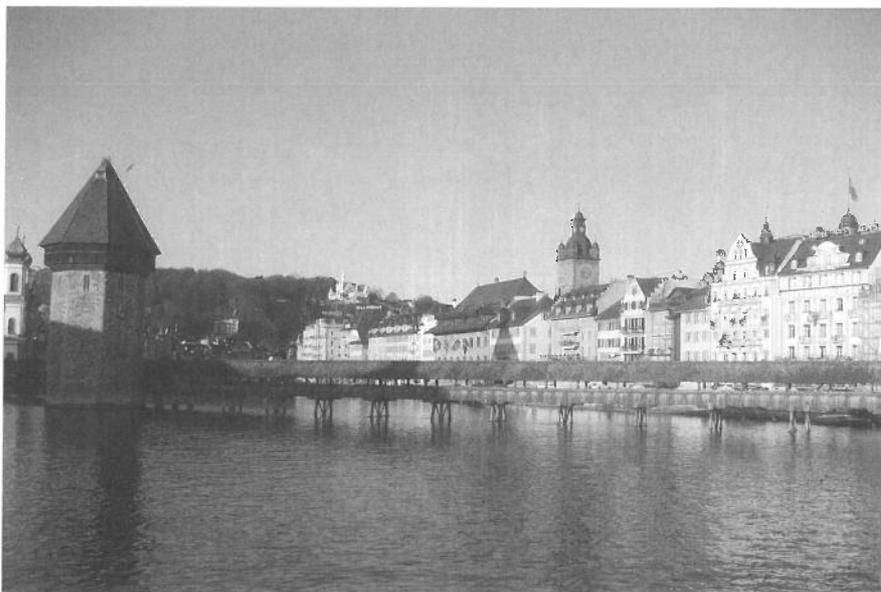
und Probefahrten (z.B. neue Strecke Gletsch–Oberwald) zu zählen. Lok 9 befindet sich zurzeit in Chur zur Überholung. Unter anderem muss die Kurbelwelle ersetzt werden.

Die Bedeutung der «Vorheizanlage» in Realp wird von vielen Leuten nicht richtig erfasst. Für das Aufheizen der Loks bringt diese aber sehr viele Vorteile. Man kürzt das Aufheizen ab und die Maschine wird schonender auf Betriebstemperatur gebracht.

Der Rahmen der bei der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur) hergestellten HG 4/4 muss aufwändig revidiert werden. Es wurden Risse festgestellt, die an diesem Ort untypisch sind. Aus irgendeinem Grund kommt der Rahmen in Schwingung und damit entstehen die Risse. Stadler Rail AG offeriert uns den Neubau gratis. Allerdings müssen wir die Pläne liefern. Diese sind bereits in Arbeit und werden von pensionierten Ingenieuren der Stadler Rail AG, SLM und BAV gefertigt. Die Revision einer HG 4/4 kostet ca. 1.7 Mio CHF. Vorläufig wird nur eine der beiden Loks revidiert und trotzdem produziert man neue Teile immer in doppelter Ausführung.

Der Personaleinteiler Andi Schuler muss das Personal für 300 Fahrdiensttage mit ca. 30 Personen einsetzen. Man muss sich bewusst sein, dass eine Dampflok immer in Revision ist, zurzeit Lok 9. An diese sind bis jetzt 2500 Std. investiert worden.

Jürg Bolliger (Chef Dieselcrew) referiert über die Arbeiten in Realp. Alle Wagen des Parks machen total ca. 10'000 km pro Jahr. Würde man alle Wagen zusammenhängen, dann ergäbe diese eine Länge von 1,5 km. Die auszuführenden Arbeiten sind Trittbretterbefestigungen der Personenwagen, Nummerierung der Wagen, Revision der Hardy-Bremszylinder (Teil der Saugluftbremse = Vakuumbremse), Revision der ABD 4558, welche unterdessen 3000 km «auf dem Buckel hat». Die Laufleistung der Dieselfahrzeuge betrug 4552 km. Winterarbeiten müssen an der HGm 51 gemacht werden. Ein Problem ist der Drehmomentwandler. An der TmH 985 ist die Federung der Vorderachse defekt. An



Kapellbrücke. Sie brannte 1993 fast gänzlich ab, war aber 1994 bereits wieder restauriert. (Foto: R. Traub)
Pont de la chapelle. En 1993, il a presque entièrement brûlé, mais était déjà restauré en 1994. (Photo: R. Traub)



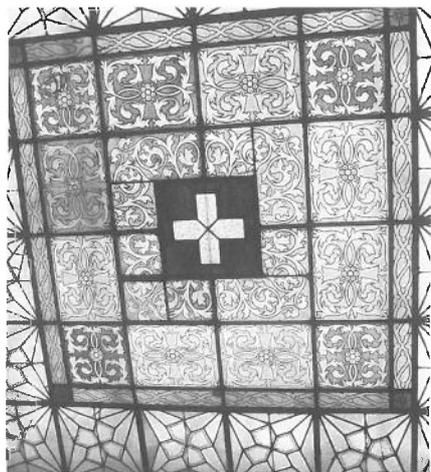
Historischer Rütli, Wandtäfer mit Tanz- und Essszenen. (Foto: R. Traub)
Salle historique du Rütli, boiseries avec scènes de danse et de repas. (Photo: R. Traub)

der Xmh 4961 muss die Hinterachse revidiert werden.

Die Remisenerweiterung in Realp nimmt Formen an. Man freut sich auf die Raunteilung. Bis jetzt fahren immer noch feuchte Einheiten in die Remise. Das hat Korrosion der Werkzeuge zur Folge.

Intensive Vorarbeiten für die Betriebsaufnahme Gletsch–Oberwald sind nötig. Es wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Die Strecke ist sehr heikel mit Dampfbetrieb zu befahren. Zu lösen ist das Problem

Brandgefahr. Rechts und links der Gleise muss der Waldboden von Tannennadeln, Gräsern und Ästen gesäubert werden. Die Sprinkleranlage fördert das Wachstum der Vegetation, also muss hier bewirtschaftet werden. Man kann die Löschzüge Tmh 985 mit X 2990 einsetzen. Noch besser wäre das Abholzen eines bestimmten Gürtels rechts und links der Strecke. Man überlegt sich einen Dieselbetrieb mit der «Breithorn», welcher eine gute Zusammenarbeit zwischen Lokführer und Heizer



Quadratisches Oberlicht im historischen Rütli-saal. Beachte die Blüten- und Rankenmotive. (Foto: R. Traub)
Imposte carrée dans la salle historique du Rütli (remarquez les motifs floraux et d'ornement). (Photo: R. Traub)

bedingt. Für die geplanten drei Ausflugszüge Oberwald–Gletsch kämen Elektrofahrzeuge infrage, welche den Strom aus einem Generatorenwagen beziehen würde (Kosten ca. CHF 300'000). Oder man elektrifiziert die Strecke (Kosten ca. 3 Mio CHF, ohne Folgekosten, nämlich des Auf- und Abbaus der Oberleitungen).

Walter Willi orientiert über den Einsatz der Baugruppe.

Es ist ein Jahr der Rekorde betreffend Anzahl Mitarbeiter und aufgewendete Stunden. Insgesamt waren 800 Personen im Einsatz.

Nach der dritten Bauetappe kann die Remise Realp im Jahre 2012 in Betrieb genommen werden. Damit verfügen wir über 4500 Kubikmeter Raum in der Remise. Insgesamt müssen wir zwölf Gebäude unterhalten.

Das Herz der Strecke Gletsch–Oberwald ist sicher die Zahnstangenversenkung in Oberwald. Das 30-Tonnen-Teil wird aus Münchenbuchsee im Mai 2010 geliefert.

Trotz des grossen Einsatzes der Baugruppe ist es nicht ganz einfach, die Einätze zu planen. Mit dem Material könnte etwas sorgfältiger umgegangen werden. Korrekt Auto fahren scheint auch nicht jedermanns Sache zu sein. Erwünscht sind Einätze im Oktober und November. So waren z.B. am 10. Okt. 2009 nur zwei Leute an-

wesend. Wie überall im Milizsystem herrscht das Problem der Überalterung.

Paul Güdel bittet dringend Angaben zu machen, damit die Fahrpläne 2010 generiert werden können, schliesslich findet die Eröffnung der Strecke am 12.8.2010 statt. Der erste Zug, welcher in Oberwald ein-fahren wird, ist besetzt mit den Pionieren der Bahn.

Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident, ist es ein Anliegen, das Kulturgut der Furka-bahn zu sichern. Die Berghilfe hat eine halbe Mio CHF zugesichert und der 1000er-Club CHF 250'000 gespendet.

Während des Wechsels von der sehr informativen Sitzung im historischen Rütli-saal in das Restaurant, kann man noch einen Blick auf die herrliche, neogotische Ausstattung des Saales werfen. Das Wandtäfer mit seinen hochrechteckigen, von gekehlten Leisten umfassten Tafeln,

wird von einem vorkragenden Gesims mit farbig gefasster Kehle abgeschlossen. Darüber befinden sich ein umlaufender, ebenfalls farbig gefasster Fries mit Flachschnitzereien (Weinranken, Vögel) und ein Dreiviertelrundstab sowie eine weitere farbige Kehle. Über der Wandfläche der Südseite sind Tanz- und Essszenen gemalt (s. Foto). Das quadratische Oberlicht in der Deckenmitte trägt Bleiglas, in dessen Zentrum ein Schweizerkreuz sitzt (s. Foto). Die Glasteile rundherum sind teilweise farbig gefasst und zeigen Blüten- und Rankenmotive sowie Masswerk. Die beiden Leuchter sind ursprünglich. Nicht zu vergessen ist der Weg vom Bahnhof über die Kapellbrücke, eine der längsten, gedeckten Brücken Europas, welche am 18. August 1993 fast gänzlich einer Feuersbrunst zum Opfer fiel, aber wieder aufgebaut wurde (s. Foto).

Stiftung Furka-Bergstrecke 2009

Ein tolles Spendenergebnis von CHF 227'565 für die HG 4/4

Bericht von Peter Riedwyl

Unsere Bahn kostet viel, wir bekommen aber auch grössere und kleinere Spenden. So sind die Ausgaben z.B. für die HG 4/4 für das Jahr 2010 gedeckt, später werden aber weitere Mittel benötigt. Aber auch für das Depot Realp muss noch einiges gesammelt werden. Die Strecke Gletsch–Oberwald konnte dank einer grosszügigen Spende realisiert werden, es fehlt jedoch immer noch Geld.

Der von Heinz Unterweger in Fronarbeit entworfene HG 4/4 Flyer erzielte eine positive Wirkung. Einerseits wurde der Flyer dem «dampf an der furka» beigelegt und andererseits bei einem persönlichen Schreiben an die bisherigen Spender verwendet. 227'565 Franken sind für die HG 4/4 und gleichzeitig rund 51'000 Franken als nicht zweckgebunden gespendet wor-

den. Ein herzliches Dankeschön allen Spenderinnen und Spendern für diese grosszügige Unterstützung. Mit der HG 4/4 Spende kann der Aufwand der Werkstätte Chur für 2010 finanziert werden. Weitere Unterstützungen werden später nötig sein, damit die Loks wieder im alten Glanz erstrahlen.

Depot Realp

Kurz vor dem Wintereinbruch konnte die erste Etappe der Erweiterung der Werkstätten Realp unter Dach gebracht werden. Die Remise wird im Baurecht im Auftrag der Stiftung auf dem Areal der DFB AG erstellt. In den vergangenen Jahren wurden 700'000 Franken inkl. 100'000 Franken der Sektion Rhein-Main gesammelt. Die Schweizer Berghilfe hat ein Gesuch der Stiftung SFB unterstützt und be-

willigte für das Projekt 500'000 Franken. Bis zur Fertigstellung im Jahr 2012 müssen noch 800'000 Franken gesammelt werden.

Gletsch–Oberwald

Oberwald ist in Sicht. Die CHF 3 Mio. Spende von Hansjörg Wyss sind verbaut. Die mutmasslichen Endkosten belaufen sich etwa auf 3.68 Mio. Franken. Projektmehrkosten, die nicht eingerechnete Mehrwertsteuer und die aufgelaufene Teuerung bewirken die Mehrkosten. Der Stiftungsrat arbeitet intensiv an der Suche nach Mitteln zur Abdeckung der zusätzlichen Kosten. Bei der Walliser Kantonalbank sind wir abgeblitzt. Ein Gespräch mit unserem Mäzen, Herrn Wyss, steht noch bevor.

Stiftung

Der Stiftungsrat hat 2009 an sechs Sitzungen getagt und versucht möglichst effizient weitere Mittel zu beschaffen. Rund eine Mio. Franken konnten zusammengetragen werden. Im Frühling reichte Vizepräsident Thomas Kaech aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt ein. Ebenfalls demissioniert hat Claude Wenger als Vertreter der DFB AG. Beiden wurde ihre wertvolle Mitarbeit verdankt.

Spenden an die Stiftung sind jederzeit willkommen auf das Konto **CH 90 0076 5000 H086 3207 7 der Stiftung Furka-Bergstrecke** bei der Walliser Kantonalbank, CH-1950 Sion, PostFinance-Konto Nr. 19-81-6 (SWIFT/BIC: BCVSCH2LXXX)

Für Gönner aus Deutschland:
Volksbank Lauterbach eG,
BLZ 519 900 00 zugunsten
Konto-Nr. 10439302
VFB Sektion Rhein-Main e.V.

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

Als neuer Vertreter der DFB AG wurde Hermann Walser gewählt. Im August wurde mit der Grundsteinlegung der Remise Realp der erste Event für den Gönnerclub durchgeführt. Für den zurücktretenden Präsidenten Peter Schwaller (separater

Artikel) wurde Peter Riedwyl als neuer Präsident gewählt. Ende Jahr wurde der Stiftungsrat wieder komplettiert. Pascal Zenklusen aus Naters, Claudia Kohlschütter aus Bern und Hans Schneuwly aus Dürdingen ergänzen den Stiftungsrat.

Eingegangene Spenden 2009

CHF 102'000	allgemeine, nicht zweckgebundene Spenden
CHF 277'000	Lokomotiven (49'000 gehören dem 1000er Club)
CHF 642'000	für die Erweiterung Remise Realp (davon 18'000 über das steuerbefreite Spendenkonto der Sektion Rhein-Main)
CHF 30'000	diverse Verwendungszwecke

Total 1'051'000

Die Spenderliste gliedert sich wie folgt:

Schweizer Berghilfe für Remise Realp	CHF	500'000
ca. 1400 Einzelspenden (CHF 5.– bis – 10'000.–)	CHF	393'900
Kanton Uri für Remise Realp (zweitete Tranche)	CHF	30'000
Spenden aus Deutschland via Sektion Rhein-Main	CHF	29'950
Gönnerclub Furka-Bergstrecke	CHF	31'650
Benz Walter für Werbeaktivitäten	CHF	25'000
Verein Furka-Bergstrecke via Sektionen	CHF	20'890
Diverse Einzelfirmen	CHF	19'560

Die Ende 2009 vorhandenen Mittel, die zum grossen Teil zweckgebunden sind, werden für die Erweiterung der Werkstätten Realp und der Lok HG 4/4 verwendet.

Mitteleinsatz 2009:

Oberwald–Gletsch (Restbetrag Spende Wyss)	CHF	439'815
Kauf Lok HG 4/4 704 und 708 durch die Stiftung	CHF	349'013
Restaurierung HG 4/4 aus Konto 1000er Club	CHF	129'200
Zahnräder HG 4/4 Konto Stiftung	CHF	40'000
Erweiterung Werkstätten/Remise Realp	CHF	400'000
Allgemeine Spende (Auflösung Konto Bhf Realp)	CHF	33'876
Total	CHF	1'391'904

Ausblick

Der Stiftungsrat dankt allen Spendern für ihre Beiträge, die die Stiftung gemäss dem Willen der Spender einsetzen wird. Der Dank gilt auch dem VFB (mit all seinen Sektionen im In- und Ausland), dem 1000er Club sowie der DFB AG für die Zusammenarbeit und die grosse Unterstützung.

Ich danke Peter Schwaller für die Unterstützung in meinem neuen Amt und meinen Kollegen im Stiftungsrat, die alle ehrenamtlich zur Sicherung und Erhaltung des Kulturgutes Dampfbahn Furka-Bergstrecke beitragen, herzlich.

Neuenkirch, 27. Januar 2010

Aktienspende

Ein Gönner der Bahn aus Südafrika der seine Aktien bei der UBS in Basel im Depot verwahrte, wollte diese der Stiftung schenken. Für eine physische Auslieferung der 13 Aktien im Wert von 4200.– Franken nannte die Bank Gebühren von 500 bis 1000.– Franken. Schlussendlich mussten für den Depottransfer von der UBS AG Basel zur Walliser Kantonalbank 500.– Franken hingebblättert werden. Eine physische Auslieferung von Aktien – auch an sich selber – ist fast bei jeder Bank teuer. Wer nur einige DFB Namenaktien besitzt, sollte sich überlegen, ob es sich lohnt, die Aktien der Bank zur Aufbewahrung zu übergeben, jährliche Depotgebühren zu bezahlen und bei der Rücknahme hohe Gebühren in Kauf zu nehmen, die sogar den Wert der Aktie übersteigen können. Auf jeden Fall sollte vor einer Übergabe an eine Bank nachgefragt werden, was eine spätere Auslieferung bzw. Rückgabe kostet. Dies gilt auch bei einer Depot-Auflösung im Erbschaftsfall. Bei einem Diebstahl kann ein Dieb mit den DFB Namenaktien, die im Aktienregister eingetragen sind, nichts anfangen. Der nächste Schenkungsfall mit Aktien bei der UBS mit der gleichen Problematik steht im Kanton Bern an.

Der ehemalige Präsident des Stiftungsrates SFB wurde verabschiedet

Herzlichen Dank an Peter Schwaller

für seinen überzeugenden Einsatz – Juli 1999 bis Juni 2005 – als Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG und – Juli 2005 bis Herbst 2009 als Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke. In diesen Gremien, aber auch im Verein, hat er Entscheidendes für die Organisation und den Aufbau der Trägerschaften unserer Dampfbahn geleistet. Einer Struktur, um die uns viele andere Organisationen beneiden.

Entscheidende Schritte für die Gründung der Stiftung Furka-Bergstrecke wurden durch Peter Schwaller, damals Präsident der DFB AG, Anfang 2005 in die Wege geleitet, als Herr Hansjörg Wyss als Mäzen bereit war, die noch zu bauende Strecke Gletsch–Oberwald zu finanzieren. Dies aber mit der Auflage, diese Mittel in eine neu zu konzipierende, gemeinnützige und steuerbefreite Stiftung zu geben, in der dieses Kulturgut auch gesichert werden konnte. Aus diesem Grunde wurde im Mai 2005 die bereits bestehende Stiftung der Dampfbahn neu strukturiert und mit einem neuen Stiftungsrat versehen.

Peter Schwaller trat dann im Juni 2005 als Präsident der DFB AG zurück und setzte seinen Einsatz für die Furka als Präsident des Stiftungsrates Furka-Bergstrecke fort. Auch hier in der Stiftung mussten zuerst Organisationsfragen und Aufbauarbeiten geleistet werden. Aufgaben, die Peter Schwaller fachgerecht und zielstrebig in Angriff nahm. 2005 durfte dann auch die

hohe Spende von 3 Millionen Franken von Herrn Hansjörg Wyss entgegengenommen werden.

Die Stiftung setzte sich zu Beginn das Ziel, für die Fertigstellung der ganzen Bergstrecke über Spenden rund 10 Millionen Franken zu sammeln. Mit verschiedenen Aktionen wurden in den Jahren 2006 bis 2009 über 2 Millionen Franken Spenden zusammengetragen. Im 2009 gelang es zudem, von der Schweizerischen Berghilfe für den Erweiterungsbau der Werkstätte Realp einen Beitrag von 500'000 Franken zu erhalten. Die Mittel wurden zumeist zweckgebunden in Projekte investiert, wie die Erneuerung von Strecken und Tunnels, Dampfloks und Rollmaterial, für den Neubau Bahnhof Realp sowie die erste Baustappe der Werkstätte Realp.

Peter Schwaller hat am erfolgreichen Aufbau, dem Vertrauen, das die Stiftung heute ausstrahlt und den erfreulichen Spenderinnahmen einen wesentlichen Anteil. Wie kam dann Peter zur Furka? Als die Sektion Aargau kurz vor ihrer Arbeitswoche in Gletsch im Juli 1998 noch ohne Küchenmannschaft dastand, fragte ich ihn als meinen seinerzeitigen Bezirksschulkameraden, – mehr zum Spass – , wir hätten noch keinen Koch. Ob er einspringen könnte? Antwort: «Der Hungertod wäre uns sicher – seine Frau könne aber kochen.» Drei Tage später war das Küchenteam mit Ursula Schwaller als Köchin und Peter als Gehilfe perfekt. Und so feierte Peter seinen Einstand bei der Fur-



Peter Schwaller (dritter von rechts) bei seiner Verabschiedung auf dem Vierwaldstättersee. Peter Schwaller (3° depuis la droite) lors de l'adieu sur le Lac des Quatre-Cantons.

ka und die Sektion schrieb in ihrem Mitteilungsblatt: «Das Mittagessen war wieder der ganz grosse Höhepunkt des Arbeitstages.»

Im Frühling 1999 stand fest, dass der Verwaltungsratspräsident der DFB AG auf die GV hin zurücktreten würde. Ich meldete daher Peter und wies auf seinen «guten Einstand als Küchengehilfe» hin (im Wissen natürlich, dass er auch noch andere Fähigkeiten hatte). Die Generalversamm-

lung wählte Peter in den Verwaltungsrat und gleich zum Präsidenten.

Heute dürfen wir auf eine erfolgreiche Tätigkeit in VR und Stiftungsrat zurückblicken!

Dafür danken wir Dir und Deiner Frau Ursula von der Stiftung Furka-Bergstrecke her und auch im Namen der Furka-Familie ganz herzlich!

Walter Benz,
Stiftungsrat

Über das Schalen, Armieren und Einbetonieren der Stahlkonstruktion zur...

...versenkbaren Zahnstange

in Münchenbuchsee, schreibt Bänz Bangerter

Bei Schneematsch, Regen aber zum Teil auch sonnigem Wetter wird hart an den letzten Arbeiten der versenkbaren Zahnstange gearbeitet. Sie dürfte zuletzt über dreissig Tonnen auf die Waage bringen. Das Teil wird dann in Oberwald mithilfe von Weichenmotoren gehoben und gesenkt – weltweit einmalig. (Siehe auch Heft 3/09, S. 2)

Allgemeines

Die Stahlkonstruktion, in Form einer Wanne, liegt zurzeit auf einem Podest im Areal der Maschinenfabrik Hans Baumgartner, Lätti (zwischen den Gemeinden Münchenbuchsee und Rapperswil). Sie wiegt ca. 8 to und ist 10,3 m lang. Sie soll eine Strassenbreite von 9,05 m überbrücken. Hinzu kommen noch ca. 1,5 to Armierungseisen und 10 m³ Beton (ca. 25 to) von der Qualität P 325. Die Zwischenräume zwischen der Zahnstange und den jeweils doppelt geführten Schienen werden mit verstärkten Blechen überbrückt. Aus-

serhalb der Saison wird auch die Ausparung der versenkbaren Zahnstange abgedeckt. Die drei Zahnstangenträger werden über je drei Kniehebel um ca. Zahnhöhe bewegt. Die Kraftübertragung erfolgt via wechselseitig angeordnete Stangen ab dem Antrieb im angebauten Weichenkasten.

Arbeitsabläufe

Montag, 30.11.09

Der «Furkapolier», je ein Mitglied aus den Sektionen Aargau, Bern und Zürich treffen bei Nassschneefall in der Lätti ein. Während der Arbeitswoche logieren die Auswärtigen im Hotel Bahnhof in Zollikofen. Zur Mittagsverpflegung verschieben wir uns jeweils in die Nachbargemeinde Rapperswil. Wir beginnen einseitig mit dem Aufbau der 55 cm hohen Längsschalung. Parallel dazu schieben wir die U-förmigen Armierungseisen mit den zu Rechtecken abgebogenen Schenkeln quer unter der Wanne hindurch. Sie werden anschlies-



Detail zur armierten Zahnstange.
(Foto: Bänz Bangerter)
Détails de la crémaillère armée.
(Photo: Bänz Bangerter)

send hochgestellt und an den aufgenagelten Distanzhalterleisten befestigt.

Dienstag, 1.12.09

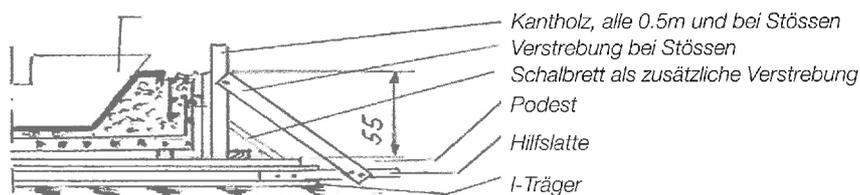
Wir beginnen den Tag mit der Räumung von Schneematsch auf den neuen, aalglatten Schalungsbrettern und ziehen anschliessend die Längsarmierung ein. Da deren Abbinden mit den Quereisen unter der Wanne aus Platzgründen nicht möglich ist, werden an einem Rundstahl Flacheisenstücke so aufgeschweisst, dass sich Lücken für die Längseisen ergeben. Quer eingeschoben werden mit dieser Art Rechen die Längseisen beim Betonieren in ihrer Lage gehalten. Im Bereich der vier Transporthebepunkte werden in die vorerwähnten, rechteckig geformten Schenkel noch weitere U-Bügel eingezwängt. Da das Verlegen von tiefer liegenden Eisen durch höher positionierte erschwert oder sogar verunmöglicht wird, muss die Reihenfolge für den Einbau vom Ausführungsverantwortlichen gut koordiniert werden.

Ganz nebenbei, aber nicht unwichtig, wir haben den heissen Kaffee und den Trocknungsraum der Firma Baumgartner sehr geschätzt.

Mittwoch, 2.12.09

Ab späterem Vormittag sonnig. Zu zweit schieben wir nochmals U-förmige Bügel

Schalungsaufbau mit unvollständig erfasster Armierung



über die Längseisen unter der Wanne hindurch. Ungewolltes Verheddern muss in Kauf genommen werden. Die Bewehrung hat jetzt eine Maschenweite erreicht, wo Ellenbogen- und Handgelenk zum Abbinden die Funktion eines Kreuzgelenkes übernehmen müssen um für die nachfolgenden Eisen in den untersten Bereichen noch Binddrähte anbringen zu können. Wir erstellen noch die stirnseitige Abschaltung mit den vorstehenden Anschlusseisen zu den Fundamenten. Die Durchbrüche der Armierungseisen werden ausgeschäumt.

Donnerstag, 3.12.09

Bei sonnigem Wetter bauen wir die zweite Längsschalung ein und schützen die Gewindelöcher mit Klebern vor dem Eindringen des Betons. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit für die Vibriernadeln erlaubt es nicht mehr alle Armierungseisen zu verlegen. Sofern Umformer und Vibriernadeln abkömmlich gewesen wären, hatte am Nachmittag mit dem Einbringen des Betons begonnen werden können. Nach dem Aufräumen des Arbeitsplatzes nutzen wir noch die verbleibende Zeit für einen Einblick in die Montagepläne.

Freitag, 4.12.09

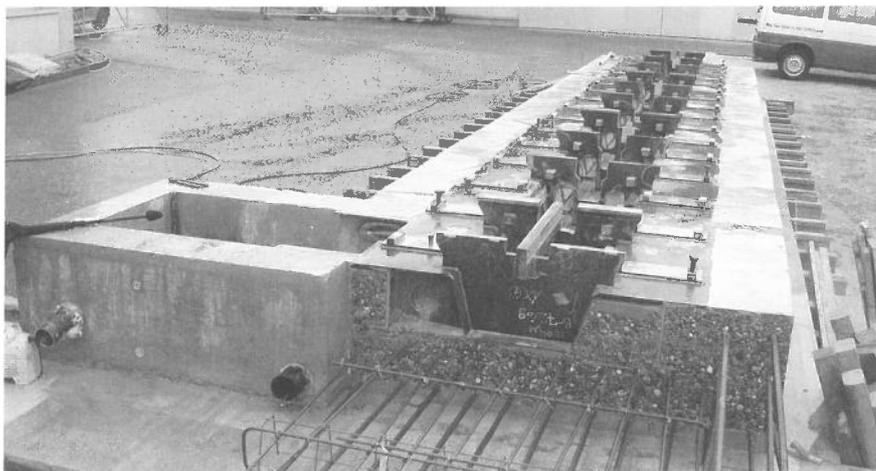
Zum Einbringen des Betons benötigten wir fünf Stunden. Unter Sachzwang bedingter Anforderung von Fachleuten des Baugeschäfts Vögeli, Limpach wird der Beton zu Beginn einseitig und schluckweise eingefüllt. Via die speziellen Öffnungen in der Stahlkonstruktion wird der Beton zur Verhinderung von Hohlräumen mittels der Vibriernadel unter dem unzugänglichen Wannenboden bis zum Erscheinen auf der Gegenseite durchgedrückt. Erst im nächsten Arbeitsgang wird von der Gegenseite her eingefüllt und verdichtet. Nach dem Reinigen und Abdecken des Bauelementes begeben wir uns im vorgerückten Nachmittag zum Mittagstisch.

Montag, 7.12.09

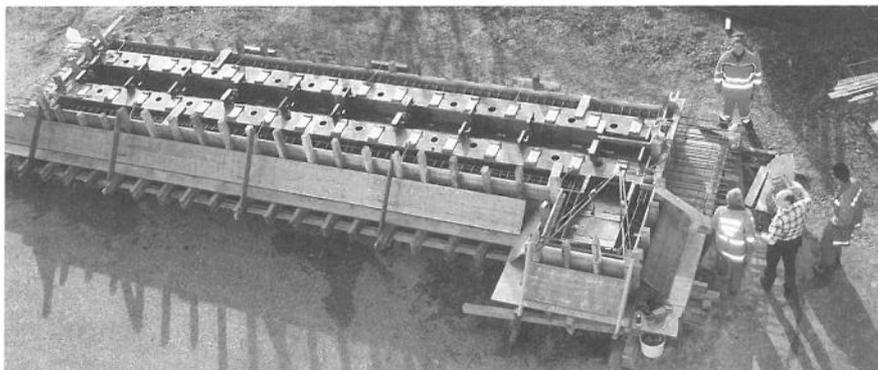
Bei regnerischem Wetter wird bis zum späteren Nachmittag die Schalung entfernt, ausgenagelt und gereinigt. Das

Schalungsholz wird ordentlich gestapelt und die noch sichtbare Stahlkonstruktion des Bauelementes mit dem Hochdruckreiner nochmals abgespritzt. Mittels

eines Magneten wird die Baustelle von Nägeln gesäubert. Die Freude über den sauberen Beton ohne Kiesnester konnte der «Furkapolier» nicht verbergen.



Die fertig eingegossene Zahnstange. (Foto: Bänz Bangerter)
La crémaillère avec le béton coulé. (Photo: Bänz Bangerter)



Die geschaltete Zahnstange. (Foto: Bänz Bangerter)
La crémaillère dans son coffrage. (Photo: Bänz Bangerter)



Beton wird eingefüllt. (Foto: Bänz Bangerter)
Coulage du béton. (Photo: Bänz Bangerter)

Die 10. Stettener Modellbahntage 09.–10. Januar 2010

Modell-Bahnanlage Gletsch von Willi Rutz aus Winterthur an der Modellbahn-Ausstellung in Stetten an der Donau

Schön ist es, wenn auch nur im Modell, wieder einmal die FOB in Fahrt zu sehen und zwar vom Kehrtunnel bis nach Muttbach.

Von Christian Stern.

Unser VFB Mitglied und DFB Aktionär Willi Rutz aus Winterthur erbaute die in Stetten ausgestellte Anlage im Massstab 1:87 vom Kehrtunnel bis zum Blauen Haus. Ab Blauem Haus geht die Reise mit Fantasie bis zum Scheiteltunnel Muttbach weiter. Die Anlage entstand in Alleinarbeit während gut zehn Jahren. Fertigzustellen bleibt noch die Oberleitung, das Bahnhofsgebäude Gletsch, das Blaue Haus sowie die Käserei hinter dem Blauen Haus. Die Anlage mit den Massen 12 x 3 m wird auf

mit zahnstangenbestückten Gleisen und Rollmaterial aus der FO-Zeit mit Lokomotiven HGe 4/4'1, und Pendelzügen

Deh 4/4'1 betrieben. Sowie zwei kleine Dampflok HG – Nr. 10 und Nr. 3 erinnern uns an unsere DFB.



*Die FO-Bahn fährt an der Remise Gletsch vorbei.
Le train du FO passe à côté de la remise Gletsch.*



*Vorbeifahrt beim Blauhaus Gletsch.
Passage à côté de la Maison bleue à Gletsch.*

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

Winterarbeit im Souvenirhandel

Der Souvenirhandel der DFB – ein Job ohne Langeweile

Von Martin Fränsing

Es ist unglaublich, wieviel Arbeit im Souvenirhandel auch im Winter erbracht werden muss. Martin Fränsing steckt mit viel Idealismus dahinter. Er analysiert aber auch das Kaufverhalten der Kunden. Nur an Eisenbahnfans zu denken, führt in eine Sackgasse.

Vor drei Jahren bot sich mir die Chance, nach 19 Jahren Fronarbeit für die Furka-Bergstrecke das Hobby zum Beruf zu machen – oder sollte man besser sagen Berufung?

Dass die Arbeit interessant sein würde, war völlig klar. Aber dass sie so vielschichtig und abwechslungsreich sein würde, stellte sich erst im Laufe der Zeit heraus. Bekanntlich wächst man ja mit den Aufgaben.

Der Handel mit Souvenirs ist bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu einer wichtigen Einnahmequelle geworden, auf die man nicht verzichten kann. Die DFB vertreibt momentan ca. 100 Standard-Souvenirartikel. Im Sommer werden diese ergänzt durch diverse Saison- und Aktionsartikel, mit denen ein erheblicher Zusatzumsatz generiert wird. Zu den Hauptaufgaben der Abteilung Souvenir gehört die Bewirtschaftung dieser Waren. Um zwei Shops (demnächst mit Oberwald drei) und den Online-Shop zu bestücken bedarf es einiger Reserven. Dazu unterhalten wir ein Handlager mit Kleinartikeln im Büro in Altdorf und zwei weitere, grössere in externen Lagerräumen.

Angesichts der Wirtschaftskrise hatten wir in 2009 einen Umsatzrückgang zu erleiden. Mit allen Mitteln der Gegensteuerung konnten wir aber trotzdem einen Umsatz von gut über 200'000 CHF erwirtschaften. Dies geschah dank des Engagements der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Bahnhofshops und zusätzlich durch ca.

650 Bestellungen aus dem Webshop. Das ergab in 2009 trotz Rückgang noch ca. 61'000 CHF im Versandhandel.

Kunst ist, die Kundschaft zu analysieren und bei den Artikeln stets die richtigen Trends zu erkennen. Zusammen mit meiner Schwester Claudia Bissig, die massgeblich am Erfolg unserer Arbeit beteiligt ist, besuchen wir jeweils die Frühjahrs- und Herbstmesse der Geschenkartikelbranche «ORNARIS» in Bern und Zürich. Hier werden die Trends tatsächlich gemacht. Man trifft sich mit bekannten Detailhändlern aus der Umgebung. Manchen dort gezeigten Artikel wird man Monate später in deren Geschäften wieder sehen. Alles das geschieht mit erheblichem Zeitvorsprung. Bereits bei sommerlichem Wetter muss man sich mit der Weihnachtskollektion befassen.

Vom Herausfiltern des vermeintlichen Kundengeschmacks über das Anfragen oder Erarbeiten von neuen Artikeln (häufig im Ausland) bis zur Lieferung, Etikettierung mit Preisen (EDV-Unterstützung) und Einlagerung vergehen oft Monate.

Generell kann man sagen, dass die vor drei Jahren durchgeführte Analyse unserer Kundschaft den Weg zum Erfolg geebnet hat. So wie die Dampfbahn gewachsen ist und mit der Zeit professioneller wurde, haben sich auch unsere Fahrgäste gewandelt. Es gilt, ganz neue Zielgruppen zu bedienen. Das Denken ausschliesslich an Eisenbahnfans führte in eine Sackgasse. Völlig andere Käufertypen gehören auch zu unserem Geschäft, und nur mit auf diese zugeschnittenen Waren konnte eine markante Umsatzsteigerung realisiert werden.

In unserer Abteilung kommt eigentlich zu keiner Jahreszeit Langeweile auf. Bereits Anfang des Jahres beginnt die Planung der Waren und Einkäufe für die Saison. Parallel dazu läuft die aufwändige Personalplanung. Zusammen mit dem Marketingchef wird wie in jeder Firma ein Budget erstellt, damit der Finanzchef möglichst nicht ein «Feuerwerk der Überraschungen» erlebt. Zweimal im Jahr tagt die Souvenirkommission, um über die zur Auswahl stehenden Neuheiten zu beraten. Daneben finden unregelmässig weitere Sitzungen statt. Im Frühjahr und Herbst finden die Treffen der Marketingkommission statt, an denen ich auch teilnehmen darf. Hier sieht man ausserhalb der Fahrsaison andere Bereichsleiter, um sich mit ihnen auszutauschen und Marketingstrategien zu entwickeln. Schliesslich sind die



Der grosse Shop in Realp. (Foto: Martin Fränsing)
La grande boutique à Realp. (Photo: Martin Fränsing)

verschiedenen Bereiche eng miteinander verzahnt (und das nicht nur, weil wir eine Zahnradbahn betreiben). Zu den wiederkehrenden Anlässen gehört die Mitwirkung bei der Fotoauswahl und Gestaltung des aktuellen Bildkalenders, welcher mit einer Auflage von über 4000 Stück ein wichtiges Stück vom «Verkaufs-Kuchen» darstellt. Es wird über neue Postkarten und Weihnachtskarten beraten. Auch die Daten des Onlineshops sind unter Mithilfe der Projektgruppe EDV permanent zu pflegen und zu ergänzen. Im Webshop konnte ich in 2009 262 Neukunden verzeichnen. Das signalisiert uns, dass das Angebot offensichtlich die Kundschaft anspricht. Im Gegenzug heisst das, in unserem Auftragsbearbeitungsprogramm 262-mal die Kundenstammdaten anzulegen. Dies bedeutet für alle damit Arbeitenden, eine Erleichterung bei Folgearbeiten oder Neubestellungen.

Wenn erforderlich und möglich werden auch neue Souvenirprospekte kreiert. Ein Dauerjob ist das Gestalten der Werbeanzeigen auf der Rückseite des «dampf an der furka». Dank Digitaltechnik können wir die meisten Produktfotos selber herstellen. Die Druckerei bekommt jeweils einen Rohentwurf auf Basis der gängigen PC-Programme und die hoch aufgelösten Bilder und macht daraus eine professionelle Anzeige. Diese wird von uns geprüft und nach Korrektur zum Druck frei gegeben.

Regelmässig sind wir auch auf den General- und Delegiertenversammlungen von der AG und dem Verein anwesend, um Waren zu präsentieren oder den Sektionen zwecks Portoersparnis zu überbringen. Zum Stichtag Saisonbeginn sind dann die beiden Shops mit Waren zu bestücken und ansprechend zu dekorieren. Jeder Verkaufsladen entspricht einer mittleren LKW-Ladung! Im Herbst geht dann die ganze Aktion rückwärts.

Über die ganze Fahrsaison ist dann permanent per Fernüberwachung mittels EDV der Lagerbestand in den Shops zu überprüfen. Ein- bis zweimal in der Woche ist eine PKW-Ladung voller grauer Kunststoffboxen mit Nachschub zu liefern. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass wenn gemäss den uns zugänglichen



*Der richtige Weg zur Furka und zur dfb. (Foto: Martin Fränsing)
Le chemin correct direction Furka et dfb. (Photo: Martin Fränsing)*



*Café-Wagen, neu gemalt und beschriftet. (Foto: Martin Fränsing)
Le wagon-café, repeint et avec inscription. (Photo: Martin Fränsing)*

Informationen mit Doppelführung der Züge oder gesonderten Gruppen zu rechnen ist, der Verkauf meist markant steigt. Die Lieferungen erfolgen in der Regel nach Realp. Die Waren für Gletsch werden den Zügen im Gepäckabteil mitgegeben. Unser Büro in Altdorf ist von Montag bis Freitag ganztägig besetzt, ausser externe Arbeiten fallen an. Das heisst, es ist auch eine Servicebereitschaft gegeben. Wenn in den Shops irgendwelche Hilfe erforderlich ist (z.B. beim Computer), bemühen wir uns zunächst per Telefon, Rat zu geben. Wenn das nicht möglich ist, wird externe Hilfe von Fachleuten in Anspruch genommen.

Ein weiterer grosser Arbeitsbereich ist die Prospektverwaltung und die Verteilung. Während ich diesen Bericht schreibe, wird gerade der neue Fahrplanprospekt der DFB gedruckt. Dieser hat üblicherweise eine Auflage von 100'000 Stück. Das entspricht einem Volumen von ca. sieben Europaletten. Diese müssen eingelagert und EDV-mässig erfasst werden. Einen Teil lassen wir zusätzlich an einige Mitarbeiter/-innen in den Sektionen/Regionen anliefern. Diese fungieren verdankenswerter Weise in ihren Gebieten als «Grossverteiler». Diesen steht eine Liste mit zu besuchenden Hotels und touristischen Organisationen zur Verfügung,

welche regelmässig zu versorgen sind. Diese Liste wird mit steigendem Bekanntheitsgrad unserer Bahn von Jahr zu Jahr länger. Es erreichen mich in Altdorf aber auch direkt, oder über die Abteilungen Marketing und Reisedienst, Anfragen nach Prospekten und den Verkauf unterstützendem Material, welches ich direkt versende. So konnte ich im letzten Jahr ca. 150 Sendungen neben den Souvenirbestellungen verarbeiten. Die kleineren werden mit Kurzbrief verschickt. Bei grösseren Lieferungen geschieht dies auch per Lieferschein mittels EDV. Das dient dazu, einigermassen den Bestand an Prospekten überwachen zu können. Als Nebeneffekt erfährt der Empfänger in schriftlicher Form seinen Kontaktpartner mit allen notwendigen Daten (Adresse, Telekommunikation). Gleichzeitig werden die Kundenstammdaten erfasst, was wiederum der Marketing-Abteilung von Nutzen ist. Nebenbei lagern bei uns ja auch noch die über 4000 Kalender und Teile der Drucksachen von Stiftung und Verein. Diese werden von Einzelpersonen oder den Sektionen abgerufen, beziehungsweise an Shops und den Infopoint Gletsch geliefert. Ein Teil findet sich auch in den Boxen der Züge wieder.

Kurz nach meinem Amtseintritt wurde die bis dahin existierende Stelle «Logistik» vakant. Schleichend wurde damit ein Nebengleis gelegt. Das führte dazu, dass wir der Chefin des ehemaligen «Barwagens», Rosina Maurer, ein wenig mit Rat und Tat zur Seite stehen durften. Mit einfachen Mitteln versuchten wir gemeinsam den Wagen innen optisch ein wenig ansprechender zu gestalten. Ich meine, es ist ganz gut gelungen. Wir bemühten uns, das angebotene Sortiment an Glacé, Snacks, Kuchen und Getränken den veränderten Konsumgewohnheiten anzupassen. Auch hier gilt es, jedes Jahr wieder den Trend zu erforschen. Bei dieser Gelegenheit geht ein Dank an Thomas Schubiger, der uns vor jeder Saison bei der Erstellung der neuen bebilderten Speisekarten und Plakaten hilft. Glücklicherweise wurde im Bahnhofsgebäude Realp inzwischen die Abteilung «Rückwärtige Dienste/Sekretariat/Administrati-

on» installiert, welcher näher am Geschehen ist als wir und manche logistische Probleme leichter lösen kann.

Warum nun «ehemaliger Barwagen»? Im letzten Jahr bekam ich von der Marketinggruppe den Auftrag, eine Aussenrevision des Fahrzeugs «aufzugleisen» (wir sind ja schliesslich eine Eisenbahn). Bereits im Winter ermittelten wir die Masse und nahmen mit einer Fachfirma Kontakt bezüglich einer neuen Beschriftung auf. Seit dem Bau des Wagens in der früheren Werkstatt Liestal wurde, ausser Reinigungsarbeiten, nie mehr etwas Grösseres investiert. Eine Neulackierung des Wagenkastens war dringend erforderlich. Doch wer könnte diese Spezialarbeiten ausführen? Anfragen bei Einzelhelfern mit Fachwissen gestalteten sich mühsam, nicht zuletzt aus Zeit- und Entfernungsgründen. Die Sektion Aargau mit ihrem grossen Know-how war zu dieser Zeit unter anderem mit der Revision eines blauen Vierachsers beschäftigt, der unbedingt zur Saison 2009 wieder auf der Strecke benötigt wurde. So konnten wir zwar schon einmal die Beschriftungsfolien in Auftrag geben, aber mit der eigentlichen Revision mussten wir bis zum Herbst warten. Diese sollte aus Kostengründen vor Ort durchgeführt werden.

Nachdem der ABD 4558 Mitte Juni wieder in Realp auf dem Gleis stand, konnte die Arbeit erneut in Angriff genommen werden. Nach einigen verdienten Urlauben, stand nun wieder die Sektion Aargau für Gespräche zur Verfügung. Stellvertretend für alle beteiligten Helfer möchte ich mich für die Anschubhilfe bei Werner Beer und Walter Lüthi bedanken. In der Woche vom 24. August konnten wir dann mit den ersten Schleifarbeiten beginnen. Der Zeitpunkt war bewusst gewählt, weil dort nur noch Wochenendfahrbetrieb herrschte. Somit wurden keine Fahrgäste durch den Staub und Schmutz belästigt, und es entstanden keine Einnahmeverluste im Wagen. Ein grosser Dank gilt dem Kollegen Andy Zulauf von der Sektion Aargau, der mit seinen wertvollen Kenntnissen, unterstützt von einem weiteren Helfer, die Arbeiten leitete und durchführte. Am Montag

konnte ich mir im Büro etwas Freiraum schaffen, und ebenfalls in Realp mithelfen bei dem staubigen Job. Zum Glück spielte das Wetter mit. Die Fotos zeigen die Stadien der Renovierung. Bereits früher als geplant konnten die Arbeiten abgeschlossen werden. Schweiss auf der Stirn bereitete uns noch das Anbringen der grossen Logo- und Schriftfolien. Nachdem alle aufgeklebt waren, hatten wir dann den optimalen Arbeitsablauf herausgefunden... zu spät. Das gute optische Ergebnis entschädigt für die Mühen und kleinen Unzulänglichkeiten. Erfreulich bei der Aktion ist auch, dass ein Materialsponsor für die Farbe in Aussicht steht. Als nächstes sollte nun auch noch das Dach revidiert werden, damit uns der Wagen, der seither nur noch als «Café-Wagen» bezeichnet werden sollte, noch lange gute Dienste leisten kann.

Um die Kundschaft anzusprechen, die aus den Zügen vom hinteren Gleis kommend geneigt ist, direkt die Treppe Richtung Strasse hinunter zu eilen, entwickelten wir mit einer örtlichen Druckerei ein schönes, grosses Hinweisschild (Foto). Dies ist auch von der Strasse sichtbar und wird hoffentlich Kaffeedurstige anlocken. Wie Sie lesen konnten, ist im Souvenir/Marketing-Geschäft rund um das Jahr etwas los. Ich konnte Ihnen nur einen kleinen Einblick in die Tätigkeiten geben, hoffe aber, dass Ihnen der Bericht gefällt und einige Neuigkeiten vermitteln kann.

Die **Basler Modelleisenbahn-Vereine** schreiben uns:

Am Wochenende vom 10./11. April findet im Pfarrheim St. Anton an der Kannenfeldstrasse 35 in 4056 Basel die 3. Basler Modelleisenbahntage statt.

Der Eintritt ist frei

Der Verein Furka Bergstrecke NW-Schweiz ist mit einem Info-Stand präsent
Siehe auch:
www.plattner-modellbau.ch



Wasserschloss retour 2010

Mit Post und Dampf zu Besuch im Grimsel-Wasserschloss, im Kraftwerk Grimsel und in der Kristallkluft Gerstenegg.

PostAuto Region Zentralschweiz, Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und die Kraftwerke Oberhasli AG offerieren an folgenden Daten:

Sonntag, 27. Juni 2010	Donnerstag, 12. August 2010
Sonntag, 4. Juli 2010	Sonntag, 22. August 2010
Donnerstag, 8. Juli 2010	Sonntag, 5. September 2010
Donnerstag, 15. Juli 2010	Sonntag, 12. September 2010

Von Luzern mit dem Postauto via Brünigpass nach Innertkirchen, Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli (3 Kilometer langer Tunnel, tief unter dem Grimsel-Stausee). Besuch der märchenhaften Kristallgrotte, Weiterfahrt mit dem Postauto zur Grimselpasshöhe nach Gletsch (geschütztes Ortsbild), gemeinsames Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône. Der krönende Abschluss ist die Erlebnisfahrt mit der attraktiven Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) von Gletsch nach Realp. Anschliessende Rückfahrt mit dem Postauto direkt nach Luzern.

Preise:

CHF 126.–	Pauschalpreis für Erwachsene (Einheitstarif)
CHF 36.–	Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 17.–	Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

Inbegriffen sind die Reiseleitung, alle Fahrten mit dem Postauto, geführte Besichtigung des Kraftwerkes Grimsel und der Kristallkluft Gerstenegg, das Mittagessen im historischen Hotel Glacier du Rhône in Gletsch (ohne Getränke), und die Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Gletsch nach Realp in 2. Klasse.

Mittagessen:

Saison-Salat, Tagesteller «Glacier du Rhône» (2-Gang-Mittagessen)
Kinder bis 10 Jahre essen gratis.

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	08:30	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Treffpunkt Parkplatz Gerstenegg		10:05	
Kraftwerk Grimsel 2/Kristallkluft		10:20 – 12:20	
Gletsch	an	13:00	Mittagessen bis 14.00 bzw. 14.30
Gletsch DFB	ab	14:10	(bis 12.08.10) 14.40 (22.08.10 bis 12.09.10)
Furka	an	14:45	15.15
Furka	ab	15:05	15.40
Realp	an	15:50	16.25
Realp Postauto	ab	16:00	16.30
Luzern	an	17:30	18.00

Auskunft und Buchung:

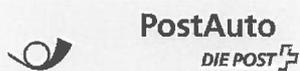
Buchung bis 7 Tage vor Reisetag
Telefon 0 848 000 144

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

E-Mail Reisedienst: reisedienst@dfb.ch
www.dfb.ch

Billetverkaufsstelle:

Reisedienst DFB / Sonderbillet für alle drei Leistungsträger



GRIMSELWELT



Auch in Chur wird im Winter hart gearbeitet

Besuch in der Werkstätte

Bericht von Ruedi Traub

Nun weiss ich es. Bei einem Innenrahmen (z.B. HG 4/4) sind die Räder aussen, beim Aussenrahmen (z.B. HG 3/4) sind die Räder innen – so einfach ist das. Projektleiter **Jakob Knöpfel** empfängt mich und leitet sofort etwas Wichtiges ein: Das Mittagessen. In der Küche treffen wir den Chef **David Baumgartner** und seine gute Unterstützung **Guido Saluz** an, eine gut eingespielte Brigade, wie sich nachher herausstellen wird.

Jakob ist gelernter Konstruktionsschlosser und war nie bei einer Bahn angestellt. Seine grosse Aufmerksamkeit widmete er im Beruf stets dem Unterhalt von technischen Einrichtungen, zuletzt in einer Entsorgungs- und Recycling-Anlage in der Ostschweiz. Eine gute Voraussetzung, um Lokomotiven wieder auf «Vordermann» zu bringen.

Im Lagerraum liegen unter anderem mehrere Lok-Achsen (HG 4/4) am Boden. Diese sind Reserve, die anderen beiden Sätze werden bei der Firma Stadler-Rail in Bussnang als Sponsorenbeitrag an die DFB revidiert. Die Räder sind aus Teilen verschiedener Stahlarten geschickt zusammengesetzt und versehen somit ihren Dienst optimal.

In der Werkstatt fallen die neuen in Chur gebauten «Wasserkranen» für Gletsch und Oberwald auf, Einrichtungen, um das Wasser in die Tanks der Loks zu bringen.

Hans Huber (arbeitete bei «Bühler» in Uzwil) erklärt mir einleuchtend die Funktionsweise der Teile.

Einige weitere Mitarbeiter in Chur:

Kurt Altorfer, einige Jahre älter als ich, fräst auf einer MAHO-Maschine «Pufferhülsen» für die Mittelpuffer der HGm 51 – eine schöne Arbeit.

Hans Boller, ein Mitglied der Sektion Randen des SAC, ist ein begeisterter

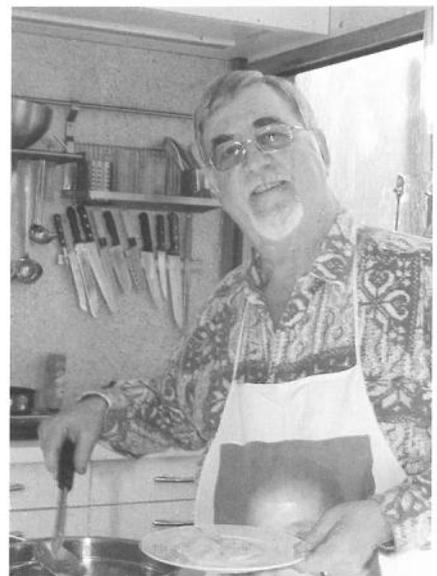
Bergwanderer. Er führt mich durch das umfangreiche Lager der Werkzeuge. Es gibt Fräser, Bohrer, Schneidstahle, Lehren

usw. Viele werden in der eigenen Werkstätte geschärft, andere muss man auswärts geben. Vor 45 Jahren gab es noch nicht so viele Hartmetallwerkzeuge, die Vielfalt ist enorm.

Bruno Wolf, jünger als ich, lernte Maschinenschlosser, arbeitet an der «Leinen»-Drehbank. Er war vorher selbständiger Bootsbauer in Mols. Kürzlich hat er das Geschäft seinem Sohn übergeben. Nun geniesst er den «Lebensabend» mit



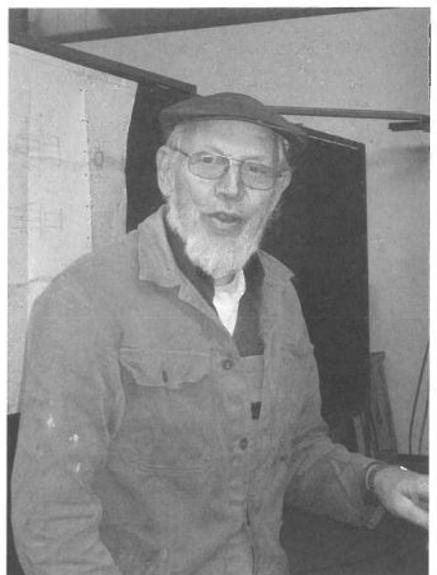
Hans Boller
Hans Boller



David Baumgartner
David Baumgartner



Guido Saluz
Guido Saluz



Hans Huber
Hans Huber

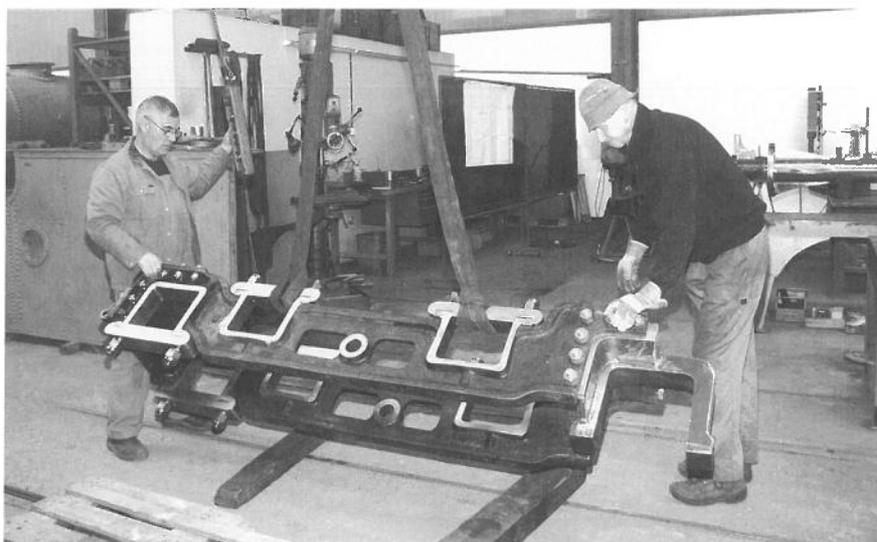
seiner Frau auf dem Walenstattberg, auf der sonnigen Seite des Sees.

Hansruedi Rechsteiner ist gelernter Dreher/Fräser und bearbeitet eine Achskiste für die Kuppelachse auf einer «Wander»-Maschine. Dies ist eine Horizontal-Senkrecht-Fräsmaschine.

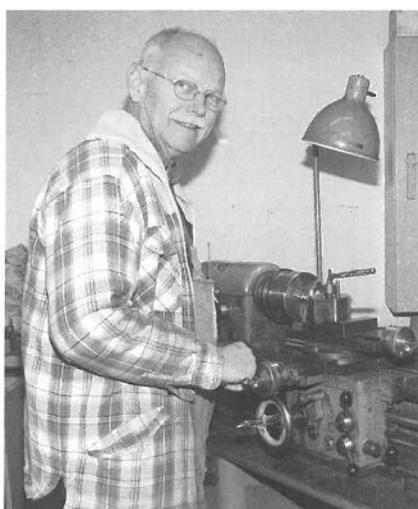
Rolf Lang, gelernter Werkzeugmacher (CMC Schaffhausen), ist an der KB 3 (Koordinaten-Bohrwerk) der Firma Oerlikon beschäftigt.

Hansruedi Bürki lernte Kleinmechaniker bei Zellweger Uster, arbeitete für Textilmaschinen, wurde Computer-Spezialist bei Hasler Bern und war die letzten 26 Jahre seiner Berufstätigkeit als Bordmechaniker bei der Swissair angestellt. Hansruedi erklärt mir das «Loran»-Navigationssystem (**Long Range Navigation**) in der Luftfahrt. Und das funktioniert so: Nein, das würde an dieser Stelle zu weit führen.

Man bemerkt, hier ist eine total kompetente Crew zusammen. Wie überall bei der dfb arbeiten Profis profimässig, es wird nicht gebastelt. Jakob erklärt mir dies am Rahmen der HG 4/4. Dieser zeigt Risse an ungewohnter Stelle, die Risse entstanden wahrscheinlich durch Schwingungen des Zahnradantriebs. Die neuen Rahmen werden in diesem Bereich verstärkt. Er wurden im Dschungel bereits einmal geflickt und auch jetzt könnte man ihn flicken, das würde dann vielleicht für zwei Jahre genügen. Nein, man macht ganze Arbeit. Die Firma Stadler erklärte sich bereit, in Zusammenarbeit mit der DFB Werkstätte Chur die beiden Rahmen unter Verwendung der noch brauchbaren Teile der alten Rahmen, neu zu bauen. Martin Steuer und Markus Staubli beides Mitarbeiter der Werkstätte Chur zeichnen zusammen mit weiteren Personen mittels CAD die ganzen Lokomotiven vom Typ HG 4/4 den Prioritäten entsprechend neu. Dies ist eine Voraussetzung, dass die Firma Stadler-Rail in Winterthur mit der DFB zusammen die Rahmen neu fertigen kann. An dieser Stelle darf dem Besitzer der Firma Stadler, Herrn Peter Spuhler ein herzlicher Dank für seine grosszügige Unterstützung ausgesprochen werden.



*Jakob Knöpfel und Hans Boller
Jakob Knöpfel et Hans Boller*



*Bruno Wolf
Bruno Wolf*



*Hansruedi Rechsteiner
Hansruedi Rechsteiner*



*Kurt Altorfer
Kurt Altorfer*

Übrigens: Das Gebäude, in welcher sich die Werkstatt befindet, gehört der Firma AXA, Winterthur. Wir sind eingemietet und müssen in einigen Jahren ausziehen.

Unterdessen ist es zwölf Uhr geworden. Man begibt sich zu Tisch. Es gibt Cappelletti alla panna, Blattsalat, Kotelett, Westernfrites, Rüeblli und zum Dessert Fotzelschnitte mit Öpfelstückli. Wehmütige Erinnerungen treten auf an eine Zeit, wo sich die Schweizer Männer so um zwanzig herum viele Wochen in einer bestimmten Einrichtung tummelten...

Und wieder einmal habe ich eine interessante Abteilung mehr der dfb kennengelernt.



Rolf Lang
Rolf Lang



Pufferhülse
Boisseau de tampon

Schienen aus dem Chablais

Ein Bericht von Manfred Willi

Der Gleisoberbau an der Furka-Bergstrecke besteht immer noch rund zur Hälfte aus der Bauzeit und ist somit bald hundertjährig.

Ein Bericht von Manfred Willi

Altes Gleis stellt stark erhöhte Anforderungen an die Überwachung und an die Instandhaltung, um die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung einhalten zu können. Es ist vor allem für Fachleute oft kaum vorstellbar, dass die DFB diese anspruchsvolle Aufgabe mit Frondienstmitarbeitern auf einem guten Qualitätslevel gewährleisten kann.

Der Lebensdauer kommt zugute, dass die eigentliche Nutzungszeit des Zahnstangengleises aufgrund der winterlichen Betriebspausen nur etwa ein Drittel beträgt und dass das Material jeweils während Monaten unter der geschlossenen Schneedecke relativ gut geschützt ist. Trotzdem und trotz den grossen Bemühungen nähert sich beim Original-Oberbau unaufhaltsam das Ende der Lebensdauer. Da das eingebaute Material, insbesonde-

re die Schienenprofile der Bauart «B», nicht mehr beschafft werden kann, geschehen Oberbauerneuerungen fast ausschliesslich im Rahmen von Totalumbauten. Seit mehreren Jahren werden Abschnitte von hundert bis dreihundert Metern jeweils in der kurzen Zeitspanne zwischen erfolgter Schneeräumung und Betriebseröffnung umgebaut. Nebst den Fronarbeitern kommen dabei traditionell auch Lernende der Ausbildungsorganisation «Login» zum Einsatz. Für die angehenden Verkehrswegbauer bietet sich damit ein willkommener Praxiseinsatz auf Meterspur- und Zahnstangengleis.

Neues Oberbaumaterial kann sich die DFB in den benötigten Mengen nicht leisten. Wohl aber Neuwertiges: Durch Systemwechsel im Oberbau anderer Bahnen fallen hin und wieder geeignete Schienen, Schwellen, Zahnstangen und Befestigungsmaterial an und werden uns dank einem funktionierenden Netzwerk günstig oder sogar kostenlos angeboten. Als Ersatz für das eingebaute B-Profil (25 kg/m) eignet sich für unser Zahnstangengleis –

zusammen mit den richtig geeigneten Schwellen – das Schienenprofil VST-C mit einem Metergewicht von 30 Kilogramm. Die Verwendung anderer Schienenprofile würde aufwändige und exotische Anpassungen der Befestigungselemente für eine korrekte Höhenlage der Zahnstange bedingen. Dies bedeutet für kommende Instandhaltungsmassnahmen und aufgrund unserer ohnehin vielfältigen Normalien eine nicht wirklich zukunftsfruchtige Option.



Michel Berlie, Sektion Romandie, der «Finder» der Schienen.
Michel Berlie, membre de la Section romande, a «trouvé» des rails.



Das Geschenk der TPC (Transports Publics du Chablais) lagert in Villy, nahe bei Aigle. Le cadeau des TPC (Transports Publics du Chablais) est entreposé à Villy, près d'Aigle.

Da auch das Profil VST-C nicht mehr gewalzt wird und die bei anderen Bahnen eingebauten C-Profile ebenfalls am Verschwinden sind, müssen wir alle Gelegenheiten wahrnehmen, solche Schienen zu erstehen. Mit Blick in die Zukunft und in Anbetracht der geringen Lagetoleranzen der Zahnstange lohnt es sich trotzdem, ein bisschen wählerisch zu sein, um im Rahmen der Umbauarbeiten nicht altes Material gegen neues Schlechtes auszutauschen.

Nach erfolgter Abklärung über die Eignung des angebotenen Materials fallen jeweils umfangreiche und anspruchsvolle Transport- und Lageraufgaben an. Diese Tätigkeiten werden meist im Rahmen der laufenden Bauwochen erledigt.

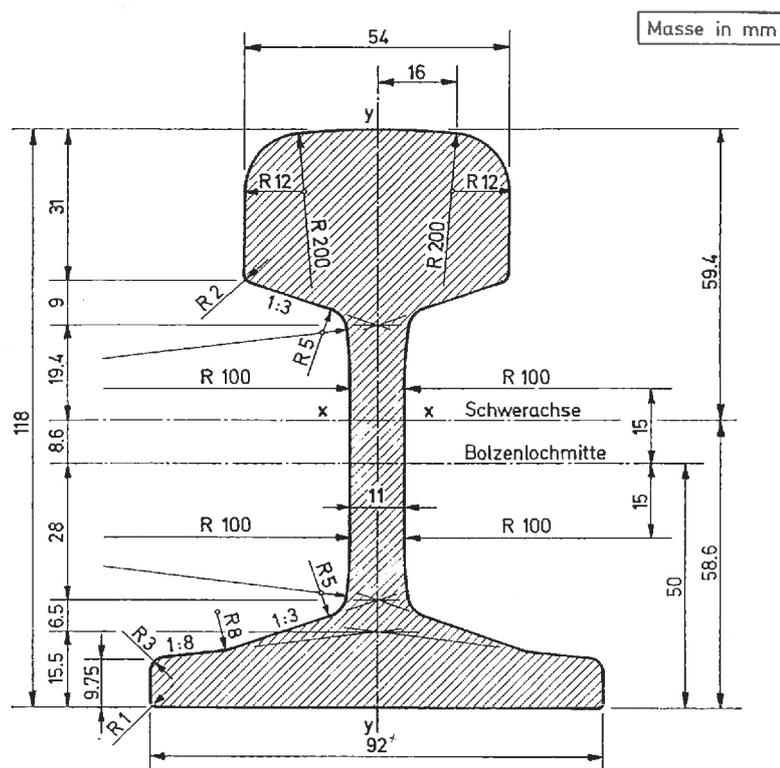
Anlässlich einer Diskussion mit der Sektion Romandie während deren Bauwoche im Juli 2009 informierte der Leiter Bahntechnik unter anderem auch über die Sorgen der DFB-Bauabteilung in Bezug auf die Beschaffung geeigneter Schienen. Nebst bei MGB und RhB besteht nämlich vor allem noch in der Westschweiz die Chance, an solches Material zu kommen. Michel Berlie, ein Mitglied dieser Sektion, informierte die Bauabteilung der DFB bereits einen Monat später über einen Fund geeigneter Schienenprofile VST-C bei der Meterspurbahn Transports Publics du

Chablais (TPC). In Villy – nahe Aigle – lagern rund 5000 Meter ausgebaute Schienen in Längen von 18 Metern; ein ansehnlicher Teil davon in hervorragendem

Zustand. Wie ein Weihnachtsgeschenk kommt aus Aigle dazu die Nachricht, dass das Material der DFB als Geschenk überlassen wird. Zuvorkommenderweise erhalten wir von den TPC zusätzlich das Entgegenkommen, dass die Schienen bis im Frühling 2010 in Villy belassen werden können. Nach der Strassenräumung in Realp kann dadurch der Transport per LKW direkt an die DFB-Strecke erfolgen. Dort haben Mitarbeiter der Credit Suisse im Rahmen des Volunteer-Programms im vergangenen Oktober bereits entsprechende Schienenlager hergerichtet, von welchen aus der Verlad auf Bahnwagen jederzeit erfolgen kann. Die Schienen werden dann bei Bedarf mit den beiden gekuppelten Wagen Ski 4703 und Lk 2875 in ihrer vollen Länge mittels Dampftraktion auf die Baustellen aufgeführt.

Wir gratulieren Michel Berlie für seinen exemplarischen Einsatz und danken den TPC und ihrer Führung für ihre zuvorkommende Zusammenarbeit und für ihr wertvolles Geschenk.

Schienenprofil Typ VST C





Die provisorische Dachhaut wird verlegt. Im Hintergrund Einfahrt Basistunnel Furka.
Pose de la couverture provisoire. Au fond, portail du tunnel de base de la Furka.

Aufrichte beim neuen DFB-Werkstattgebäude in Realp

Die Depot-Erweiterung Realp nimmt Formen an

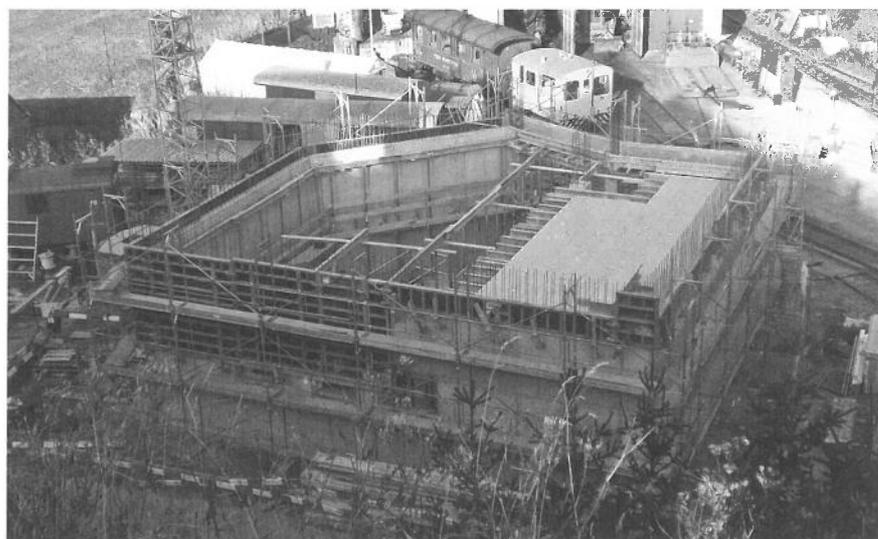
Von Manfred Willi

Auch dank des schönen Herbstes konnte der Bau der Remisenerweiterung zügig vorangetrieben werden. Manfred Willi mit Unterstützung von Werner Gysi und vielen anderen Fronis arbeiteten bis in den frostigen Winter hinein. Schon jetzt stehen Dieselfahrzeuge im neuen Gebäude.

Vielen DFB-Passagieren und Fronarbeitern wird im vergangenen Sommer/Herbst die Baustelle neben der Remise auf dem Stützpunkt Realp aufgefallen sein. Hier entsteht in zwei Etappen das neue DFB-Werkstattgebäude. 2009 wurde die erste Etappe erstellt, die Werkstatt und Remise für die Dieselcrew mit den zwei neuen Gleisen 80 und 81. Im Jahr 2010 wird die Bekohlungsanlage an ihren neuen Standort verlegt. Die zweite Etappe des Werkstattgebäudes mit drei Gleisen für die Ausführung von Unterhaltsarbeiten an Dampfzügen und Wagen soll 2011/12 gebaut werden.

Das grosse und anspruchsvolle Bauwerk wurde von Profis und Fronarbeitern gemeinsam realisiert. Drei fest angestellte

Baufachleute unter der Leitung eines Poliers brachten das nötige Know-how und sorgten für Kontinuität auf der Baustelle. Dazu wurden sie während der ganzen Zeit von Fronis tatkräftig unterstützt.



Deckenschalung.
Coffrage de la toiture.



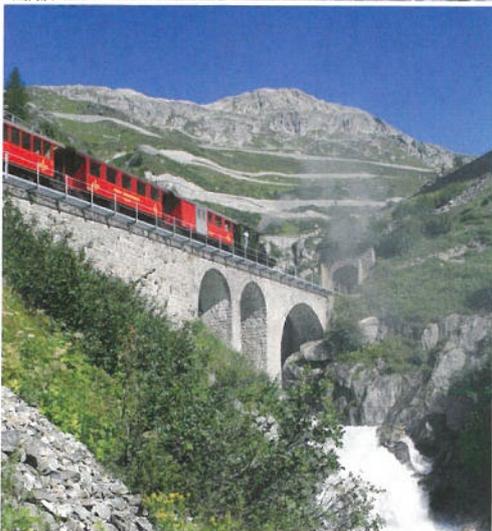
Bereit für den Bezug Rolltore und Fenster sind verlegt.
Prêt pour l'emménagement. Portes et fenêtres sont installées.

Im Juni waren einige Vorarbeiten zu erledigen. So musste zum Beispiel die bestehende Drehscheibe freigelegt und unterbetoniert werden. Dann folgte der Aushub für die Fundamente. Das Erstellen der recht komplizierten Fundamentplatte mit Unterhaltsgruben und einbetonierten Gleisen nahm längere Zeit in Anspruch. Gegen Ende August konnte die letzte, grosse Betonieretappe eingebracht werden. Die überhohen Wände im Erdgeschoss (spätere Dieselcrew-Werkstatt) mussten in zwei Etappen betoniert werden, was bis Ende September dauerte.

Während der Arbeiten zur Zwischendecke erfolgte der erste Wintereinbruch. Diese Decke musste Mitte Oktober bei kaltem Wetter (-2°C) und leichtem Schneetreiben betoniert werden. Dazu waren recht auf-

Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Pauschalangebote Saison 2010
Eröffnungswochenende 13.–15. August 2010



Nach über 25-jähriger Aufbauarbeit kann die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) im Sommer 2010 die lang ersehnte Wiedereröffnung des Abschnittes Oberwald–Gletsch feiern. Damit ist die nach der Fertigstellung des Basistunnels im Jahr 1981 stillgelegte und 17,8 km lange Bergstrecke zwischen Realp (Uri) und Oberwald (Wallis) endlich wieder in Betrieb. Aus diesem Anlass wird zwischen 13. und 15. August 2010 in Gletsch ein grosses Fest über die Bühne gehen. Es bietet Sonderfahrten mit Dampfzügen, Nostalgie-Postautos, Oldtimern und vieles mehr.


dampfbahn**furka**
bergstrecke

ZRT Zermatt Rail Travel AG
Oberer Saltinadamm 2,
3902 Brig-Glis

Tel. 027 922 70 00
Fax 027 922 70 07
info@zrt.ch
www.zrt.ch

 REISEGARANTIE

ZRT zermatt
rail travel 

Individual-Angebote

Eröffnungswochenende vom 13. – 15. August 2010. Weitere Angebote siehe unter www.zrt.ch
Aktivitäten in Gletsch gemäss Detailprogramm DFB (www.dfb.ch)

Variante A: Glacier Express ab Chur

Reiseablauf und Leistungen

1. Tag: (Do / Fr / Sa)

Individuelle Bahnfahrt in 2. Kl. ab Wohnort nach Chur. Im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von Chur (ab 12.27 Uhr)

nach Oberwald (an 15.42 Uhr). Transfer ins Hotel. Abendessen und Übernachtung in einem ***Hotel in Oberwald oder Umgebung.

2. Tag: (Fr / Sa / So)

Frühstücksbüffet. Transfer an den Bahnhof und Gepäckaufbewahrung. Bahnfahrt mit der MGB von Oberwald (ab 08.44 Uhr) nach

Realp. Mit der Dampfbahn von Realp (ab 10.15 Uhr) nach Gletsch (an 12.00 Uhr). Freier Aufenthalt in Gletsch. 15.05 Uhr Abfahrt mit dem Dampfzug nach Oberwald (an 15.35 Uhr). Individuelle Heimreise mit der Bahn in 2. Kl.

Variante B: Glacier Express nach Zermatt

Reiseablauf und Leistungen

1. Tag: (Do / Fr / Sa)

Individuelle Bahnfahrt in 2. Kl. ab Wohnort nach Chur. Im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von Chur (ab 12.27 Uhr) nach Oberwald (an 15.42 Uhr). Transfer ins Hotel. Abendessen und Übernachtung in einem

***Hotel in Oberwald oder Umgebung.

2. Tag: (Fr / Sa / So)

Frühstücksbüffet. Transfer an den Bahnhof und Gepäckaufbewahrung. Bahnfahrt mit der MGB von Oberwald (ab 08.44 Uhr) nach Realp. Mit der Dampfbahn von Realp (ab 10.15 Uhr) nach Gletsch (an 12.00 Uhr). Freier Aufenthalt in Gletsch. 13.30 Uhr Abfahrt mit dem Dampfzug nach Oberwald (an 14.00 Uhr).

Weiterfahrt im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von Oberwald (ab 15.42 Uhr) nach Zermatt (an 18.31 Uhr). Übernachtung und Frühstück in einem ***Hotel in Zermatt.

3. Tag: (Sa / So / Mo)

Freier Aufenthalt im verkehrsfreien Matterhorn-dorf. Individuelle Heimreise mit der Bahn in 2. Kl.

Variante C: Glacier Express ab Davos

Reiseablauf und Leistungen

1. Tag: (Mi / Do / Fr)

Individuelle Bahnfahrt in 2. Kl. ab Wohnort nach Davos. Übernachtung und Frühstück in einem ***Hotel in Davos.

2. Tag: (Do / Fr / Sa)

Im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von Davos (ab 10.41 Uhr) nach Oberwald (an 15.42 Uhr). Transfer ins Hotel. Abendessen und Übernachtung in einem ***Hotel in Oberwald oder Umgebung.

3. Tag: (Fr / Sa / So)

Frühstücksbüffet. Transfer an den Bahn-

hof und Gepäckaufbewahrung. Bahnfahrt mit der MGB von Oberwald (ab 08.44 Uhr) nach Realp. Mit der Dampfbahn von Realp (ab 10.15 Uhr) nach Gletsch (an 12.00 Uhr). Freier Aufenthalt in Gletsch. 15.05 Uhr Abfahrt mit dem Dampfzug nach Oberwald (an 15.35 Uhr). Individuelle Heimreise mit der Bahn in 2. Kl.

Variante D: Glacier Express St. Moritz-Zermatt

Reiseablauf und Leistungen

1. Tag: (Mi / Do / Fr)

Individuelle Bahnfahrt in 2. Kl. ab Wohnort nach St. Moritz. Übernachtung und Frühstück in einem ***Hotel in St. Moritz.

2. Tag: (Do / Fr / Sa)

Im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von St. Moritz (ab 09.17 Uhr) nach Andermatt (an 13.49 Uhr). Bahnfahrt mit

der MGB von Andermatt (ab 14.37 Uhr) nach Oberwald (an 15.11 Uhr). Transfer ins Hotel. Abendessen und Übernachtung in einem ***Hotel in Oberwald oder Umgebung.

3. Tag: (Fr / Sa / So)

Frühstücksbüffet. Transfer an den Bahnhof und Gepäckaufbewahrung. Bahnfahrt mit der MGB von Oberwald (ab 08.44 Uhr) nach Realp. Mit der Dampfbahn von Realp (ab 10.15 Uhr) nach Gletsch (an 12.00 Uhr). Freier Aufenthalt in Gletsch. 13.30 Uhr

Abfahrt mit dem Dampfzug nach Oberwald (an 14.00 Uhr). Weiterfahrt im Panoramawagen 2. Kl. des Glacier Express von Oberwald (ab 15.42 Uhr) nach Zermatt (an 18.31 Uhr). Übernachtung und Frühstück in einem ***Hotel in Zermatt.

4. Tag: (Sa / So / Mo)

Freier Aufenthalt im verkehrsfreien Matterhorn-dorf. Individuelle Heimreise mit der Bahn in 2. Kl.

Pauschalpreise pro Person in CHF, mit 1/2-Preis-Abo

	im Doppelzimmer	im Einzelzimmer	Zuschlag ohne 1/2-Preis-Abo
Variante A	390	415	95
Variante B	565	610	134
Variante C	515	560	114
Variante D	705	770	162

Ergänzungen und Hinweise zu den Leistungen

- Bahnfahrt in 2. Klasse mit 1/2-Preis-Abo ab Ihrer Bahnstation in der Schweiz (Wohnort, Grenz- oder Flughafenbahnhof)
- Ausführliches Reiseprogramm, Service und Taxen
- Weitere Zuschläge und Ermässigungen auf Anfrage



Begleitete Bahnreisen

Mit dem Roten Pfeil und dem historischen Postauto an das DFB-Eröffnungswochenende

Reisen wie anno dazumal! Exklusive Fahrt mit dem legendären Roten Pfeil entlang des Genfersees und durch das Wallis nach Brig. Lassen Sie sich in die Vergangenheit der Verkehrsgeschichte und des Tourismus rund um die Furka versetzen. Gemütliche Reise im historischen Postauto über die schönsten Alpenpässe der Schweiz. Ein einmaliges Erlebnis, das Sie sich nicht entgehen lassen sollten.

Reiseprogramm A

1. Tag: Individuelle Bahnreise in 2. Klasse nach Olten, Ankunft um ca. 09.00 Uhr. Gemütliche Sonderfahrt im nostalgischen Roten Pfeil (RBe 2/4 – mit Sicht vom Führerstand) über die alte Schnellzugstrecke nach Bern und weiter nach Freiburg. Via Payerne und durch das Broyetal in Richtung Pâlézieux, hoch über dem Genfersee. Über die steile Rampe durch die Weinberge des Lavaux nach Vevey und Montreux. Mittagessen unterwegs. Weiterfahrt im Sonderzug in Richtung Aigle, Martigny, vorbei an Obst- und Weinkulturen des Unter- und Mittelwallis bis nach Brig. Mit der Matterhorn Gotthard Bahn erreichen Sie anfangs Abend Obergesteln. Abendessen und Übernachtung in einem guten ***Hotel.

Reiseprogramm B

1. Tag: Individuelle Bahnreise in 2. Klasse nach Ziegelbrücke, Ankunft um ca. 10.00 Uhr. Gemütliche Fahrt im historischen Postauto durch das Glarnerland, über den 1'948 m hohen Klausenpass nach Altdorf. Mittagessen unterwegs. Weiterfahrt durch die Schöllenen Schlucht nach Andermatt. Verlad des Busses an der Furka auf die Bahn. Ab Oberwald, Weiterfahrt über den unbekanntenen Nufenenpass (2'440 m) ins Bredertotal nach Airolo. Am späteren Nachmittag Fahrt über den legendären Gotthardpass nach Andermatt. Abendessen und Übernachtung in einem guten ***Hotel.

2. Tag: Bahnfahrt mit der MGB nach Realp. Unvergessliche Fahrt mit der Dampfbahn über die Furka-Bergstrecke und die Hoch-

2. Tag: Bahnfahrt mit der MGB nach Realp. Unvergessliche Fahrt mit der Dampfbahn über die Furka-Bergstrecke und die Hochalpen nach Gletsch. Freier Aufenthalt in der Erlebniswelt Gletsch. Weiterfahrt über den wiedereröffneten Abschnitt von Gletsch nach Oberwald. Rückfahrt nach Obergesteln, Abendessen und Übernachtung.

3. Tag: Mit dem historischen Postauto über den 2'440 m hohen Nufenenpass und durch das wenig bekannte Bredertotal nach Airolo. Weiter über den legendären Gotthardpass (2'109 m) nach Andermatt und durch die atemberaubende Schöllenschlucht nach Göschenen und in Richtung Altdorf. Mittagessen unterwegs. Nachmittägliche Reise durch das Schächental und den 1'948 m hohen Klausenpass ins Glarnerland. Ankunft um ca. 16.30 Uhr in Ziegelbrücke. Individuelle Rückreise mit der Bahn an Ihren Wohnort.

alpen nach Gletsch. Freier Aufenthalt in der Erlebniswelt Gletsch. Weiterfahrt über den wiedereröffneten Abschnitt von Gletsch nach Oberwald. Rückfahrt nach Andermatt, Abendessen und Übernachtung.

3. Tag: Fahrt mit der Matterhorn Gotthard Bahn durch das landschaftlich liebliche Goms bis nach Brig. Gemütliche Sonderfahrt im nostalgischen Roten Pfeil (RBe 2/4 – mit Sicht vom Führerstand) über die Simplonstrecke und durch das Wallis in Richtung Genfersee. Mittagessen unterwegs. Via Lausanne, Yverdon entlang des Neuenburgersees nach Estavayer-le-Lac. Weiter in Richtung Payerne, Freiburg und Bern sowie über die alte Schnellzugstrecke nach Olten. Ankunft um ca. 17.30 Uhr. Individuelle Rückreise mit der Bahn an Ihren Wohnort.

Reisedaten

Programm A: 13. – 15. August 2010
Programm B: 14. – 16. August 2010

Unsere Leistungen

Bahnfahrt in 2. Klasse ab Wohnort nach Olten und zurück ab Ziegelbrücke oder umgekehrt (Basis mit ½-Preis-Abo), Fahrt im Roten Pfeil ab Olten nach Brig oder umgekehrt (Progr. A am 1. Tag, Progr. B am 3. Tag), Mittagessen am 1. und 3. Tag, 2 Übernachtungen mit Halbpension in einem ***Hotel in Obergesteln bzw. Andermatt, Fahrt im historischen Postauto über die Alpenpässe der Schweiz (Progr. A am 3. Tag, Progr. B am 1. Tag), diverse Bahnfahrten mit der Matterhorn Gotthard Bahn (Brig – Obergesteln bzw. Andermatt – Brig in 1. Klasse), Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp via Gletsch nach Oberwald, Reisebegleitung, Reisedokumentation

Pauschalpreis CHF 830.-

(Programm A / B)

pro Pers. im Doppelzimmer mit ½-Preis-Abo

Zuschläge / Ermässigungen

Einzelzimmerzuschlag für 2 Nächte	CHF 40.-
Zuschlag Bahnfahrt ohne ½-Preis-Abo	CHF 90.-
An- und Rückreise in 1. Klasse mit ½-Preis-Abo (Wohnort-Olten und Ziegelbrücke-Wohnort oder umgekehrt)	CHF 50.-
Reduktion GA (2. Kl.)	CHF 80.-
Reduktion GA (1. Kl.)	CHF 90.-
Annullierungskostenversicherung und SOS-Schutz	CHF 21.-



Glacier Express und Dampfbahn Furka-Bergstrecke



Gültig vom 19. Juni bis 03. Oktober 2010 (ausgenommen 13.-15. August 2010)

Exklusives Sonderangebot mit den berühmten Schweizerbahnen. Bestaunen Sie die bahntechnischen Pionierleistungen unserer Vorfahren inmitten einer grandiosen Gebirgslandschaft. Reise mit dem Glacier Express von Davos über die spektakuläre Albulastrecke und den 2033 Meter hohen Oberalppass nach Oberwald. Sie wohnen in einem gemütlichen Hotel im Goms. Die Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ein weiterer Höhepunkt dieser Reise. Ab 20. August verkehren die Züge wieder bis Oberwald.

Reiseprogramm

Die Reise kann auch in umgekehrter Richtung durchgeführt und beliebig verlängert werden.

1. Tag

Anreise mit der Bahn via Landquart nach Davos. Aufenthalt im höchstgelegenen Kurort der Schweiz. Übernachtung und Frühstück im Hotel Ihrer Wahl.

2. Tag

Grosse Alpenfahrt mit dem Glacier Express von Davos nach Oberwald. Empfehlung: Mittagessen im Speisewagen. Transfer ins Hotel. Nachtessen, Übernachtung und Frühstück im Hotel Ihrer Wahl.

3. Tag

Transfer an den Bahnhof von Oberwald und Gepäckaufbewahrung. Fahrt mit der

Matterhorn Gotthard Bahn durch den Furkatunnel nach Realp. Unvergessliche Fahrt mit der Dampfbahn über die Furka-Bergstrecke und die Hochalpen nach Gletsch. Mittagessen im historischen Grand Hotel Glacier du Rhône und Zeit zur freien Verfügung. Um 14.30 Uhr Bustransfer nach Oberwald (Oberwald ab 15.13 Uhr). Ab 20.8.10 Fahrt mit dem Dampfzug 15.05 Uhr ab Gletsch, Oberwald ab 15.35 Uhr (Weiterfahrt mit der MGB um 16.13 Uhr). Rückreise mit der Bahn via Brig über die Lötschberg-Bergstrecke oder via Visp durch den neuen Basistunnel an Ihren Wohnort.

Pauschalpreise pro Person in CHF, Basis 1/2-Preis-Abo

Hotels	Ahorni Oberwald	Hubertus Obergesteln	Tannenhof Oberwald	Zusatznacht	Einzelzimmer	Halbpension
Sunstar Parkhotel, Davos	563	593	563	128	-	38
Bahnhof Terminus, Davos	540	570	540	105	20	35
Zusatznacht	85	100	85	Annullationskosten- und SOS-Schutzversicherung für Reisezwischenfälle CHF 21.-		
Einzelzimmer	20	10	25			
Halbpension	35	50	35			

1/2-Preis-Abonnement: Unsere Arrangements sind auf der Basis des schweizerischen 1/2-Preis-Abos aufgebaut. Unsere Empfehlung für Personen wohnhaft in der Schweiz: Lösen Sie z.B. ein 1/2-Preis-Abo (gültig 1 Jahr) zum Preis von CHF 150.-. Unsere Empfehlung für Gäste aus dem Ausland: Kaufen Sie ein 1/2-Preis-Abo (gültig 1 Monat) zum Preis von CHF 99.-.

Zuschläge und Ermässigungen pro Person in CHF

Zuschläge Bahn	CHF	Ermässigungen Bahn	CHF
Reise 2. Klasse ohne 1/2-Preis-Abo	114	Kinder bis 16 Jahre mit Familienkarte	174
Reise 1. Klasse mit 1/2-Preis-Abo	120	GA 2. Klasse (Reise 2. Klasse)	134
Reise 1. Klasse ohne 1/2-Preis-Abo	295	GA 1. Klasse	134
Klassenwechsel für Glacier Express mit/ohne 1/2-Preis-Abo	28/56	GA 2. Klasse (Reise 1. Klasse)	-

Mittagessen im Speisewagen Fr. 41.- (3-Gang-Menü).

Ihre Reise Sommerfahrplan vom 19. Juni bis 03. Okt. 2010

Zug 911°	DFB*		DFB*	Zug 902°
10.41		ab Davos Platz		16.48
15.43		an Oberwald		11.11
	10.15	ab Realp		15.50
	12.00	an Gletsch		14.10

°) täglich vom 5.-17.10.2010

* Freitag, Samstag und Sonntag vom 19.6.-3.10.2010 und täglich vom 2.7.-12.8.2010

Zugdetails

Zug 911 1. Kl. und 2. Kl. Panoramawagen, Speisewagen Davos Zermatt
Zug 902 1. Kl. und 2. Kl. Panoramawagen, Speisewagen Zermatt-Davos

Unsere Hotels

Davos

www.davos.ch

Sunstar Parkhotel**** und Hotel Bahnhof-Terminus****

siehe Beschrieb auf Seite 3

Goms

www.goms.ch

Hotel Ahorni**** in Oberwald

Sehr ruhige Lage. Grosszügige und moderne Zimmer. Gepflegte Küche. Halbpension möglich (1. Abend inkl. - 4-Gang-Menü).

Hotel Hubertus**** in Obergesteln

Gepflegte Atmosphäre mit Charme und Gemütlichkeit. Feine Küche. Wellness-Abteilung mit Hallenbad. Halbpension möglich (1. Abend inkl. 4-Gang-Menü)

Hotel Tannenhof**** in Oberwald

Gemütliches Familienhotel mit behaglicher Note. Sonnenterrasse. Gute Küche. Halbpension möglich (1. Abend inkl. - 4-Gang-Menü)

Unsere Leistungen

Bahnfahrt in 2. Klasse mit 1/2-Preis-Abo ab Ihrer Bahnstation nach Davos und zurück ab Oberwald, 1 Übernachtung, Basis Doppelzimmer / Frühstück im Hotel Ihrer Wahl in Davos, Fahrt mit dem Glacier Express in 2. Klasse inkl. Platzreservation von Davos nach Oberwald, 1 Übernachtung, Basis Doppelzimmer inkl. Halbpension im Hotel Ihrer Wahl im Goms, Transfer am An- und Abreisetag ab Bahnhof Oberwald, Gepäckaufbewahrung am Bahnhof Oberwald, Fahrt mit der MGB von Oberwald nach Realp, Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp nach Gletsch, Mittagessen (Tagesteller) am 3. Tag im Hotel Glacier du Rhône in Gletsch, Transfer von Gletsch nach Oberwald (Bus oder Dampfzug), 1 Reiseführer Glacier Express pro gebuchtes Zimmer, Service und Taxen.



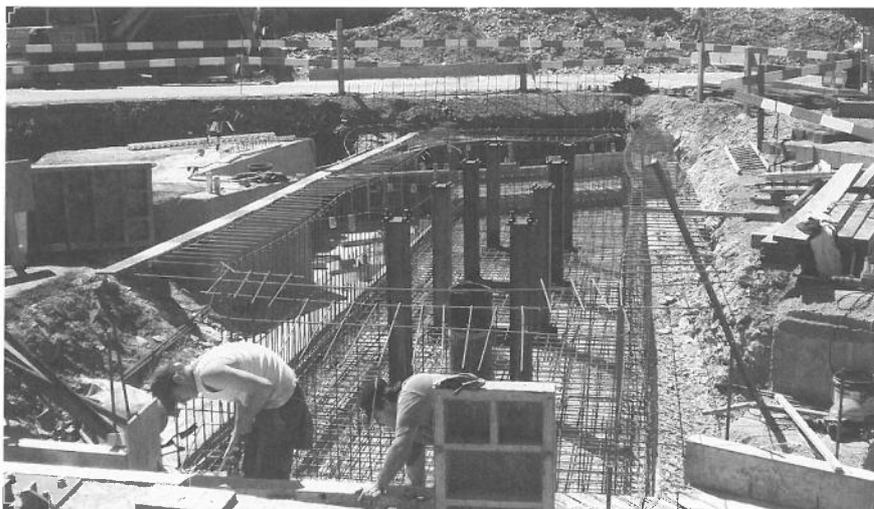
wendige Wintermassnahmen nötig (Heizen des Erdgeschosses, Enteisen der Schalung und der Armierung, Wärmeisolationen auf den Frischbeton usw.). Zu diesem Zeitpunkt war die Fertigstellung der ganzen ersten Etappe sehr fraglich. Ein früher Wintereinbruch hätte die Bauarbeiten abrupt gestoppt.

Doch dann hatte Petrus ein Einsehen. Während des schönen Spätherbsts mit recht hohen Temperaturen kam der Bau zügig voran. Am 6. November 2009 konnte die oberste Decke bei bestem Wetter betoniert werden. Es folgten noch die Fertigstellungsarbeiten für den Rohbau: Eine provisorische Dachhaut aus Dachpappe musste verlegt werden, die Rolltore bei den Gleisen wurden montiert, und zuletzt waren – schon nach dem ersten grossen Schneefall – die Fenster an der Reihe.

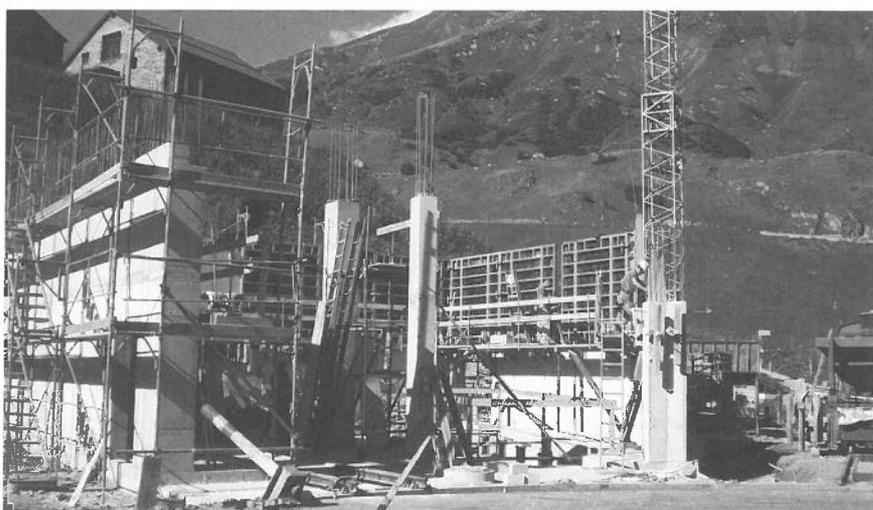
Damit konnte das gesteckte Ziel, den Bau noch im alten Jahr «unter Dach» zu bringen, vollständig erreicht werden. Vor dem Wintereinbruch konnte die Baustelle aufgeräumt und der Kran und alles Schalungsmaterial abtransportiert werden. Das Gebäude dient während des Winters 2009/10 bereits als Remise für die Dieselfahrzeuge und bringt damit eine gewisse Entlastung bei den engen Platzverhältnissen in der alten DFB-Remise. Im Obergeschoss, welches der Dieselcrew und dem Stellwerkdienst als Werkstätte und Lagerraum dienen wird, konnte bereits der definitive Boden eingebaut werden, damit auch diese Räume baldmöglichst genutzt werden können und die Zeit in der wärmeren Jahreszeit für andere Bauvorhaben zur Verfügung steht.

Die Dieselcrew als Bauherrschaft lud die am Bau Beteiligten am 23. Januar 2010 zu einer Aufrichtefeier ein, wo das Ereignis gebührend gefeiert wurde.

Bevor die Dieselcrew aber definitiv in ihr neues Domizil zügeln kann, muss noch der ölbeständige Industrieboden erstellt werden. Die übrigen Fertigstellungsarbeiten (definitives Dach, Spenglerarbeiten, Aussenisolation mit Verputz) werden erst ausgeführt, wenn auch die zweite Etappe gebaut ist.



*Stahlstützen für das Gleis in der Unterhaltsgrube.
Supports de rails en acier dans la fosse d'entretien.*



*Altes und neues im Gegensatz.
Le contraste du vieux et du neuf.*



*Ob der Elektriker an alles gedacht hat?
L'électricien n'a-t-il rien oublié?*



Der Beton wird auf die Decke gepumpt.
Pompage du béton sur le toit.



Abtlochung der Deckenoberfläche.
Talochage du toit.



Durchstanzbewehrung über der Stütze.
Darauf der Umformer für den Vibrator.
Armature sur le pilier et convertisseur
pour vibreur.



www.dfb.ch
Mehr Erlebnis!

dampfbahn furka bergstrecke

Fahrplan + Preise 2010 vom 19. Juni bis 3. Oktober 2010

Gültig vom 19. Juni bis 15. August 2010
Realp–Furka–Gletsch
Gletsch–Furka–Realp

Verkehren am Freitag, Samstag und Sonntag
Tägliche Fahrten vom 2. Juli bis 15. August 2010

Realp–Furka–Gletsch

Realp DFB	ab:	10.15	A	14.15
Tiefenbach	ab:	10.35		
Furka DFB	an:	11.05	•	15.05
Furka DFB	ab:	11.25	•	15.25
Muttbach-B.	ab:	11.35	•	15.35
Gletsch DFB	an:	12.00	A	16.00

Gletsch–Furka–Realp

Gletsch DFB	ab:	B	11.10	14.10
Muttbach-B.	ab:	•	11.30	14.30
Furka DFB	an:	•	11.45	14.45
Furka DFB	ab:	•	12.05	15.05
Tiefenbach	an:	•	12.25	15.25
Realp DFB	an:	B	12.50	15.50

A Freitag und Samstag vom 2. Juli bis 7. Aug. 2010

B Samstag und Sonntag vom 3. Juli bis 8. Aug. 2010

Rundfahrtbillette und Familien

Es stehen zwei Rundfahrtbillette zur Auswahl:

Realp DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–Oberwald MGB–Furka–Basistunnel–Realp MGB (oder umgekehrt)

Realp DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–Furkapass–Realp Post (oder umgekehrt)

Preise pro Person: Erwachsene: CHF 75.00
Halbtax-Abonnement oder Swiss Card: CHF 66.00

Ab 20. August 2010 zusätzlich:

Oberwald DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–Oberwald MGB (oder umgekehrt)

Preise pro Person: Erwachsene: CHF 41.40
Halbtax-Abonnement oder Swiss Card: CHF 37.20

Die Rundfahrtbillette sind zwei Tage gültig und nur für die 2.Klasse erhältlich.

Familienermässigung:

Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren fahren in Begleitung mindestens einer erwachsenen Person an allen Betriebstagen gratis (ohne Sitzplatzgarantie).

Die Gratisfahrt wird nur in Fahrplanzügen der 2.Klasse und nur für maximal vier Kinder pro Familie gewährt. Kinder und Jugendliche ohne Begleitperson bezahlen 50 % des Fahrpreises für Erwachsene.

Mit der Junior- oder Enkelkarte fahren Kinder und Jugendliche von 6 bis 16 Jahren auch in der MGBahn und im PostAuto gratis.



Information und Buchung www.dfb.ch
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Änderungen vorbehalten © 01/2010

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Telefon: 0848 000 144
Reisedienst, Postfach 141 +41 / 848 000 144
CH-6490 Andermatt Telefax: 055 / 619 30 39
E-Mail: reisedienst@dfb.ch +41 / 556 193 039

Passquerende Züge ab 20. August 2010

Gültig vom 20. August bis 3. Oktober 2010
Realp–Furka–Gletsch–Oberwald
Oberwald–Gletsch–Furka–Realp
Verkehren nur am Freitag, Samstag und Sonntag

Realp–Furka–Gletsch–Oberwald

Realp DFB	ab:	10.15
Tiefenbach	ab:	10.35
Furka DFB	an:	11.05
Furka DFB	ab:	11.25
Muttbach-B.	ab:	11.35
Gletsch DFB	an:	12.00
Gletsch DFB	ab:	12.05
Oberwald DFB	an:	12.35

Oberwald–Gletsch–Furka–Realp

Oberwald DFB	ab:	13.55
Gletsch DFB	an:	14.25
Gletsch DFB	ab:	14.40
Muttbach-B.	ab:	15.00
Furka DFB	an:	15.15
Furka DFB	ab:	15.40
Tiefenbach	an:	16.00
Realp DFB	an:	16.25



Rollstuhlgängig Realp–Gletsch–Realp
Rechtzeitige Reservation erforderlich

Vorbehalt betreffend Betriebseröffnung:

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG behält sich vor, die für 19. Juni 2010 geplante Betriebseröffnung der Strecke Realp–Furka–Gletsch oder die Wiedereröffnung Oberwald–Gletsch vom 20. August 2010 aus technischen Gründen kurzfristig zu verschieben.

Fahrpreise Einzelreisende (bis 9 Personen)

Strecke	2.Klasse		1.Klasse	
	E	HR	E	HR
Realp–Gletsch	57.00	94.00	95.00	156.00
Realp–Furka	37.00	59.00	62.00	98.00
Realp–Muttbach-B.	48.00	76.00	80.00	126.00
Gletsch–Muttbach-B.	29.00	43.00	48.00	71.00
Gletsch–Furka	35.00	55.00	58.00	91.00

Ab 20. August 2010:

Oberwald–Gletsch	33.00	50.00	55.00	83.00
Oberwald–Muttbach-B.	47.00	74.00	78.00	123.00
Oberwald–Furka	52.00	84.00	86.00	139.00
Oberwald–Tiefenbach	65.00	105.00	108.00	174.00
Oberwald–Realp	73.00	121.00	121.00	200.00

Die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch–Oberwald haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

Die Preise Einzelreisende sind auch für Kleingruppen bis neun Personen zu bezahlen. Die Gruppen-Fahrpreise gelten auch für Schulen und Jugendgruppen.

Wir akzeptieren auch EURO.

Beim Inkasso oder bei Rechnungsstellung werden die Fahrpreise aufgrund des aktuellen Tageskurses berechnet.

Preisgarantie bis 3. Oktober 2010

In den passquerenden Zügen sind Sitzplätze in 1.Klasse nur beschränkt verfügbar.

Halbpreis- und Generalabonnemente sind bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht gültig.

Informationen PostAuto:

Telefon: 058 / 448 20 08 Vom Ausland: +41 / 584 482 008
Telefax: 058 / 667 33 10 +41 / 586 673 310
Internet: www.postauto.ch
E-Mail: interlaken@postauto.ch

Neue Ausflugszüge ab 20. August 2010

Wiedereröffnung Oberwald–Gletsch Kurzfahrten Gletsch–Oberwald–Gletsch
Fahrplan gültig vom 20. August bis 3. Oktober 2010
Verkehren nur am Freitag, Samstag und Sonntag

Ausflugszüge Oberwald–Gletsch

Brig MGB	ab:	08.23	09.23	14.23
Oberwald MGB	an:	09.40	10.40	15.40
Andermatt MGB	ab:	08.37	10.37	14.37
Oberwald MGB	an:	09.11	11.11	15.11

Oberwald DFB ab: 09.50 11.25 16.00
Gletsch DFB an: 10.20 11.55 16.30

Ausflugszüge Gletsch–Oberwald

Gletsch DFB ab: 08.55 10.35 15.05
Oberwald DFB an: 09.25 11.05 15.35

Oberwald MGB	ab:	10.13	11.13	16.13
Brig MGB	an:	11.33	12.33	17.33
Oberwald MGB	ab:	09.44	11.44	15.44
Andermatt MGB	an:	10.20	12.20	16.20

Die Ausflugszüge können aus betrieblichen Gründen kurzfristig mit Diesellok statt Dampflok geführt werden.

Reservation obligatorisch

Möglichst frühzeitig reservieren!
Es sind nur rückbestätigte Reservationen gültig.

Neu ab 22. Februar 2010:

Den aktuellen Reservationsstand aller Züge finden Sie im Internet auf www.dfb.ch. Dort können Sie auch direkt Ihre gewünschte Reservation eingeben. Sie erhalten dann umgehend eine schriftliche Bestätigung per E-Mail.

Alle Preise inklusive 7,6 % Mehrwertsteuer
Änderungen vorbehalten Ausgabe 22. Jan. 2010

Fahrpreise Gruppen (ab 10 Personen)

Strecke	2.Klasse		
	E	HR	
Realp–Gletsch	45.60	75.20	Preise in
Realp–Furka	29.60	47.20	1.Klasse
Realp–Muttbach-B.	38.40	60.80	auf
Gletsch–Muttbach-B.	23.20	34.40	Anfrage
Gletsch–Furka	28.00	44.00	

Ab 20. August 2010:

Oberwald–Gletsch	26.40	40.00	Preise in
Oberwald–Muttbach-B.	37.60	59.20	1.Klasse
Oberwald–Furka	41.60	67.20	auf
Oberwald–Tiefenbach	52.00	84.00	Anfrage
Oberwald–Realp	58.40	96.80	

Die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch–Oberwald haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

Freifahrten: Pro 10 Personen Gesamtteilnehmerzahl erhalten Sie eine Freifahrt.

10 bis 19 Pers. eine Freifahrt 40 bis 49 Pers. vier Freifahrten
20 bis 29 Pers. zwei Freifahrten 50 bis 59 Pers. fünf Freifahrten
30 bis 39 Pers. drei Freifahrten (usw.)

Ausgabe der Gruppenfahrkarten:

Keine Wartezeit am Schalter: Auf rechtzeitige Bestellung schicken wir Ihnen die Gruppenfahrkarten mit Rechnung per Post an Ihre Geschäftsadresse (Zahlungsziel 30 Tage). Nicht benutzte Billette werden bei Rückgabe vor dem Reiseantritt am Bahnhof in Realp, Gletsch oder Oberwald durch unseren Finanzdienst gebührenfrei erstattet.

Reiseangebote und Rundfahrten:

Ausgewählte Angebote und Fahrplanverbindungen für Rundfahrten mit Dampfbahn, PostAuto und MGBahn finden Sie auf unserer Internet-Homepage: www.dfb.ch (Dampfbahn / Fahrplan / Rundfahrten)



Thomas Holder, Bruno von Rotz, Stephan Stauber, Dieter Weber (von links nach rechts).
Thomas Holder, Bruno von Rotz, Stephan Stauber, Dieter Weber (de gauche à droite).

Die Schneeräumung an der Furka beginnt in Göschenen

Von Ruedi Traub

Ohne die Schneeräumungs-Gruppe läuft an der Furka gar nichts, dies wurde vor der letzten Saison eindrücklich gezeigt.

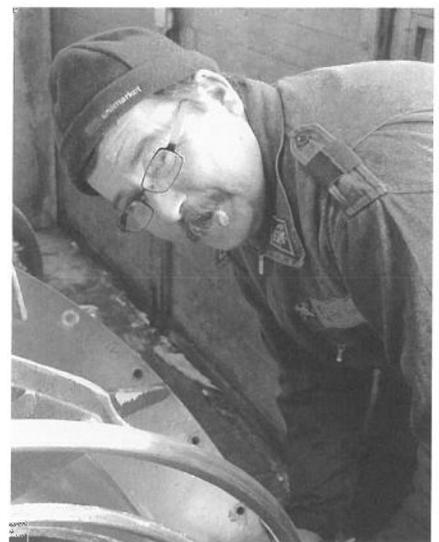
«Willkommen bei der Schneeräumung» heisst es an der Eingangstüre ganz bescheiden. Drinnen empfängt mich eine wohlige Wärme, nachdem ich draussen vom Föhn fast weggeblasen wurde. Stephan Stauber, der SBB-Profi, arbeitet heute mit seinen Mannen schon einige Zeit an den riesigen Maschinen. Da ist zum Beispiel die Peter-Fräse DHR 206 oder auch «kleinere» Dinger wie die vier «Schiller»-Fräsen, welche läppische 1300 kg auf die Waage bringen (pro Stück!). Die Kleinheit täuscht. Das Bedienen der Ma-

schinen ist nicht einfach und erfordert daher sehr viel Geschick. Weitere Modelle sind die Peter-Intrac 2011 mit einem «Kampfgewicht» von acht Tonnen und einem Kraftmotor von 270 PS und eine ROLBA-Fräse.

Bruno von Rotz schraubt eben ein defektes Messer von der Fräse ab. Dieses hat einen Schlag von einem Gegenstand abbekommen. Lawinenschnee enthält viele Fremdkörper wie Holzstücke und Steine. Und hie und da ist es möglich, dass Felsen gestreift werden oder man in die Alpenrosen-Stauden fährt.

Thomas Holder sägt ein Stück defekten Stahl aus dem Bodenmesser und Dieter Weber füllt Motorenöl in ein Behältnis.

Etwas später repariert Stephan ein Messingteil mit dem Hartlötverfahren. Die Werkstatt ist auch eingerichtet für autogenes und elektrisches Schweiessen. Detail: Man arbeitet mit medizinischem Sauer-



Bruno von Rotz
Bruno von Rotz

stoff, welchen man von Luftschutzkeller-Einrichtungen erhält. Die Flaschen müssen regelmässig ersetzt werden. Das Auffüllen und EMPA-Prüfen lohnt sich nicht, also werden sie von der dfb geleert und dann entsorgt.

Um die Gleise unter dem meterdicken Schnee zu finden, bedient man sich heute der GPS (Global Positioning System)-Technik. Das Trasse wird oberflächlich abgesteckt und dann beginnt die Fräserei nach unten.

Nach Andermatt werden die Fräsen von Göschenen mit Lastwagen transportiert. Ein kleiner Trick für das Überwintern: Die Tanks der Maschinen sind randvoll getankt mit Dieseltreibstoff, so verhindert man Kondenswasser und damit anschliessendes Rosten.

Für Helfer: Die Schneeräumung findet in den Wochen 20–22 statt, also vom 17. Mai bis 5. Juni 2010.

Übrigens befinden sich in Realp eine Diesellok-Fräse und bei Martin Horat in Goldau eine Dampfschleuder R 12.

(<http://www.dampfschleuder.ch/>)

«Danke schön»

Voraussichtlich ist es einem grösseren Teil der Leser (Leserin) nicht bekannt/bewusst, dass nach der Betriebs-Saison, Oktober–Juni viele Freiwillige Hunderte von Stunden in den verschiedensten Abteilungen Einsätze leisten.

All diesen Kollegen wie Kolleginnen mal ein herzliches Danke schön.

Mit «Auf nach Oberwald» sind wir ins 2010 gestartet. Nebst der Arbeit wird auch der finanzielle Aufwand immer grösser.

Es könnte doch sein – dass der (die) eine oder andere Leser/-in seine (ihre) Sympathie zu «dampf an der furka» mit einem neuen Aktienkauf oder einer Spende bekunden möchte. Besten Dank.

Ein Froni
(Name der Redaktion bekannt)



Thomas Holder, Dieter Weber
Thomas Holder, Dieter Weber



Stephan Stauber
Stephan Stauber

Mehrkosten Gletsch–Oberwald finanziert

Die 3 Mio. die Hansjörg Wyss im 2005 für den Wiederaufbau der Strecke Gletsch–Oberwald gespendet hatte, waren im letzten Jahr aufgebraucht. Vor kurzem hat Hansjörg Wyss in einem längeren Gespräch zugesichert auch die Mehrkosten von CHF 700'000 zu finanzieren.

Ein herzliches Dankeschön unserem grosszügigen Spender.

Mit neuem Elan kann jetzt die letzte Etappe in Oberwald realisiert werden.

Peter Riedwyl,
Präsident Stiftungsrat

Das Marketing im Winterschlaf?

Von Paul Güdel, Chef Marketing

Weit gefehlt! Nichts von Winterschlaf und warten auf sonnigere Tage. Wie alle Abteilungen der DFB ist auch das Marketing pausenlos am Werk. Wie für die Arbeiten an den Loks und Wagen in der Remise Realp, in den Werkstätten Chur und Aarau, wird ausgewertet, geplant, berechnet, budgetiert.

Nach Schluss der Saison stehen wir eigentlich unvermittelt am Anfang, nichts ist mehr aktuell, weder Fahrpläne noch Angebote, Vereinbarungen, Prospekte Druckschriften aller Art.

Bevor wir mit der Planung für die nächste Saison beginnen können, müssen wir die Zahlen auswerten, Umsatz Reiseverkehr, Ertrag pro Fahrgast, Anzahl Reisende total und in welcher Richtung, Akzeptanz der Aktionen, Anzahl Gruppen- und Einzelreisende, Auswirkungen der Witterung auf die Fahrgast-Frequenzen. Dann kommen die Abrechnungen mit den Partnern Matterhorn-Gotthard-Bahn, PostAuto, und der vertraglichen Kombi-Angebote. Das Marketing hat ja nicht nur die Aufgabe, möglichst viele Fahrgäste zu rekrutieren, sondern den Ertrag so zu optimieren, dass mit vertretbaren Auslastungen ein möglichst gutes Resultat erwirtschaftet werden kann. Dazu gehört, insbesondere die Balance zwischen Gruppen- und Einzelreisenden zu finden, denn die Gruppen kommen auch bei ungünstiger Witterung, während die Einzelfahrgäste sehr auf eine gute Witterung bedacht sind, aber eben: Die Gruppen fahren ermässigt und bringen nicht den vollen Ertrag. Tiefpreisaktionen sind nur in Sonderfällen für die Auslastung der Leerzüge angebracht; also gilt es, umsichtig und bewusst die Bonus-Partner auszuwählen, zu gewichten. Wir mussten viel lernen, denn die Auslastungsbemühungen müssen Rücksicht nehmen auf alle Ressourcen an Personal und Fahrzeugen, an Reise-Qualität. Überbuchungen sind klar zu meiden.

Wenn diese Erkenntnisse erarbeitet sind, geht es mit aller Kraft und neuer Motivation an die Planung der nächsten Saison, das generelle Marketing-Konzept wird ergänzt und angepasst. Die grundsätzlichen Erwägungen werden in Marketing-Workshops festgelegt, die nach Saison-Ende für die Auswertung und im Februar für die Planung stattfinden. In dieser Arbeitsgruppe sind der Leiter Betrieb, der Reisedienst, der Vertreter des Vereins Furka-Bergstrecke, der Vertreter der Marketinggruppe Deutschland, die Leiter Souvenirhandel und Furka-Berghaus, der Redaktor Dampf an der Furka, der Vertreter der Internet-Fachgruppe sowie die Marketingbeauftragten anwesend. Die Sitzungen sind intensiv, gilt es neben der Budgetierung die Grundsätze der Zusammenarbeit der gesamten Gruppe zu koordinieren. Die Umsetzung erfolgt durch die

Gestaltung, den Druck und die Distribution des Farbprospektes sowie aller Druckschriften und Inserate. Auch hier wird in Fronarbeit gearbeitet. Hier ist der wesentliche Marketing-Support von Beat Moser aus Brig zu erwähnen, der in teilweisem Auftragsverhältnis wesentliche Mitarbeit leistet. Es ist nicht einfach, bei vielen diversen Gestaltern die Leitsätze des Corporate Identity, des Erscheinungsbildes, der Logos einzuhalten, was vielleicht ein etwas wirres Gesamtaufreten der DFB verursacht. Wir arbeiten daran. Dann erfolgen die Kontakte mit Partnern, die Akquisition der Inserate für den Farbprospekt, der damit weitgehend finanziert wird, die laufenden Kontakte und Absprachen mit den Tourismus-Organisationen sowie den Leistungsträgern wie Matterhorn-Gotthard-Bahn, RailAway, und Post-Auto Direktionen Zentralschweiz und Alpenregion.

Ein abschliessender Workshop im Mai beurteilt das Vorgehen, festigt die Zusammenarbeit und Umsetzung. Die neue Saison kann kommen, wir sind gerüstet.

Mein Reiseerlebnis 2009: Das gibt's doch nicht!

Das Schwungrad meint...

Als gutes Vorbild meiner Mitgliedschaft bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke bin ich mehrmals im Sommer mit dem Dampfzug unterwegs. Deshalb kenne ich die Bahnstrecke schon fast auswendig. Ich kann jeweils im Wagenabteil kaum still sein und nur die schöne Aussicht geniessen. So erzähle ich den Fahrgästen manch eine interessante Bahngeschichte während der Fahrt.

Einmal hat mir ein älterer Herr gesagt, dass es heute seine allererste Fahrt mit der Dampfbahn sei, obwohl er von den ersten DFB-Aktien in den 80-er Jahren gekauft hatte. All die Jahre hätte er es nicht für nötig gefunden, auch einmal mitzufahren. Doch ab jetzt werde er vermehrt auch mit Freunden zusammen wieder kommen, das sei ja besser und interessanter, als er

es sich zu Hause vorgestellt habe. Und wie recht er hat!

Was man in der diesjährigen Fahrsaison bei unserer Dampfbahn alles erleben wird, ist auch wieder sehr viel. Bis 15. August fährt der Zug noch bis Gletsch. **Die Eröffnung der Strecke bis Oberwald und der und der 3-tägige Gletsch Märt** im August sind die Höhepunkte des Sommers. Der ab dem 20. August zusätzliche Bahnbetrieb Oberwald-Gletsch wird, so hoffe ich, auch für euch ein Ansporn sein, dieses Jahr wieder einmal Dampfbahn zu fahren.

Dazu wünsche ich euch viel Dampf und wunderschönes Wetter.

Euer Schwungrad

Dampf-Reisen

Ostschweiz

Erkunden**Erfahren****Erleben****Sein**

Jahresprogramm 2010

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau

Preise mit Halb Abos

Samstag, 19. Juni	<p>Tagesausflug Juf-Viamala-Schlucht Gossau-Chur-Thusis-Juf, (höchstgelegenes Dorf Europas, das ganzjährig bewohnt ist) Andeer-Viamala (Besuch der Schlucht) Thusis-Chur-St. Gallen-Gossau.</p> <p>Zur schönsten Alpenrosenzeit</p>	Fr. 115.-
Samstag, 3. Juli	<p>Tagesausflug zur Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Luzern-Brünig-Meiringen-Grimsel-Gletsch-Furka Dampfbahn-Realp, Göschenen-Arth Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 160.-
Sonntag, 11. Juli	<p>Tagesausflug zur Furka Dampfbahn und zurück Gossau-Zürich-Göschenen-Realp, Dampfbahn bis Gletsch und zurück bis Realp, Göschenen-Arth Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 190.-
Samstag, 7. August Sonntag, 8. August	<p>2 Tage Bahnausflug Oberwald mit selber Brotbacken und Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Airolo-Bedrettetal-Nufenenpass-Oberwald. Am Nachmittag selber Walliser Roggenbrot backen im schön renovierten Backhaus in Oberwald. Oberwald Gletsch, Dampfbahn bis Realp, Andermatt Göschenen Arth Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau.</p>	Fr. 295.-
Donnerstag 12. August	<p>Eröffnung der durchgehenden Bahnlinie bis Oberwald</p>	
Samstag, 28. August Sonntag, 29. August	<p>2 Tage Bahnausflug Andermatt Gemsstock und Furka Dampfbahn bis Oberwald Gossau-Chur-Andermatt-Gemsstock-Andermatt-Realp-Furka Dampfbahn-Gletsch-Oberwald. Furka Basistunnel-Andermatt-Göschenen-Arth Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 290.-
Samstag, 11. September Sonntag, 12. September	<p>2 Tage Bahnausflug Wallis-Aletschgletscher Oberwald-Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Bern-Brig-Fiesch-Eggishorn-Aletschgletscher-Oberwald. Dampfbahn Furka Oberwald-Gletsch-Realp-Göschenen-Arth Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 310.-

Mitteilung der DFB-Bauabteilung**Besuch bei der Montage der Steffenbachbrücke**

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

Datum

Montage Frühjahr 2010: Voraussichtlich in der Kalenderwoche 20 oder 21. Der genaue Termin kann erst kurz vorher festgelegt werden (1–2 Wochen vorher), je nach Verlauf der Schneeräumung. Benachrichtigung per E-Mail oder Telefon. Im Frühjahr sind nur noch wenige Plätze frei.
Demontage Herbst 2009: Donnerstag, 7. Oktober 2010

Programm (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp
Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
ca. 09.30 Uhr Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
ca. 14.00 Uhr Bahntransport zurück
Anschließend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, zusammen mit der Montageequipe

Unkostenbeitrag für Transport und Mahlzeit

Mit Mahlzeit: Fr. 30.–
Ohne Mahlzeit Fr. 20.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

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

Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Werner Gysi, Summerauweg 18, 8623 Wetzikon

Telefon: 044 930 63 53

E-Mail: wgysi@bluewin.ch

(bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail, Personenzahl angeben)

tégé durant des mois sous la couche de neige. Malgré tout et malgré tous les bons soins, le matériel de superstructure arrive inexorablement en fin de vie. Etant donné que le matériel installé chez nous, notamment le profil de rail «B» n'existe plus, les réfections des superstructures sont presque exclusivement des transformations totales. Depuis plusieurs années, des tronçons de 100 à 300 m sont transformés dans la courte période entre la fin du déneigement et l'ouverture de la saison. Traditionnellement, les apprenants de l'organisation «Login» sont engagés à côté de bénévoles. Pour les constructeurs de voies de trafic s'offre ainsi la possibilité d'un engagement pratique sur une voie métrique à crémaillère.

Le DFB ne peut pas se payer du matériel de superstructure neuf en quantité nécessaire. Du matériel à l'état de neuf, par contre si: en raison du changement du système de superstructure chez certaines compagnies de trains, des rails, traverses, crémaillères et éléments de fixation deviennent disponibles et – grâce à un réseau efficace – nous sont proposés à des conditions favorables ou même gratuitement. En remplacement du profil B (25 kg/m) actuellement installé, le profil VST-C d'un poids de 30 kg au mètre – en combinaison avec les traverses adéquates à l'inclinaison convenable – convient à notre voie à crémaillère. L'utilisation d'autres profils de rails nécessiterait l'adaptation chère et exotique des éléments de fixation pour assurer la hauteur correcte du rail-crémaillère. Ceci ne serait pas une option d'avenir à cause de l'entretien et de la multitude de normes déjà en place. Etant donné que le profil VST-C n'est plus laminé, et que celui installé chez d'autres trains est aussi en voie de disparition, nous devons saisir chaque occasion pour mettre la main sur ce genre de matériel. En pensant à l'avenir et en tenant compte de la faible marge de tolérance des cotes de hauteur des rails crémaillère, il faut quand même bien choisir, afin de ne pas remplacer du matériel vieux par du mauvais neuf. Après examen de l'aptitude du matériel proposé, suivent d'importants travaux de transport et d'entreposage, qui seront faits dans le cadre des semaines de travail. Lors d'une discussion avec la Section ro-

Des Rails du Chablais

La moitié des superstructures de la Ligne sommitale est centenaire. Compte rendu de Manfred Willi.

La voie ferroviaire ancienne exige une surveillance et un entretien accrus, pour être

maintenue en état de marche et pour satisfaire aux normes d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer. Certains spécialistes n'arrivent pas à concevoir que le DFB parvienne à assurer cette tâche exigeante à un niveau de qualité élevé en s'appuyant pour cela sur des travailleurs bénévoles.

La durée de vie du matériel est prolongée par le temps d'utilisation limité à un tiers, en raison des pauses hivernales prolongées, et par le fait qu'il est relativement bien pro-

mande durant sa semaine de travail de juillet 2009, le chef technique ferroviaire a aussi fait par des soucis de la Division construction du DFB concernant l'approvisionnement en rails adéquats. Car, hormis au MGB et RhB, il existe encore des chances d'obtenir ce type de matériel en Suisse romande. A peine un mois plus tard, Michel Berlie, un membre de cette section, a informé la Division construction de la trouvaille de rails VST-C chez les Transports publics du Chablais (TPC). A Villy – près d'Aigle – sont entreposés près de 5000 mètres de rails démontés en coupons de 18 mètres, dont une grande partie est dans un état remarquable. La nouvelle qui nous arrive d'Aigle, selon laquelle ces rails sont remis en cadeau au DFB a fait l'effet d'un présent de Noël. De plus, les TPC nous informent obligeamment que les rails

peuvent rester à Villy jusqu'au printemps 2010. Après le déneigement de la route à Realp, le transport par poids-lourds pourra se faire jusqu'à proximité immédiate de la voie du DFB où, dans le cadre du Programme Volunteer en octobre de l'année passée, des collaborateurs du Crédit Suisse ont établi des dépôts de rails, à partir desquels le chargement sur les wagons de chemin de fer pourra se faire facilement selon les besoins. Les rails seront alors transportés par traction vapeur sur les chantiers dans leur longueur totale avec les deux wagons Skl 4703 et Lk 2875 couplés.

Les responsables du DFB félicitent M. Michel Berlie pour son engagement et remercient très chaleureusement les TPC et leurs responsables pour leur présent de grande valeur.

2009. En 2009, s'y est ajouté une contribution de 500'000 francs pour l'agrandissement de l'atelier de Realp de la part de l'Aide Suisse aux Montagnards. Ces moyens financiers ont pour la plupart été affectés à des projets définis, tels que le renouvellement de la voie et de tunnels, de locomotives à vapeur et de matériel roulant, la nouvelle gare de Realp et la première étape de l'agrandissement de l'atelier-dépôt de Realp.

Peter Schwaller a notablement contribué avec succès à la construction de la Fondation SFB, à la confiance qu'elle inspire actuellement et à la réjouissante rentrée de dons.

Mais, comment Peter a-t-il trouvée son chemin jusqu'à la Furka? Quand, en juillet 1998, peu avant sa semaine de travail, la section Aarau n'avait toujours pas d'équipe de cuisine, je lui ai demandé – en plaisantant – s'il voulait se mettre à disposition comme cuisinier, il m'a rétorqué que cela signifierait la mort par inanition pour tous les participants, mais que son épouse savait faire la cuisine. Trois jours plus tard, l'équipe de cuisine, composée de la cuisinière Ursula Schwaller et de l'aide Peter, était parfaite. Ainsi, Peter a fêté son entrée en fonction au service de la Furka et la Section a noté dans son bulletin de communication: «Le repas de midi fut de nouveau le sommet incontestable de la journée de travail.»

Au printemps 1999, il était établi que le président du conseil d'administration du DFB SA allait démissionner à l'occasion de l'AG. J'ai proposé Peter en mentionnant ses bonnes prestations en tant qu'aide de cuisine (sachant parfaitement qu'il avait bien d'autres compétences). L'assemblée générale a élu Peter au conseil d'administration et en même temps à la présidence.

En rétrospective, nous pouvons constater que les activités qu'il a développées au CA et au Conseil de Fondation ont été couronnées de succès.

Pour tout cela, nous te remercions chaleureusement, ainsi que ton épouse Ursula, au nom de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB et de toute la Famille de la Furka.

L'ancien président du conseil de fondation SFB s'est retiré

Remerciement chaleureux à Peter Schwaller

Au nom du conseil de Fondation: Walter Benz

pour son engagement convaincant de juillet 1999 à juin 2005 en tant que président du conseil d'administration du DFB SA et de juillet 2005 à l'automne 2009 comme président de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB. Dans ces institutions, mais également au sein de l'Association, il a agi de manière décisive pour l'organisation et la construction des structures des institutions de soutien de notre Train à vapeur; un agencement que beaucoup d'organisations nous envient.

Les pas décisifs pour la création de la Fondation Ligne sommitale de la Furka ont été faits en 2005 par Peter Schwaller, alors président du DFB SA, quand M. Hans-Jörg Wyss s'était déclaré prêt à financer un tant que mécène, la reconstruction du tronçon Gletsch-Oberwald; à la condition toutefois de pouvoir verser les moyens financiers en question à une fondation encore à concevoir, reconnue d'utilité publi-

que et exonérée d'impôts, dans laquelle ce bien culturel serait en sécurité. Pour cette raison, la fondation déjà existante a été restructurée et dotée d'un nouveau conseil de fondation.

Par la suite, Peter Schwaller s'est retiré de la présidence du DFB SA et a poursuivi son engagement pour la Furka en tant que président de la Fondation SFB. Dans cet organisme aussi, il a fallu régler des questions organisationnelles et faire des travaux de mise en place, que Peter Schwaller a réalisés avec compétence et efficacité. En 2005, le don substantiel de M. Hans-Jörg Wyss, d'un montant de 3 millions de francs, a été perçu.

Au début, la Fondation avait comme but de récolter des dons d'un montant d'environ 10 millions de francs, afin de terminer la reconstruction de toute la ligne sommitale. Diverses actions ont permis de récolter plus de 2 millions de francs entre 2006 et



www.dfb.ch
Plus d'émotions !

Train à vapeur dampfbahn furka bergstrecke

Ligne sommitale de la Furka

Horaires + prix 2010
Du 19 juin au 3 octobre 2010

Valable du 19 juin au 15 août 2010
Realp–Furka–Gletsch
Gletsch–Furka–Realp

Circulent les vendredis, samedis et dimanches
Cours quotidiennes du 2 juillet au 15 août 2010

Realp–Furka–Gletsch

Realp DFB	dp:	10.15	A 14.15
Tiefenbach	dp:	10.35	• 14.35
Furka DFB	ar:	11.05	• 15.05
Furka DFB	dp:	11.25	• 15.25
Muttbach-B.	dp:	11.35	• 15.35
Gletsch DFB	ar:	12.00	A 16.00

Gletsch–Furka–Realp

Gletsch DFB	dp:	B 11.10	14.10
Muttbach-B.	dp:	• 11.30	14.30
Furka DFB	ar:	• 11.45	14.45
Furka DFB	dp:	• 12.05	15.05
Tiefenbach	ar:	• 12.25	15.25
Realp DFB	ar:	B 12.50	15.50

A Vendredis et samedis du 2 juillet au 7 août 2010

B Samedis et dimanches du 3 juillet au 8 août 2010

Voyages circulaires et familles

Vous avez le choix entre deux billets pour voyages circulaires :

Realp DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Oberwald MGB–Tunnel de base de la Furka–Realp MGB (ou vice-versa)

Realp DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Col de la Furka–Realp poste (ou vice-versa)

Prix par personne: adultes: CHF 75.00
Abonnement demi-tarif ou Swiss Card: CHF 66.00

En plus, dès le 20 août 2010 :

Oberwald DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Oberwald MGB (ou vice-versa)

Prix par personne: adultes: CHF 41.40
Abonnement demi-tarif ou Swiss Card: CHF 37.20

Les billets pour voyages circulaires sont valables deux jours et n'existent qu'en deuxième classe.

Réductions pour familles :

Les enfants et les jeunes de 6 à 16 ans, accompagnés d'au moins une personne adulte, voyagent gratuitement tous les jours d'exploitation (sans garantie de place assise).

Le voyage gratuit n'est accordé que dans les trains réguliers de deuxième classe et au maximum à quatre enfants par famille. Les enfants et les jeunes sans personne accompagnante paient le 50 % du prix du billet des adultes.

Avec la carte Junior ou la carte „Petits-enfants“ les enfants et les jeunes de 6 à 16 ans voyagent aussi gratuitement avec le train MGB et avec le CarPostal.



Informations et réservations www.dfb.ch
Train à vapeur Ligne sommitale Furka DFB SA
Modifications réservées © 01/10

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Téléphone: 0848 000 144
Reisedienst, Posifach 141 +41 / 848 000 144
CH-6490 Andermatt Téléfax: 055 / 619 30 39
E-Mail: reisedienst@dfb.ch +41 / 556 193 039

Trains passant le col dès 20 août 2010

Valable du 20 août au 3 octobre 2010
Realp–Furka–Gletsch–Oberwald
Oberwald–Gletsch–Furka–Realp

Ne circulent que les vendredis, samedis et dimanches

Realp–Furka–Gletsch–Oberwald

Realp DFB	dp:	10.15
Tiefenbach	dp:	10.35
Furka DFB	ar:	11.05
Furka DFB	dp:	11.25
Muttbach-B.	dp:	11.35
Gletsch DFB	ar:	12.00
Gletsch DFB	dp:	12.05
Oberwald DFB	ar:	12.35

Oberwald–Gletsch–Furka–Realp

Oberwald DFB	dp:	13.55
Gletsch DFB	ar:	14.25
Gletsch DFB	dp:	14.40
Muttbach-B.	dp:	15.00
Furka DFB	ar:	15.15
Furka DFB	dp:	15.40
Tiefenbach	ar:	16.00
Realp DFB	ar:	16.25



Convient aux handicapés en chaise roulante
(seulement trajet Realp–Gletsch–Realp)
Réservation anticipée nécessaire

Réservez concernant la mise en service :

Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB SA se réserve le droit de repousser à court terme, si nécessaire pour des raisons techniques, l'ouverture du tronçon Realp-Furka-Gletsch prévue pour le 19 juin 2010 ou la réouverture Oberwald-Gletsch du 20 août 2010.

Prix pour individuels (jusqu'à 9 personnes)

Tronçon	2 ^e classe		1 ^{ère} classe	
	S	AR	S	AR
Realp–Gletsch	57.00	94.00	95.00	156.00
Realp–Furka	37.00	59.00	62.00	98.00
Realp–Muttbach-B.	48.00	76.00	80.00	126.00
Gletsch–Muttbach-B.	29.00	43.00	48.00	71.00
Gletsch–Furka	35.00	55.00	58.00	91.00

Dès le 20 août 2010 :

Oberwald–Gletsch	33.00	50.00	55.00	83.00
Oberwald–Muttbach-B.	47.00	74.00	78.00	123.00
Oberwald–Furka	52.00	84.00	86.00	139.00
Oberwald–Tiefenbach	65.00	105.00	108.00	174.00
Oberwald–Realp	73.00	121.00	121.00	200.00

Les trains excursion Oberwald–Gletsch–Oberwald n'ont que des places assises de 2^e classe.

Les tarifs pour voyageurs individuels sont aussi valables pour les petits groupes jusqu'à 9 personnes. Les écoles et groupes de jeunes paient les prix pour groupes.

Nous acceptons aussi les EURO.

Lors de l'encaissement ou lors de la facturation, les prix des billets sont calculés selon le cours du jour.

Garantie des prix jusqu'au 3 octobre 2010

Dans les trains passant le col, les places assises en 1^{ère} classe ne sont disponibles qu'en nombre limité.

Les abonnements généraux et demi-tarif ne sont pas valables au Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB.

Informations CarPostal:

Téléphone : 058 / 448 20 08 +41 / 584 482 008
Téléfax : 058 / 667 33 10 +41 / 586 673 310
Web : www.carpostal.ch
E-Mail: interlaken@carpostal.ch

De l'étranger:

+41 / 584 482 008

+41 / 586 673 310

Trains excursion dès 20 août 2010

Réouverture Oberwald–Gletsch
Trajets courts Gletsch–Oberwald–Gletsch
Horaire valable du 20 août au 3 octobre 2010
Ne circulent que les vendredis, samedis et dimanches

Trains excursion Oberwald–Gletsch

Brig MGB	dp:	08.23	09.23	14.23
Oberwald MGB	ar:	09.40	10.40	15.40
Andermatt MGB	dp:	08.37	10.37	14.37
Oberwald MGB	ar:	09.11	11.11	15.11

Oberwald DFB	dp:	09.50	11.25	16.00
Gletsch DFB	ar:	10.20	11.55	16.30

Trains excursion Gletsch–Oberwald

Gletsch DFB	dp:	08.55	10.35	15.05
Oberwald DFB	ar:	09.25	11.05	15.35

Oberwald MGB	dp:	10.13	11.13	16.13
Brig MGB	ar:	11.33	12.33	17.33

Oberwald MGB	dp:	09.44	11.44	15.44
Andermatt MGB	ar:	10.20	12.20	16.20

Possible remplacement à bref délai de locs vapeur des trains excursion par des locs diesel pour raisons de service.

Réservations obligatoires

Réservez le plus tôt possible !
Uniquement les réservations confirmées sont valables.

Nouveau dès 22 février 2010 :

Vous trouverez l'état actuel des réservations de tous les trains sur www.dfb.ch (train / réservation). Vous pourrez aussi y saisir directement vos réservations. Vous recevrez immédiatement une confirmation écrite par e-mail.

Tous les prix TVA 7.6 % comprise

Sous réserve de modifications Edition du 25.01.2010

Prix pour groupes (dès 10 personnes)

Tronçon	2 ^e classe		Prix en CHF
	S	AR	
Realp–Gletsch	45.60	75.20	Prix en 1 ^{ère} classe sur demande
Realp–Furka	29.60	47.20	
Realp–Muttbach-B.	38.40	60.80	demande
Gletsch–Muttbach-B.	23.20	34.40	
Gletsch–Furka	28.00	44.00	

Dès le 20 août 2010 :

Oberwald–Gletsch	26.40	40.00	Prix en 1 ^{ère} classe sur demande
Oberwald–Muttbach-B.	37.60	59.20	
Oberwald–Furka	41.60	67.20	demande
Oberwald–Tiefenbach	52.00	84.00	
Oberwald–Realp	58.40	96.80	

Les trains excursion Oberwald–Gletsch–Oberwald n'ont que des places assises de 2^e classe.

Parcours gratuits : pour un total de 10 participants vous recevez un billet gratuit.

10 à 19 pers. 1 course gratuite 40 à 49 pers. 4 courses gratuites
20 à 29 pers. 2 courses gratuites 50 à 59 pers. 5 courses gratuites
30 à 39 pers. 3 courses gratuites (etc.)

Emission des titres de transports pour groupes :

Pas d'attente au guichet : en cas de commande à temps, nous vous envoyons les titres de transports pour groupes par la poste avec la facture à l'adresse de votre entreprise (délai de paiement 30 jours). Les billets non-utilisés, restitués à la gare de Realp, Gletsch ou Oberwald avant le départ du voyage, sont remboursés franco.

Offres de voyage et voyages circulaires :

Vous trouverez des offres sélectionnées et des correspondances pour des voyages circulaires en train à vapeur, CarPostal et train MGB sur notre site Internet : www.dfb.ch (train / horaire / voyages circulaires)

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstatt

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

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstagseinsätze

Samstag, 13. März 2010

Samstag, 17. April 2010

Samstag, 6. November 2010

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstagseinsätzen 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 2010

Freitag, 5. März 2010, 19.30 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

Tag der offenen Wagenwerkstatt

Freitag, 23. April 2010

Apéro ab 18.30 Uhr

Besucher aus allen Sektionen und Gäste sind herzlich willkommen.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Freitag/Samstag, 11./12. Juni 2010

Freitag/Samstag, 1./2. Oktober 2010

1. Arbeitswoche 3. bis 8. Mai 2010, Realp, Oberwald

2. Arbeitswoche 5. bis 10. Juli 2010, Gletsch

3. Arbeitswoche 30. August bis 4. September 2010, Gletsch

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 1/2010

und www.vfb-aargau.ch

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Eröffnungsfahrt an die Furka-Bergstrecke

Samstag, 19. Juni 2010

Details siehe Sektionsnachrichten Heft 1/2010 Seite 21

und www.vfb-aargau.ch

Eröffnungsfahrt Oberwald-Realp

Samstag, 28. August 2010

Sektionsreise

Sonntag, 19. September 2010

Reisen mit Eurobus

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

– **Mittwoch, 7. Juli – Freitag, 9. Juli 2010**

– **Mittwoch, 21. Juli – Freitag, 23. Juli 2010**

– **Mittwoch, 28. Juli – Freitag, 30. Juli 2010**

– **Donnerstag, 19. August – Samstag, 21. August 2010**

Reisen an die Furka-Bergstrecke mit Eurobus in Zusammenarbeit

mit dem **General-Anzeiger Brugg/Baden:**

– **Dienstag, 20. Juli 2010**

– **Dienstag, 27. Juli 2010**

Anmeldungen und Infos über das Programm dieser Reisen

bitte direkt bei Eurobus verlangen

(056 461 63 63, www.eurobus.ch).

Sektion Bern

Hauptversammlung

Die VFB Sektion Bern lädt am 27. März zu ihrer Jahresversammlung im Restaurant Rössli in Schüpfen. Traktandiert ist nicht weniger als die Wahl eines neuen Präsidenten. Ein Schwerpunkt bildet der Rück- und Ausblick auf die Aktivitäten an der Furka-Bergstrecke. Die Einladung samt Traktandenliste erhalten die Sektionsmitglieder mit dem Furka-BernInfo 1/2010. Ebenfalls sind in den Sektionsnachrichten Angaben über die diesjährige Berner Bauwoche zu finden.

Dampffestival in Interlaken

Am Wochenende nach Auffahrt (15. und 16. Mai) wird Interlaken zum Mekka der Dampfbahnfans. An dem Grossanlass ist auch die VFB Sektion Bern mit einem Werbestand vertreten. Organisiert wird «Interlaken macht Dampf! Dampffestival 2010» von der Ballenberg Dampfbahn zusammen mit Interlaken Tourismus auf dem Gelände des Bahnhofes Interlaken Ost.

Geplant sind laut Angaben der Organisatoren auf der neuen Internetseite: www.interlakenmachtdampf.ch folgende Aktivitäten: Dampflokomotive-Parade am Samstag und Sonntag, Publikumsfahrten mit Dampflokomotive, Ausstellung von historischem Rollmaterial aus der Frühzeit der Eisenbahn, Sternfahrten der verschiedenen Extrazüge nach/von Interlaken Ost, Festhalle mit Dampfmodellen, Ausstellung von Gartenbahnen, Kindereisenbahn, Verkaufsstände und Infostände für eisenbahnbezogene Artikel und Vereine/Vereinigungen (darunter VFB).

Zu sehen ist voraussichtlich folgendes Rollmaterial: Betriebsgruppe 13302 mit dem Krokodil 13302, Ballenberg Dampfbahn mit Dampflokomotive G 3/4 208 und HG 3/3 1067, Dampfbahn Bern mit der Dampflokomotive Eb 3/5 Nr. 5810 «Habersack», Eurovapor Sektion Sulgen mit der Lok Be 4/4, IGE Bahntouristik mit der Dampflokomotive 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde, Museumsbahn Blonay-Chamby mit der Dampflokomotive G 3/3 (ex Brünig JS 909), Verein 241.A.65 mit Europas grösster

handbefeuerter Dampflokomotive, Verein historische Eisenbahn Emmental mit der Dampflokomotive 64 518, Verein Pacific mit der Dampflokomotive 01 202 sowie Vapeur Val-de-Travers VVT mit Dampflokomotive 52 221.

Beginn des Festbetriebes ist an beiden Tagen um 10.00 Uhr. Mit Pendelfahrten besucht werden kann auch die BLS-Werkstatt Bönigen. Publikumsfahrten ab Interlaken Ost nach Zweilütschlenen respektive Brienz sowie auf der Brienz-Rothorn-Bahn und der Schynige-Platte-Bahn können bei reservation@interlakenmachtdampf.ch reserviert werden. Am Samstag ist ab 20 Uhr Abendunterhaltung im Festzelt. Kommen Sie doch auch an dieses Fest!

Julian Witschi

Sektion Edelweiss

Die gebietsunabhängige VFB Sektion

Die Sektion Edelweiss des VFB wurde am 13. Oktober 2000 in Obergesteln, Kanton Wallis, gegründet. Der damalige Verwaltungsrat der DFB wollte keine «Direktmitglieder» mehr – Mitglieder im In- und Ausland, ohne Beziehung zu einer bestehenden Sektion – sondern wollte diese in einer eigenen Basis, eben in der neuen, gebietsunabhängigen Sektion Edelweiss zusammenfassen. Die Mitgliedschaft bei der Sektion Edelweiss ist also nicht an ein eigentliches Sektionsgebiet gebunden, z.B. bedingt durch den Wohnort des Mitgliedes. Der Sinn also dieser **einzig gebietsunabhängigen Sektion des VFB** ist, dass für alle Leute, welche die Ziele der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterstützen wollen, aber keiner bestehenden regionalen Sektion als Mitglied zugeteilt werden möchten, die Sektion Edelweiss eine sehr gute Lösung ist. Es gibt 12 Sektionen in der Schweiz, 9 in Deutschland, 1 in Holland und 1 in Belgien. Der Name Edelweiss bezieht sich auf die Blume Edelweiss als Symbol für die Gebirgs- und Gletscherregion Furka.

Edelweiss ist eine ideale Sektion für Mitglieder aus dem übrigen Ausland, besonders dem englischen Sprachraum. Die Verbindung zu den Mitgliedern wird nach Möglichkeit auf elektronischem Weg gepflegt, – per E-Mail und Internet – um Portokosten und Zeit zu sparen. Korrespondenzsprachen sind Deutsch oder Englisch.

Kurt Baasch, Präsident
vfb-edelweiss.praesident@dfb.ch
www.dfb.ch/edelweiss

Innerschweiz

Am Freitag, 26. März 2010, findet die 25. GV der Sektion statt. Beginn um 19.30 Uhr im Hotel Anker, Pilatusstrasse 36, in Luzern. Nach der Behandlung der statutarischen Geschäfte und einem Info-teil kommen wir in den Genuss eines Bildvortrages:

«**Süsser Dampf auf Java**», präsentiert von Franz Geisser, Seewen.

Immer am zweiten Dienstag des Monats treffen wir uns in Luzern zum Furka-Höck, ebenfalls um 19.30 Uhr im Hotel Anker. Infos von der Furka, Aktivitäten der Sektion, Dampflok-Fotos, gemütlich zusammensitzen und diskutieren! Die Sektion Innerschweiz arbeitet natürlich auch im 2010 wieder an der Strecke der Dampfbahn. Für unsere **Samstags-Einsätze** sind wir auf viele helfende Hände angewiesen:

Die Daten: **24. April, 15. Mai, 5. + 26. Juni, 17. Juli, 7. + 28. August, 18. September, 2. + 16. Oktober.**

Unser langjähriger Bau-Chef **Jakob Hartmann, Sulz LU**, stellt sich auch für 2010 wiederum als Kontaktperson zur Verfügung. Auskunft und Anmeldung: 041/917 15 46, am besten am Montagabend ab 19 Uhr. Um die Samstag-Einsätze optimal koordinieren zu können, bitte Anmeldungen eine Woche vorher tätigen. Auch über die Sektions-Adressdaten können Auskünfte oder Anmeldungen erfolgen, siehe zweitletzte Seite im Dampf an der Furka. Willy Auf der Maur, 077/407 18 82

Gesucht für unsere Samstags-Einsätze: **Fahrer** aus dem Seetal, dem Kanton LU oder der Innerschweiz, für die Mitfahrt der Froni-Kollegen.

25 Jahre Furka Dampfbahn Sektion NWS

Am 7. November 2009 traf sich die Sektion NWS in Bottmingen zum gemütlichen Treff im Heimatmuseum von Bottmingen. Unser Mitglied Marcel Pflüger und seine Helfer/-innen hiessen uns bei einem schmackhaften Kaffee mit Gipfeli herzlich willkommen. Über zwanzig Mitglieder waren dem Aufruf zu einem Rückblick über das Geleistete an unserer Furkabahn gefolgt. Zuerst einmal liessen wir uns in einem Rundgang durch das Ortsmuseum unter kundiger Führung über die Entstehungsgeschichte des Museums, aber auch über die Entwicklung der Vorortsgemeinde von Basel orientieren. So vieles an alltäglichen Gegenständen aus Handwerk, Bauerntum, Dorfgemeinschaft war da noch zu finden, was unsere Mitglieder in ihrer Jugendzeit noch kräftig gebraucht hatten, oder doch in der Erinnerung gespeichert hatten und nun wieder auftauchte. Es war auch wirklich fast gar nichts vergessen, was das Dorf Bottmingen noch vor hundert Jahren prägte. Es herrschte eine ganz lockere und recht gemütliche Atmosphäre. Zur Vorbereitung auf unser Festessen boten uns die Gastgeber noch einen Apéro mit einheimischem Wein. Endlich setzten wir uns an die bereits gedeckten Tische und ergaben uns dem Genuss eines vorzüglichen Fondues hin. Es gab so manches zu erzählen von Vergangenheitem und im Blick auf heute. Jedes Gespräch hatte seinen eigenen Reiz und die Themen waren sehr, sehr vielfältig.

In zwei Etappen betrachteten wir vor dem Dessert die Lichtbilder von Marcel, der uns eindrücklich vom Beginn der Dampfbahn dokumentierte, wie da alles in Realp seinen Anfang nahm. Die Höhen und die Tiefen waren belegt und die unterhaltsamen Kommentare zum Containerdorf mit seinen Unterkünften, der Küche und der übrigen Einrichtung waren echt witzig. Und manch einer dachte daran, unter welchen Bedingungen damals in Realp ans Werk gegangen wurde. Fast dreissig Jahre sind es her und es scheint uns allen, als ob diese Phase erst eben jetzt zu Ende gegangen sei. Jahr für Jahr war dokumentiert, eben weil die Sektion immer wieder an

der Furka tätig war. Der zweite Teil der Bilderreihe zeigte uns dann aber auch unseren Einsatz der letzten Jahre. Wir konnten feststellen, dass sich doch einiges geändert hatte, Gott sei Dank. Und mit den aktuellsten Bildern von unserem letzten Einsatz in diesem Jahr – der ja im Schnee endete – wurde dann die ganze Rückschau beendet. Es war wirklich die Rückschau der Sektion, denn es fehlten alle die spektakulären Momente, welche nebst der Arbeit an der Strecke, bei der DFB auch noch auftraten.

War es eine «Nabelschau» der Sektion oder war es weit mehr? Wir gingen am Abend befriedigt nach Hause, denn wir wussten, dass auch unsere Sektion einen Beitrag zu diesem Werk geleistet hatte. Wir sind eigentlich recht stolz auf unsere Arbeit. Und wenn wir heute noch eine Werkstatt in der NWS hätten, so wüssten wir eigentlich nicht, was unser Beitrag sein könnte. Denn die Werkstätten in Chur und Aarau sind ihrer Aufgaben voll gewachsen. Also bleiben wir bei unseren Möglichkeiten, dem Arbeitseinsatz an der Strecke und hoffen, dass auch in Zukunft sich immer wieder fleissige Hände finden lassen, welche die absolut notwendige Arbeit für unsere Bahn weiterführen.

Heinz Stocker

Zürich

Hauptversammlung

Samstag, 20. März 2010,
14.00 Uhr
HB Zürich, «Oase», SBB-Personalrestaurant, 3. Stock, im Sitzungszimmer (Formelle Einladung siehe Heft 4/09)

Traktanden

1. Begrüssung und Entschuldigungen
2. Information des Gastreferenten
3. Wahl der Stimmzähler
4. Genehmigung der Traktandenliste
5. Genehmigung des Protokolls der HV vom 28.3.2009
6. Jahresberichte: Präsident und Ressortchefs

7. Bericht über die Delegiertenversammlungen
8. Jahresrechnung 2009 und Revisionsbericht
9. Genehmigung des Budgets 2010
10. Décharge-Erteilung an den Vorstand
11. Wahl eines Tagespräsidenten
12. Wahlen
– Wiederwahl von Vorstand, Revisoren,
– Delegierte: Ersatzwahl für O. Haag
– Wahl eines neuen Vorstandsmitgliedes
13. Jahresprogramm 2010
14. Anträge von Mitgliedern
15. Varia, Umfrage

Protokoll der HV 2009, Jahresbericht 2009 und Rechnung 2009 / Budget 2010 werden an der HV aufliegen. Diese Unterlagen können auch vorgängig angefordert werden.

Schriftliche Anträge zuhanden der HV sind an den Präsidenten zu richten:

vfb-zuerich.praesident@dfb.ch
oder per Post (Adresse siehe daf letzte Seite).

Beim Redaktionsschluss liegen keine Anträge vor. Sollten später noch solche eintreffen, werden wir sie auf unserer Homepage www.vfb-zh.ch publizieren.

Vormittagsprogramm

Besichtigung der Baustelle «Durchmesserlinie», mit Projekt-Präsentation und Rundgang; Dauer ca. zwei Stunden.

Teilnehmerzahl beschränkt, Mindestalter 10 Jahre

09.45 Besammlung HB Zürich, Gleiskopf Gleis 18

Es ist kein gemeinsames Mittagessen vorgesehen.

Anmeldung mit Anzahl Teilnehmer bis spätestens 9. März an:
vfb-zuerich.vizepraesident@dfb.ch
oder Tel. 052 343 40 31

Der Vorstand

Agenda

09.03./23.03.
Stamm: Zürich / Rapperswil
20.03. 14:00
HV, Zürich HB;
ab 09:45 Vormittagsprogramm
13.04./27.04.
Stamm, wie oben
15.–18.04.
Expo Jona



Hoher Besuch an der Fespo: Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident der DFB AG

Visite importante à la Fespo: Oskar Laubi, président du conseil d'administration du DFB SA.

11.05./25.05.
Stamm, wie oben
19.06.
Einsatz Alcatel plus
24.–28.11.
Winti-Messe

Das Wort des Präsidenten

Einer unserer Schwerpunkte im 2010

Nun ist es Gewissheit: Die Finanzkrise und bestimmt noch andere Faktoren führten leider zu zahlreichen Mitgliederaustritten. Und dies zu einem Zeitpunkt, wo wir auf jeden Franken angewiesen sind. Vielerorts herrscht die irige Meinung vor, dass wir mit der Streckeneröffnung nach Oberwald uns zurücklehnen können. Dass aber dadurch direkt und indirekt grössere Investitionen, Betriebskosten und Unterhaltsarbeiten anfallen, ist naheliegend. Wir brauchen also mehr Geld und weiterhin einen Frondiensteinsatz wie ihn unsere «Fronis» einsatzfreudig im vergangenen Jahr leisteten. Ihnen gehört unser Dank.

Diese Fronarbeit wird jedoch bedauerlicherweise nur von einer relativ kleinen Gruppe geleistet. Deshalb mein Aufruf an jüngere und ältere Mitglieder, sich für eine Fronarbeit im Kreise Gleichgesinnter zu melden.

Ich bin gerne bereit, einen Einsatz oder Schnuppertag zu koordinieren.

«Steter Tropfen höhlt den Stein.»

Ich wiederhole mich: Sie als Mitglied sind nun angesprochen. Je-

de/r hat doch in seinem Umfeld Personen, welche für eine Mitgliedschaft überzeugt werden können. Sprechen Sie sie an und begeistern Sie Nachbarn, Freunde, Vereinskollegen, Arbeitskollegen für unsere Bahn. Der persönliche Kontakt, das Übertragen von Begeisterung und Überzeugung für unser Projekt wirkt mehr als eine mehrfarbige Broschüre. Und der Mitglieder-Rabatt von 20% auf den Fahrpreisen mit unserer Bahn kann erst noch als zündender Funke für eine Mitgliedschaft wirken! Unser Jahresmotto:

Jedes Mitglied wirbt mindestens ein neues Mitglied!

Und geben Sie auf der Anmeldung immer auch den Namen des «Werbbers» an. Nur so können wir Sie später auch über eine Kündigung Ihres Klienten orientieren! Denken Sie daran:

«Ohne Kohle kein Dampf an der Furka»

Ich danke Ihnen schon jetzt für Ihre unermüdliche und hoffentlich erfolgreiche Werbetätigkeit.

Bruno Letter

Fespo 28. bis 31.01.10

4 Tage, 38 Neumitglieder

Schon wieder liegt dieser zur Tradition gewordene Auftritt hinter uns. Nach dem bescheidenen Erfolg 2009 mit nur 28, haben wir wieder zulegen können. Auch diesmal haben wir mit 20 mehr Familien als Einzel-Beitritte, und zum Dessert noch eine Firma, ein Hotelier in Crans-Montana, (leider) zu Gunsten unserer Walliser Sek-

tion. Daneben gab es noch vier neue Familien für die Aargauer und ein Einzel-Mitglied für die Innerschweiz.

Eingedenk des zu befürchtenden Exodus von langjährigen Fronis haben wir mögliche Nachwuchslente im Alter unter 65(!) auf eine allfällige Bereitschaft zu aktiver Mitarbeit angesprochen und das Ergebnis ist erfreulich: neun Neue mit Jahrgängen zwischen 77 und 38 haben das Feld angekreuzt und erwarten nun mit Spannung, was wir ihnen da zu bieten haben!

Naturgemäss konzentrierte sich diesmal das Interesse auf die bevorstehende Eröffnung Oberwald; die in letzter Minute gelieferten neuen Fahrpläne fanden jedenfalls guten Absatz.

Speziell gefreut hat uns der Besuch des VR-Präsidenten, Herr Oskar Laubi, seit einem Jahr im «Nebenamt» Mitglied unserer Sektion, in der sehr aktiven Regionalgruppe «Säuliamt»! (siehe Foto)

Mitgliederbestand: 2359 per 15.01.10

Wir müssen uns diesmal mit einer Netto-Zuwachsrate von 1.6% zufriedengeben, im Vergleich zum Vorjahr mit rekordhohen 8% ist dies enttäuschend! Was alles hat dazu geführt?

- Die unbefriedigende Situation im Zentralinkasso 2008 führte dazu, dass viele Rechnungen unklar blieben und so einfach auf das neue Jahr übertragen werden mussten.
- Diesmal hat uns sowohl die latente Überalterung und auch die Krise voll erwischt. Dies ergibt sich aus den zahlreichen Kündigungen aus Alters- und Geldgründen und den zuletzt noch 31 Nichtzahlern! Hier sind wohl auch noch, zusätzlich zu den 26 gemeldeten, weitere Todesfälle versteckt.
- Nach dem Monster-Programm an Messeauftritten im 2008 haben wir diesmal «nur» drei Messen beschickt; mehr könnten wir allenfalls schaffen, wenn unser «Werber-Team» wieder einen normalen Bestand hat.

Es gibt aber auch Positives zu vermelden: Wiederum ist die Fluktuation sehr gross: Den total 157 Löschungen (Gründe siehe oben) stehen 194 Neueintritte gegenüber! Zu den 73 für die Sektion an den Messen geworbenen kommen also ganze 121 hinzu. Wie

setzen sich nun diese spontanen Eintritte zusammen? Eine stets wachsende Zahl von Anmeldungen erfolgt über das Internet, was wohl auch zum Teil unserem verbesserten Auftritt im Netz anzurechnen ist. Noch erfreulicher ist aber, dass auch die Zahl der von unseren Mitgliedern Geworbenen markant zunimmt. Vor Jahresfrist waren dies noch 22, jetzt erreichten wir sage und schreibe 71! Die Aufrufe in dieser Richtung scheinen also ihre Wirkung nicht verfehlt zu haben, doch die Freude ist verfrüht: von den 71 stammen nämlich 52 von den vier aktivsten Werberrn: Diesmal setzt sich Emil Halter an die Spitze mit 18, dicht auf den Fersen folgt ihm allerdings unser Präsi! Daraus folgt, dass eine grosse Mehrheit noch nie ein neues Mitglied geworben hat, und dies stimmt nachdenklich. Der Aufruf unseres Präsi (siehe weiter oben) in dieser Sache ist also von dringender Aktualität! Wir könnten so in Zukunft glatt auf unsere aufwändigen und teuren Messe-Auftritte verzichten! Zum Schluss nochmals etwas Positives: der Anteil an Familien-Mitgliedern wächst kontinuierlich an: Mit 86 der Neuzugänge ist der Anteil 46%, bei den Messen sogar einiges über 50%, so dass wir heute einen Anteil von 30.7% erreicht haben.

Sektionsreise Sonntag, 22.08.

Wieder einmal ist eine Furkafahrt fällig und natürlich mit einem der ersten fahrplanmässigen passquerenden Zügen! Oberwald ab 13:55, Realp an 16:25. Die Anreise führt uns via Airolo und über den Nufenen. Das Détailprogramm wird im Heft 2 publiziert. Provisorische Anmeldungen nimmt der Reiseleiter schon jetzt entgegen.

Fritz Renold fritz.renold@dfb.ch oder Tel. 052 335 24 39

Bauwochen

Es sind wieder dieselben zwei Termine für unsere Bauwochen reserviert:

KW 22 Leiter Edi Gubler
eduard.gubler@bluewin.ch
KW 39 Leiter Hans Fehr
hans.fehr@dfb.ch

Anmeldungen nehmen die beiden Leiter entgegen.

Stamm

Die neue Regelung war im Heft 4-09 (Seite 23) publiziert und steht auch auf der Homepage www.vfb-zh.ch. Bei Unklarheiten bitte nochmals nachlesen. In beiden Lokalen wird ein reichhaltiges und preiswertes Essen angeboten. Der Stamm beginnt ab 19:00.

Adressänderungen/ Mutationen

Wir bitten Sie, diese Meldungen jeweils umgehend direkt an Simone Hurter (Adresse zuhinterst im Heft) zu schicken. Sie ersparen uns damit zeitraubende und teure Umtriebe!

*Der Sektionsredaktor
Fritz Schmutz*

Berlin- Brandenburg

Trotz Schnee und Eis: Unsere Modellbahn- ausstellung ein schöner Erfolg

In «dampf an der furka» 4/09 hatten wir über die Vorbereitungen zu unserer 16. Modellbahnausstellung am 30. und 31. 1. 2010 in der Pustebume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf berichtet. Damals konnten wir allerdings nicht ahnen, dass wir im Januar 2010 einen so schlimmen Winter erleben, wie seit langem nicht mehr. Den ganzen Monat gab es hier immer wieder Schnee und zeitweise klirrenden Frost. Viele haben bereits ernsthaft daran gezweifelt, dass die Klimakatastrophe durch Erwärmung kommt, sondern rechnen eher mit einer neuen Eiszeit.

Obwohl der hiesige Winter gegenüber dem, was die Schweizer im Hochgebirge jedes Jahr ertragen müssen sicher nur «moderat» ist, hat er doch erhebliche negative Auswirkungen auf unser tägliches Leben. Auch unsere Ausstellung blieb davon nicht unbeeinflusst: Die Aussteller, die teilweise sehr weit mit ihren Anlagen anreisen mussten, hatten grosse Probleme und auch unsere Besucherzahl (rund 1200) war – sicher auch witterungsbedingt – geringer als erwartet.

Als am frühen Freitagabend (29. 1.) noch grosse Lücken auf den Ausstellungsflächen klafften, haben wir beschlossen, für den Beginn der Ausstellung zwei Schilder mit Eintrittspreisen vorzubereiten: Eines mit den vorher festgelegten und ein zweites mit reduzierten Preisen, denn wir wollten unsere Besucher nicht enttäuschen. Am Sonnabendmorgen konnten wir aber unbesorgt Variante 1 fahren. Bis auf 3 waren alle erschienen und «betriebsbereit». Herr Thorhauer aus Lübbenau berichtete, dass er erst am Abend mit Hilfe der Nachbarn aus seinem Grundstück abfahren konnte. Einige haben das schwerbeladene Fahrzeug geschoben und zwei auf der Motorhaube gesessen! Am Ende konnten wir unseren Besuchern eine sehr gelungene Veranstaltung bieten. Das wurde uns auch von einem prominenten Besucher attestiert: dem Vizepräsidenten des VFB und Präsident der Sektion Schwaben Bernd Hillemeier, den wir am Sonnabend begrüßen durften.

In zwei Etagen des Schulgebäudes und in der Turnhalle waren auf ca. 1000 qm insgesamt 21 Modellbahnen unterschiedlichster Grösse und Spurweite zu sehen. Dazu kamen noch mehrere Info-Stände befreundeter Bahnen, kleine Verkaufsstände, Ausstellungsvitrinen usw.

Hervorzuheben sind insbesondere im Erdgeschoss

- die beiden grossen TT-Anlagen unserer Freunde aus Jena und Oranienburg,
 - die sehr schöne «Rittnerbahn» (Original in Südtirol) von Frank Tinus vom FEZ Wuhlheide, auf der neben den Schienenfahrzeugen auch Autos «echt» fahren,
 - Dieter Frischs «Trümmerbahn», die nun schon 25 Jahre alt ist, aber immer wieder gern gesehen wird,
 - die Waldbahnanlage der AG Sächsische Nebenbahn und
 - «Opas Blechbahn», die ein ganzes Klassenzimmer ausfüllte und auf der verschiedene Zuggarnituren mit viel Kraft und Lärm fuhren.
- Im Untergeschoss standen insbesondere
- unser Furka-Info-Stand mit dem Modell der Steffenbach-Brücke,
 - eine Heimanlage in Spur N, die der Sektion im Herbst 2009 von einem Modellbahnfreund geschenkt wurde und
 - die grosse Modulanlage «Westpommersche Schmalspurbahn» von Ulrich Thorhauer.



*Rolf Wetzel (links) ist ein «Stammgast» unserer Ausstellungen.
Rolf Wetzel (gauche) est un habitué de nos expositions.*



*Am Furka-Stand erläutert Thomas gerade das Prinzip der Steffenbach-Brücke.
Au stand de la Furka, Thomas explique le principe du pont du Steffenbach.*



*Im Foyer war die große TT-Anlage der Freunde vom MEK Jena zu bewundern.
Au foyer, on admirait le grand modèle TT des amis du MEK Jena.*



Dieter Frisch würdigt zum Abschluss Axel Schieles vorbildlichen Beitrag zum Gelingen der 16. Ausstellung.
Louanges de Dieter Frisch à Axel Schiele pour sa contribution à la réussite de la 16^e édition.



Baustelle im Bahnhof Fideris auf Axel Schieles grosser Modulanlage in der Turnhalle.

Dans la salle de gym, chantier gare Fideris de la grande installation en modules d'Axel Schiele.



Frank Tinius vom FEZ Wuhlheide zeigt seine schöne Anlage «Rittnerbahn»
Frank Tinius du FEZ Wuhlheide présente son beau modèle «Rittnerbahn»



Die Pustebume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf, dient wiederum als Ausstellungsort.
L'école primaire Pustebume à Berlin-Hellersdorf abritait l'exposition.

Im Untergeschoss wurden unsere Gäste auch durch das Küchenteam gut versorgt. Die Turnhalle wurde beherrscht von

- Axel Schieles riesiger Modulanlage Borzürms-Fideris, die noch mit Rolf Wetzels Modulanlage in Spur II/III verbunden war und damit an drei Hallenwänden eine Gesamtlänge von fast 50 m erreichte,
- Günter Wermkes 15 m langer Feldbahn-Anlage sowie
- der grossen Spur-0-Anlage des Modellbahnclubs Karow-Lübs.

In der Turnhalle hatte auch Herr Wolters vom Modellbahnverband Deutschland (MOBA) seinen Info-Stand eingerichtet.

Traditionsgemäss fand am Sonnabend unser Ausstellerabend mit Essen, Trinken und vielen Erfahrungsaustauschen statt – erstmals in der Turnhalle zwischen den Anlagen: Am Ende der Ausstellung erhielten die Aussteller ein Dankschreiben, in dem ihr vorbildlicher Beitrag zum Gelingen unserer 16. gewürdigt wurde.

Klaus Fleischer

Nordrhein-Westfalen

NRW-Herbsttreffen an neuem Ort

Als traditioneller Abschluss eines jeden Jahres und Rückblick auf die

vergangene Bau- und Betriebssaison fand am 15. November 2009 unser beliebtes Herbsttreffen statt. Erstmals hatten wir in die Evangelische Erlöserkirche nach Krefeld-Lindenthal eingeladen. Infolge erheblich gestiegener Kosten für unseren bisherigen Saal in Neuss haben wir uns nach einer Alternative umgesehen und sind dank Initiative unseres Mitgliedes, Uwe Bukowski, in Krefeld zu sehr günstigen Konditionen fündig geworden.

Wir waren sehr gespannt, ob und wie sich in den neuen Räumlichkeiten alles einspielt und wie unsere Mitglieder und Gäste auf die Veränderung reagieren. Rückblickend können wir sagen, es war in jedem Fall die richtige Entscheidung. Unsere Veranstaltung war ein voller Erfolg, was nicht zuletzt auch an der herzlichen Aufnahme und Hilfsbereitschaft der Küsterin, Frau Trienenjohst, lag. Insgesamt konnten wir 85 Besucher zu einem interessanten Programm begrüßen.

Mittels Power-Point-Präsentation informierten wir neben unseren Aktivitäten in NRW auch aus erster Hand über die umfangreiche Schneeräumung, die Dampf-Testfahrten von Gletsch nach Oberwald, über Veränderungen beim Rollmaterial, die Betriebssaison an der Furka-Bergstrecke und natürlich auch über die Baufortschritte in Oberwald und Realp (Werkstatt). Dazu gehörte selbstverständlich auch ein Bildbericht über unsere arbeitsreichen Bauwochen in KW 30 und 38 mit erfreulich reger Beteiligung.

Wie bei unseren Herbsttreffen üblich, bitten wir mit der Einladung jeweils um eine Spende für ein ganz bestimmtes Projekt. Wir hatten uns dazu nochmal die neue Werkstatt in Realp ausgesucht und können uns hiermit für eine sehr erfreuliche Spendensumme bedanken. Wir werden diesen Betrag aufrunden und der Stiftung Furka-Bergstrecke zweckgebunden zur Verfügung stellen. Die Entscheidung über die genaue Spendensumme fällt jedoch erst nach Redaktionsschluss dieser dadf-Ausgabe.

Sehr gefreut haben wir uns auch wieder über den Besuch von Bernd Hillemeyr, der aktuell aus dem Verein und der Stiftung berichten konnte.

Als Fazit können wir nach unserem ersten Krefelder Treffen sagen: Die Veränderung hat sich bewährt und gelohnt! Nach Beendigung des offiziellen Teils erhielten wir viele sehr positive Rückmeldungen. Vielfach wurde von unseren Gästen gesagt, es wäre in Krefeld viel familiärer und gemütlicher.

Die gute Stimmung machte sich auch nach Ende der Veranstaltung bemerkbar. Fast alle Anwesenden halfen wie selbstverständlich mit, den Raum wieder zur Kirche mit entsprechenden Bänken umzubauen. Wir hatten mit so vielen helfenden Händen nicht gerechnet und sagen nochmal ganz herzlich «Danke».

Wir danken an dieser Stelle auch allen fleissigen Helfern vor und hinter den Kulissen und natürlich auch unseren Kuchenbäckern.

Bauwochen

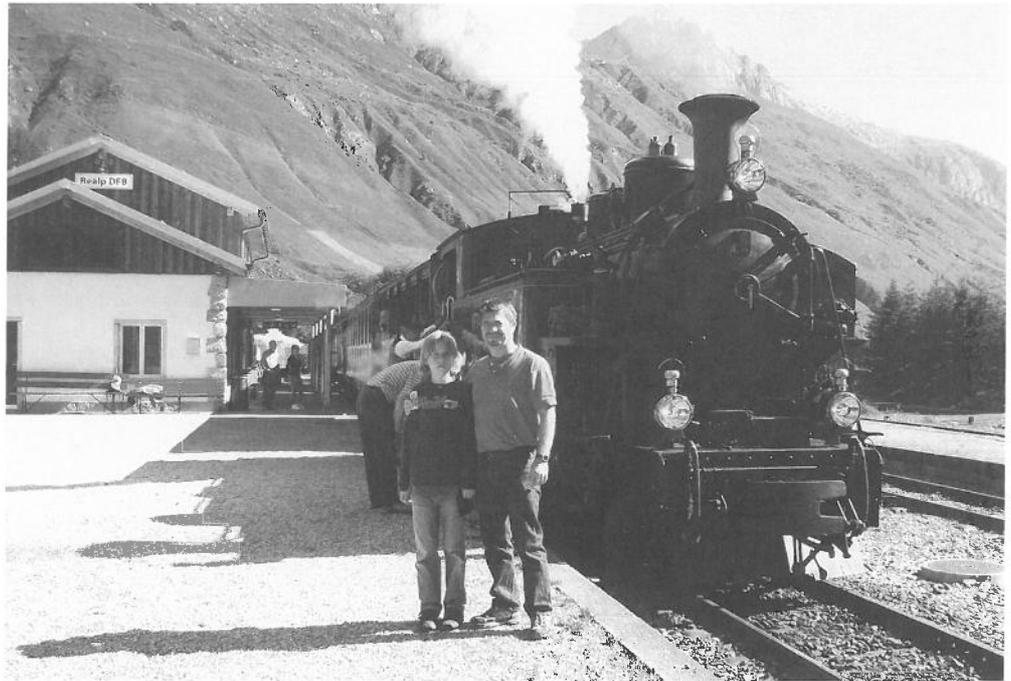
Auch in diesem Jahr veranstalten wir wieder zwei Bauwochen: 26.–31.07.2010

1. Bauwoche NRW (KW 30)
09.–14.08.2010

2. Bauwoche NRW (KW 32)

Nach Rücksprache mit Manfred Willi findet unsere zweite Bauwoche in KW 32 statt. Es ist die Woche der Eröffnung von Gletsch nach Oberwald. Es hat in dieser Woche vor den Feierlichkeiten und Apéros sicherlich noch sehr, sehr viel Arbeit! Wir bitten alle NRWler ihre Möglichkeiten zur Teilnahme zu prüfen.

Auch für alle, die sich schon auf die bisherige KW 38 eingestellt haben, finden wir eine Lösung.



Vater und Sohn Wöldecke.
Père et fils Wöldecke.

Interessenten melden sich bitte bei unserem Bauleiter, Jochen Müller-Rochholz, Tel. 0049/2533/97158 oder j.muero@t-online.de

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

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

Kontakt: Frank Waffel, Tel.: 0049/231/430042 (ab 19 Uhr)

Köln: Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn Station Köln Hansaring, am alten «Saturn» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassen-seite.

Kontakt: Uwe Bodenstein, Tel: 0049/2242/3511 (abends)

NRW ist eine Reise wert, weil...

die Stadt Essen und das Ruhrgebiet Kulturhauptstadt 2010 sind. Nach einer Openair-Eröffnung im Schneetreiben wird das gesamte Ruhrgebiet zur Kulturbühne. Wenn wir ausgelost werden, sind wir am 18.07.2010 an der Aktion «Still-Leben A40» beteiligt. Dazu wird die Autobahn A40 von Duisburg bis Dortmund zu einer durchgehenden Kaffeetafel, auf

der sich Vereine und Gruppen präsentieren können.
Info: www.ruhr2010.de

Frank Waffel
Sektion Nordrhein-Westfalen

Rhein-Neckar

Dampfeisenbahnfahrt der Familie Wöldecke

Endlich hat es im Juli 2009 privat geklappt, dass meine Familie und ich die Dampfeisenbahnfahrt in der Schweiz antreten konnten.

Dafür wurden wir mit einem wahren Traumwetter belohnt. Nach einer etwas frischen Übernachtung im Zelt (die Temperatur fiel auf 4°C) waren wir morgens pünktlich an der Station und wurden sehr herzlich empfangen.

Wir kamen direkt im Abteil hinter der Lok unter und hatten in dem offenen Wagen auch die passende Geräusch- und Geruchskulisse, um die Fahrt geniessen zu können. Entlang der Wegstrecke waren die Almwiesen gerade in voller Blüte und an der Zwischenstation vor dem grossen Tunnel konnten wir sogar Murmeltiere beobachten.

Als wir angekommen waren, haben wir noch eine wunderschöne Wanderung durch die Feuchtwiesen unterhalb des Rhonegletschers gemacht und uns vor der Rückfahrt mit dem Zug noch einmal kräftig gestärkt.

Es war ein wunderschönes Erlebnis und wir werden die Furka-Eisenbahn mit Sicherheit wieder besuchen.

Mit freundlichen Grüssen
Christian Wöldecke

Fahrt mit der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke

Reisebericht der Familie Brenneisen vom 15.08.2009

Als erstes möchten wir uns noch einmal herzlichst beim Verein Furka-Bergstrecke Sektion Rhein-Neckar für die Freifahrten bedanken. Wir, das sind Sabine, Harry und Fabian Brenneisen aus Bretten im Kraichgau.

Es begann alles im Januar 2009 in Sinsheim beim Echtdampf-Treffen, welches wir besuchen seit un-



Fabian Brenneisen
Fabian Brenneisen

ser Sohn Fabian 3 Jahre alt ist. Die Teilnahme am Gewinnspiel ist obligatorisch. Bei der Bekanntgabe der Gewinner haben wir gespannt gehofft mit dabei zu sein. An den ersten Preis haben wir nicht gewagt zu denken. Um so überraschender war es, als der Name «Brenneisen» als Hauptgewinner fiel. Ich war echt geplättet, als Herr Mollenkopf mir die Billetts überreichte. Was hatten wir da gewonnen? Eine Fahrt mit einem Dampfbahnzug? In der Schweiz? Mit dem legendären Glacierexpress? Furka-Bergstrecke?

Daheim angekommen informierten wir uns sofort, wo sich diese Dampfbahnstrecke genau befindet. Dank der Internetadresse www.dfb.ch wurden wir schnell fündig. Unser fünfjähriger Fabian wäre am liebsten sofort gefahren. Wir mussten ihm erklären, dass die Dampfbahn nur im Sommer fahren kann, weil die Gleise in den Wintermonaten tief unter dem Schnee begraben sind. So planten wir die Reise für Mitte August, was für Fabian, der am 20. August Geburtstag hat, ein zusätzliches Geburtstagsgeschenk bedeutete.

Am frühen Abend des 14. August kamen wir in Realp an und quartierten uns in der Pension Furka, direkt neben dem Bahnhof, ein. Besonderes Interesse fand Fabian an der Autoverladung am Bahnhof von Realp. Am nächsten Morgen waren wir noch beim Frühstück, als wir einen Geruch wahrnahmen, der uns von den Hallen in Sinsheim während des

Echtdampf-Treffens wohl bekannt war. Der Dampfbahnzug war mit einer auf Hochglanz polierten Lok in Realp angekommen und wartete, um uns auf über 2000 m Höhe zu tragen und uns schliesslich im 14 km entfernten Gletsch abzusetzen.

Das Dampfbahn-Abenteuer hatte begonnen. Da die Abfertigung bestens organisiert war, fanden wir schnell unsere Plätze im hintersten Waggon. Wir konnten uns an der liebevoll, mit viel Holz, restaurierten Inneneinrichtung des Abteils erfreuen. Alle waren bei bester Laune, Wetter, Lokführer, Zugbegleiter, Fahrgäste und natürlich Fabian. Dank seiner offenen Art wurden die Fahrgäste des Abteils schnell seine neuen Freunde. Schwer schnaufend zog die Dampflok ihre vier Waggonen den Berg hoch. Die Fahrt ging über tiefe Schluchten, in denen reissende Bergbäche zu Tal stürzten, vorbei an grünen Wiesen mit weidenden Kühen und vorbei an vereinzelt Wanderern, welche die Gelegenheit nutzen, ein Foto des vorbeischnaufenden Dampfbahnszugs zu schiessen.

Ein besonderer Höhepunkt war der 20minütige Aufenthalt in der Station Furka. Nicht etwa, weil es dort zu Essen und zu Trinken gab und man sich sogar ein Eis gönnte. Nein! Dort waren einige Rutscherautos und Traktoren. Das war genau das Richtige, um einem kleinen Jungen die Pause zu würzen. Viel zu schnell mussten wir wieder in den Zug, der Abstieg nach Gletsch lag vor uns. Hatte die

Lok beim Aufstieg nach Furka schwer zu schnaufen, so musste sie jetzt zeigen, dass sie den Zug genauso gut bremsen kann. Gemächlich, man hätte auf dem parallel laufenden Wanderweg im leichten Joggingschritt mit dem Zug gut mithalten können, bewegten wir uns in Richtung Gletsch. Zweimal kreuzten wir die Passstrasse. Für die wartenden Autofahrer schien diese Begegnung eher ein freudiges Ereignis als eine ungewollte Zwangspause zu sein. Es gab kaum einen Autofahrer, der nicht emsig mit Fotografieren beschäftigt war. Nach fast zwei Stunden erreichten wir unser Ziel, Gletsch im Kanton Wallis. Noch beeindruckt von der Pracht des Rhone-Gletschers stiegen wir aus und sahen uns nach einer Gaststätte um, wo der Mittagshunger gestillt werden konnte.

Viel zu schnell verging die Zeit, aber kurz nach 14.00 Uhr hatten wir die Rückfahrt gebucht. Eine andere, ebenfalls schmuck herausgeputzte Dampflok war vor den Zug gespannt und begann die Fahrt mit einem lauten Pfiff. Was auf der Herfahrt Bremsstrecke gewesen war, war nun Schnaufstrecke und umgekehrt. Gott sei Dank machte der Zug auch diesmal an der Passstation Furka eine längere Pause. So konnte Fabian die Rutscherautos ein zweites Mal testen. Gegen 16.00 Uhr kamen wir an der Endstation in Realp an. Ein herrlicher Tag, ein wunderbares Erlebnis, das wir nicht vergessen werden, lag hinter uns.

Es bedanken sich

*Sabine, Harry
und Fabian Brenneisen*

Stuttgart

Zum Tode von unserem Sektionsmitglied **Anita Kühnle**.

Am 22. Dezember 2009 hat unsere Sektion Abschied nehmen müssen von unserem Sonnenschein Anita. Eine riesige Trauergemeinde von annähernd 300 Trauergästen begleiteten sie auf ihrem letzten irdischen Weg in Stuttgart Botnang. Die Gattin von unserem 1. Vorstand Eberhard Kühnle ist nach sehr kurzem Leiden im Krankenhaus einer tückischen Krankheit erlegen. Wir kondolieren nochmals der ganzen Familie Kühnle, besonders Eberhard und seinen Söhnen.

Für Anita war die Arbeit in unserer Sektion eine Selbstverständlichkeit. Auch in anderen Vereinen und an Messen hat sie im Hintergrund mitgewirkt. Besonders an unseren Bauwochen war sie die gute Küchenfee. Dies schätzten alle an den Arbeitstagen mitwirkenden Fronis. Egal wie, immer war sie gut gelaunt, auch in schwierigen Situationen. Auch an den Sektionsreisen war Anita immer für eine organisatorische Überraschung, kulinarischer Art, gut.

Sie war ihrem Eberhard eine grosse Stütze in seiner Arbeit für unsere Sektion. Die Sektion und auch die ganze Organisation Furka Bergstrecke haben einen sehr tollen Mitmenschen verloren, einen Sonnenschein eben.

*Thürnen und Wiler (Schweiz),
im Dezember 2009.*

*Die Sektionsmitglieder
Jörg Schaefer
und Bruno Albisser,
beides ehemalige
ZV-Präsidenten.*



Anita Kühnle (†)
Anita Kühnle (†)

La fin légendaire

Le Pont du Diable dans la gorge des Schöllenen

Recueilli par Ruedi Traub

L'univers des Schöllenen est toujours rude. Début janvier, quand je suis arrivé à Göschenen depuis Zurich, le foehn y faisait rage. Il faisait beau et froid. Les cristaux de glace tourbillonnaient autour de moi. D'abord, j'ai salué l'équipe de déneigement DFB, qui réparait les fraiseuses à neige dans l'atelier chaud mais étriqué. Puis, j'ai continué en direction des Ponts du Diable – oui, il y en a trois, l'ancien, le nouveau et celui du Chemin de fer MGB (anciennement, le Chemin de fer des Schöllenen). Quel mugissement sur ce pont!

Nous nous trouvons ici au milieu d'un carrefour historique. Anciennement, il était impossible de franchir cet axe nord-sud comme maintenant; les gorges des Schöllenen devaient être contournées

par un chemin périlleux qui passait par le Buxberg (à l'est d'Andermatt). Au début du 13e siècle, le forgeron de Göschenen construisit la «Twärrenbrücke» un sentier en bois suspendu à la paroi verticale au moyen de chaînes. Un pont en bois franchissait les Schöllenen. En 1595, le pont en bois a été remplacé par un autre, massif, en maçonnerie. Ce chemin a aussi été emprunté par le général Suworow. En 1958, le pont a reçu sa forme actuelle.

Une légende accompagne l'histoire de la construction du premier pont, dont l'édification créait des problèmes apparemment insurmontables. Il paraît que, pris de désespoir, le Landamman (=président du gouvernement cantonal) se soit exclamé: «Que le diable

construise ce pont!». Sitôt dit, le diable en personne apparut et proposa un contrat clair: «La première âme qui franchirait le pont serait sienne!» Désarroi, puis conclusion! Une fois l'ouvrage réalisé, on était bien embarrassé. Un paysan malin eut une idée – on expédia un bouc faire la traversée. Le diable était hors de lui. Il chercha une immense pierre qu'il voulait jeter sur le pont pour le détruire. Mais une petite vieille qui passait par là grava une croix sur le roc. C'en était trop pour le prince des ténèbres qui n'a pas pu porter le bloc plus loin que Göschenen, où on peut admirer la

Pierre du Diable encore aujourd'hui.

On peut aussi contempler le diable et le bouc – fraîchement rénovés – à côté du portail sud du tunnel routier.

La Pierre du Diable, haute de 12 mètres et d'un poids de 220 tonnes ne se trouve plus à la place où le diable l'avait laissée contre son gré. Pour un montant de CHF 330'000, elle a été déplacée de 127 mètres en 1977; pour faire place à l'autoroute du Gotthard en construction.

Ruedi Traub

Der Sagen-hafte Schluss

Die Teufelsbrücke in der Schöllenschlucht

Zusammengetragen von Ruedi Traub

Die Welt in der Schöllenschlucht ist immer noch eine raue. Als ich, Anfang Januar, von Zürich kom-

mend, mit dem Auto in Göschenen einfuhr, wehte ein starker Föhnsturm. Schönes Wetter war



Drei «Teufels»-Brücken überspannen die Reuss. (Foto R. Traub)
Trois Ponts du «Diable» enjambent la Reuss. (Photo R. Traub)

es und kalt, die Eiskristalle umwirbelten mich. Zuerst begrüsst ich die Mannschaft der «dfb»-Schneeräumung, die in der warmen, aber engen Werkstatt die Schneefräsen reparierten. Dann aber fuhr ich weiter zu den Teufelsbrücken – ja, es sind drei, die «alte», die «neue» und diejenige der «MG»-Bahn (früher an dieser Stelle die «Schöllenen»-Bahn). Hei, wie das auf der Brücke «chuu-tete» (= brausen, tosen).

Hier befinden wir uns mitten in einem historischen Knotenpunkt. Die Nord-Südachse war in der heutigen Version unpassierbar, man musste deshalb halbsbrecherisch über den Büxberg (westlich von Andermatt) die Schöllenschlucht umgehen. Anfang des 13. Jahrhunderts baute der «Schmied von Göschenen» die «Twärrenbrücke», ein in die senkrechte Wand an Ketten gehängter Holzpfad. Über die Schöllenen führte eine Holzbrücke. 1595 wurde die Holzbrücke durch eine massive Steinbrücke ersetzt. Dieser Weg wurde 1799 auch von General Suworow benutzt. 1958 erhielt sie die heutige Form. Um den ersten Übergang rankt sich die Sage von der «Teufelsbrücke». Man stand vor unlösbaren Problemen. Und da soll der Landammann (= Vorsitzender der Kantonsregierung) verzweifelt ausge-

rufen haben: «Soll doch der Teufel die Brücke bauen!»! Kaum gesagt, stand der Leibhaftige schon da. Der Vertrag war klar: Die erste Seele, welche die Brücke passierte, soll ihm gehören. Betroffenheit. Schliesslich schlug man ein. Nach vollendetem Werk war man ratlos. Ein schlauer Bauer hatte die Idee – man jagte einen Ziegenbock über die Brücke. Der Teufel raste vor Wut, holte einen riesigen Stein und wollte damit die Brücke zerstören. In diesem Moment kam ein greises Weiblein daher und ritzte ein Kreuz in den Felsblock. Das war für den Teufel zuviel. Er konnte den Brocken so nur bis nach Göschenen tragen, wo er heute noch zu bewundern ist.

Den Teufel mit dem Ziegenbock kann man immer noch, frisch renoviert, neben dem Tunnelportal bestaunen.

Der zwölf Meter hohe und 220 Tonnen Teufelsstein ist allerdings nicht mehr genau am Originalort. Er stand auf dem projektierten und heute stark benutzten Autobahn-Trasse des Gotthard-Autobahn-Tunnels. 1977 wurde der Stein für CHF 330'000 um 127 m verschoben.

Quelle:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Schöllenen>



Der Teufelsstein bei Göschenen. (Foto R. Traub)
La Pierre du Diable à Göschenen. (Photo R. Traub)

!! NICHT VERGESSEN !!

Die Hauptversammlung
der Sektion Ostschweiz
findet wiederum am
ersten Samstag im März statt:

Samstag, 6. März 2010 um 14.15
im Restaurant Freihof in Wil / SG

Der Vorstand lädt alle Mitglieder herzlich ein
und freut sich auf eine rege Teilnahme.

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 63
Mobile +41 79 418 37 36
stiftung.praesident@dfb.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Walsler
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.walsler@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
walterundverena@gmx.ch

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

Hans Schneuwly
Alfons Aeby-Strasse 27
CH-3186 Düringen
Telefon G +41 31 378 20 75
Telefon P +41 26 510 21 93
Mobile +41 78 841 31 10
hans.schneuwly@dfb.ch

SR

Claudia Kohlschütter
Elfenauweg 23
CH-3006 Bern
Mobile +41 79 264 87 44
claudia.kohlschuetter@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

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-Clubs

Kurt Aeberli
Zunzgerstrasse 26
CH-4450 Sissach
Telefon +41 78 638 34 91
Mobile +41 79 646 34 41
1000er-clubpraesident@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 Waiser
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
claud.wenger@dfb.ch

VR

Paul Güdel
Zurnhofstrasse 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
Terbingerstrasse 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 Acker 6a
Postfach 675
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
bauplanung.logistik@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 Schanfiggstrasse 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 Hillemeier
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 Afoltern 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

Anton Westreicher
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

Peter Bollinger
Blumenweg 18
CH-3315 Bätterkinden
Telefon/Fax +41 32 665 23 25
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
Marktgasse 17
CH-4600 Olten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
vfb-gotthard@dfb.ch

Graubünden

Damian Dorizzi
Ziegelgut 13
CH-7206 Igis/Landquart
Telefon/Fax +41 81 322 43 88
Mobile +41 79 213 12 26
vfb-graubuenden@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 Borgsdorf
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 Hillemeier
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

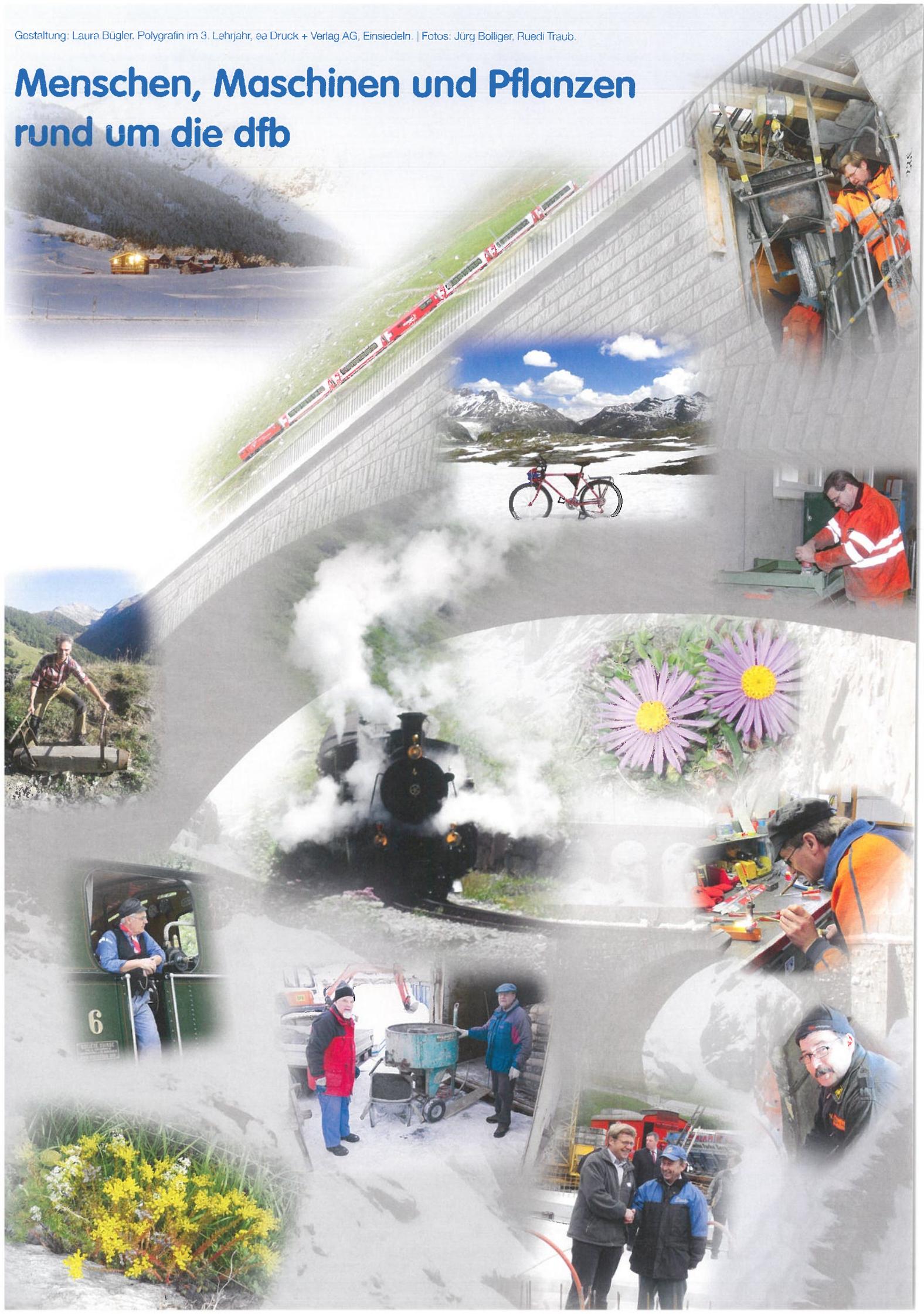
Belgien

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-belgien@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

Menschen, Maschinen und Pflanzen rund um die dfb





- ① **Outdoorjacke 100 %**
wasser- und winddicht, mit leichtem
Netzfutter, atmungsaktiv. 3 Aussen-,
1 Innentasche, abnehmbare Kapuze,
Farbe blau-schwarz,
Grössen S, M, L, XL, XXL
CHF 179.00



- ② **Gürtel aus echtem Leder.** ③
Länge 110 cm. Verstellbare, geätzte Schnalle
mit DFB-Logo. Leder schwarz 3.5 cm breit.
Nr.② rustikal, Prägung Alpaufzug Logo schwarz /
Nr.③ elegant, Prägung Blumen und Berge,
Logo blank (versch. Längen solange Vorrat,
bitte Wunsch angeben)
CHF 65.00



- ④ **Kinder Fleecejacke** blau
mit DampfbaHN-Motiv
(Zug auf Viadukt), gestickt,
Grössen: 92, 104, 116, 128, 140
CHF 39.00



- ⑤ **Frottee-Handtuch**
royal blau, 50 x 100 cm,
DFB Logo gestickt
CHF 17.00



- ⑥ **exklusive Buttermilchseife**
mit Edelweiss-Motiv, 85 gr.
Bild wäscht sich nicht ab,
in Holzschachtel 10,5 x 7 cm
CHF 10.00



- ⑦ **Tasse «Furka» von MILA.**
Nur bei uns erhältlich, vorne blauer,
hinten roter Dampfzug, H = 9 cm D = 7,5 cm,
handgemalte Einzelstücke. Jede Tasse ein
Unikat, Keramik, spülmaschinenfest
CHF 15.00



- ⑧ **Nickytuch «Furka», 100% Baumwolle**
53 x 53 cm, Appenzeler-Stil,
DampfbaHNmotive
CHF 9.50



- ⑨ **Autobus- und Postautolinien der
Schweiz, Zentralalpenpässe**
48 S., A 4, unter anderen schöne
Fotos der Furka-Region
CHF 29.00



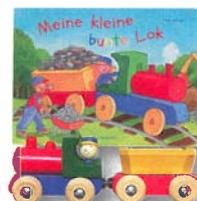
- ⑩ **Plüschlok Willi**, passend
zum Buch und CD
«Schaffnerteddy Fritz»
ca. 27x17x21 cm
CHF 16.80



- ⑪ **Buch 22x22 cm**, «Schaffner-
teddy Fritz», 36 Seiten,
CHF 19.80



- ⑫ **CD**, «Schaffnerteddy Fritz»
stereo, ca. 30 Min. empf. ab 4 J.,
CHF 14.80



- ⑬ **Meine kleine bunte Lok**
Buch für Kleinkinder
mit Holzzug
CHF 20.00

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
Stück													
Grösse													
Länge	--			--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Weitere Artikel unter
www.dfb.ch

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____

d.a.d.f. 1/2010

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 Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.– berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.–.