



Juni 08



dampt an der furka

Liebe Leserin, geschätzter Leser

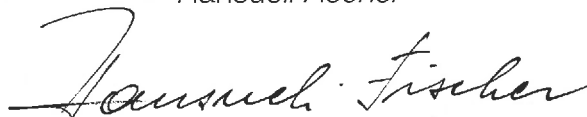
Bald schnaubt, zischt und dampft es wieder zwischen Alpenrosen und Enzianen an der Furka. Können Sie diese Zeit auch fast nicht erwarten? In den Tagen des Redaktionsschlusses war die Schneeräum-Équipe an der beschwerlichen und nicht ungefährlichen Freilegung der Strecke im Einsatz.

In diesem Heft erfahren Sie von der Jubiläums-Delegiertenversammlung des VFB in Aarau und von der Einweihung der neuen Wagenwerkstatt. Unsere Kollegen von Blonay-Chamby feiern ihr grosses Jubiläum. Unsere Lok «Weisshorn» und Personal waren aktiv dabei.

Hans Tribolet hat den zweiten Teil seiner Darstellung der Zahnradbahn-Technik beigesteuert. Er dürfte auf ebenso grosses Interesse stossen wie der im letzten Heft veröffentlichte erste Teil.

Jakob Knöpfel beginnt eine Serie zu den Loks HG4/4. Er schildert die Herkunft und das vietnamesische Umfeld, in dem diese Maschinen im Einsatz waren. Auf Grund gesicherter Daten und Entschiede wird es Fortsetzungen geben über Zustand, Aufarbeitungs- und Betriebsmöglichkeiten. Die Sache wird spannend. Bleiben Sie dran!

Hansueli Fischer



PS des Redaktors:

Weil über die Delegiertenversammlung des VFB in Aarau ein weitgehend gleichlautender Bericht von offizieller Seite eingegangen ist, verzichtet der Redaktor im Einvernehmen mit dem Leiter der Redaktionsgruppe auf die Veröffentlichung seiner Darstellung des Versammlungsablaufs. Es ist davon auszugehen, dass der ZV inskünftig selber für eine autorisierte und fristgerechte Berichterstattung über Anlässe des VFB sorgen wird.

Redaktionsschluss Ausgabe 3/2008: 15.08.2008

Ausgabe 4/2008: 31.10.2008

Ausgabe 1/2009: 31.01.2009

Ausgabe 2/2009: 15.05.2009

aktuelles

Organigramm VFB	2
Rechnung/Budget VFB	3
Jubiläum und Wagenwerkstatt	4
Bericht Geschäftsleiter	7
Marketing-Flash	8
Hektometer-Tafeln	10
Zahnradbahn-Technik (2)	11
DFB und Vietnam	13
Schwungrad	15
Abschied Astrid Huber	16
Rückwärtige Dienste	16
Gleisrückbau Naters	18
Blonay-Chamby	20
Chemin de fer Krong-Pha-Dalat	24
Rapport du directeur	26
La fête avec les amis (Blonay-Chamby)	27

aus den vfb Sektionen

Veranstaltungskalender	28
Aargau	28
Bern	29
Ostschweiz	29
Nordwestschweiz	30
Solothurn	30
Zürich	30
Nordrhein-Westfalen	31
Schwaben	32

Titelbild

Schneeräumung/Déneigement 2008
Fotos: Paul Beck

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
Goldenhühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen
Telefon +41 (0) 56 243 13 13
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, dfb-personal@fu-be.ch;
Christian Stern, Marketing DFB AG,
Tel. +41 32 622 35 17, chr.stern@bluewin.ch;
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solioz@bluewin.ch;
Irene Schär-Hänni, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09,
vfb-kommunikation@fu-be.ch;
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 398 52 12,
vfb-sekretaer@fu-be.ch.

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter Steinacherstrasse 6, CH-8910 Afofötern a.A.

Herausgeber:

DFB Dampföahn Furka-Bergstrecke AG
VFB Verein Furka-Bergstrecke
Postfach 35, CH-3999 Oberwald VS

Erscheinungsweise: Vierteljährlich (Ende Februar, Mitte Juni, Ende 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.

Zum 25 Jahr-Jubiläum des VFB

6. Delegiertenversammlung

Die Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) vom 19. April 2008 in Aarau (siehe auch Bericht «Wechsel im ZV – Verbleib bei «Furka-Blau»») hat ein reich befruchtetes Programm bearbeitet und zahlreiche Entscheide gefällt. Die vakant gewordenen Posten konnten alleamt wieder besetzt werden.

Zum neuen Kassier wählten die Delegierten auf Vorschlag der Findungskommission René Dergias. Das Mitglied der Sektion Aargau zeichnete als OK-Präsident für das Fest «Neue Wagenwerkstätte Aarau/ 25 Jahre VFB» verantwortlich, das am gleichen Wochenende wie die DV stattfand. Der Zentralvorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit René Dergias und bedankt sich bei allen Helfern für das sehr gut gelungene Fest in Aarau. René Dergias löst im Zentralvorstand des VFB Rita Fuchs ab, die ihren Rücktritt eingereicht hatte. Die DV, an der auch VFB-Ehrenpräsident Alfred Gysin teilnahm, verdankte die stets gute und zuverlässige Arbeit von Rita Fuchs. Ebenso gab es für Eugen Wintsch und Kurt Fitze Applaus, die als Revisoren zurücktraten.

Als Nachfolger in die Rechnungsaufsicht gewählt wurden Bruno Angst von der Sektion Zürich und Pierre Keller von der Section romande, die sich freundlicherweise zur Verfügung stellten. Aus gesundheitlichen Gründen aus der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zurückgetreten ist Peter Rost. Ihnen allen dankt der ZV für ihre uneigennützig Arbeit im Verein und damit für die Furka-Dampfbahn. Erfreut ist der Zentralvorstand auch über das klar ausgesprochene Vertrauen in die restlichen Mitglieder des von Robert Frech präsierten Führungsgremiums.

Mehr Mittel für Projekte

Die einstimmig genehmigte Jahresrechnung 2007 ist zusammen mit dem Budget

2008 in diesem Heft abgedruckt. Die DV beschloss einstimmig auf Antrag des ZV einen zweckgebundenen Unterstützungsbeitrag von 20'000 Franken pro Jahr für die Wagenwerkstätte Aarau. Der Vertrag läuft vorerst fünf Jahre.

Nicht leicht gemacht hat sich der Verein den Entscheid über die Mitgliederbeiträge. Im Auftrag der DV 2007 legte der Zentralvorstand der DV 2008 eine Variantenabstimmung vor. Die Delegierten entschieden mit deutlicher Mehrheit, die Jahresbeiträge für Einzelmitglieder auf 60 Franken und für Familien auf 90 Franken zu erhöhen. Es ist der erste solche Schritt seit 1993. Er soll nicht nur dazu dienen, die aufgelaufene Teuerung von bald 20 Prozent auszugleichen, sondern dem Ziel neuen Schwung geben – was sicherlich im Sinne aller VFB-Mitglieder ist – die Furka-Bergstrecke durchgehend bis Oberwald zu betreiben. Während die administrativen Kosten unter anderem durch technologische Zentralisierung in den letzten Jahren deutlich gesenkt werden konnten, sollen die Leistungen des VFB an die DFB AG steigen.

Die Betriebsgesellschaft DFB AG ist für die zusätzliche Strecke auf weitere Mittel angewiesen, die über die vom VFB bereits vertraglich und damit zuverlässig geleisteten 200'000 Franken pro Jahr hinausgehen. Zudem werden vom VFB weitere Projekte zweckgebunden unterstützt; so auch die Wagenwerkstätte in Aarau.

Wie mehrere Redner bei der Einweihung der Wagenwerkstatt/VFB-Jubiläumfest in Aarau erklärten, ist der VFB nicht nur Auslöser zur Rettung der Furka-Bergstrecke, sondern noch heute eine unverzichtbare, tragende Säule der Dampfbahn sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht.

Der Zentralvorstand dankt allen Mitgliedern für die Unterstützung in den vergangenen 25 Jahren und setzt weiterhin das

Ziel, die Zahl der Mitglieder auch dieses Jahr um mindestens 2 Prozent zu erhöhen. Helfen auch Sie mit Mitglieder zu werben; wir sind Ihnen zu Dank verpflichtet. Die weiteren Jahresziele sind: Gemeinsamer Internetauftritt der drei Organisationen VFB-DFB-SFB, Intensivierung der Kontakte zwischen dem ZV und den Sektionen, Bereitstellung von finanziellen Mitteln zusätzlich zu den bestehenden Kooperationsverträgen sowie Fertigstellung der Powerpoint-Präsentation über den VFB und dessen Sektionen.

Votum für «Furka-Blau»

Für einiges an Gesprächsstoff sorgte unter den Delegierten die neue Farbstrategie der DFB AG. Die DV hat mit grossem Mehr einen Antrag der Section romande unterstützt. Demnach soll der VFB-Zentralvorstand an der Generalversammlung der DFB AG einen Antrag einbringen, der folgende Punkte fordert: Grundsätzlich sollen die DFB-Züge «DFB-blau» sein – mit Ausnahme einiger historischer BFD/FO-Züge. Lokomotiven, welche die DFB von anderen Gesellschaften ganz oder teilweise betriebsfähig bekommen hat, können in ihrer Originalfarbe bzw. in ihrer ursprünglichen oder historischen Farbe bleiben. Lokomotiven dagegen, welche die DFB betriebsunfähig zur Furka zurückgebracht und repariert bzw. neu hergestellt hat, bleiben in der blauen Farbe der DFB. Mit einer Debatte der Aktionäre an der Aktionärsversammlung, den Eignern der Betreibergesellschaft, soll diese Frage demokratisch geklärt werden. Der Entscheid, wie er auch ausfällt, wird dadurch breiter abgestützt und soll damit von möglichst allen mitgetragen werden. Der Zentralvorstand wird sich mit den DFB-Aktien des Vereins im Auftrag der Delegierten für den Antrag der Section romande einsetzen. Die DV ruft die Sektionen und weiteren Aktionäre dazu auf, den Antrag ebenfalls zu unterstützen. Der Zentralvorstand erteilt gerne weitere Auskünfte.

Probleme bei der Heftzustellung DaF

Dem Zentralvorstand sind von einigen deutschen Mitgliedern Probleme bei der Zustellung des «dampf an der furka» ge-

meldet worden. Abklärungen haben ergeben, dass Briefkästen betroffen sind, die (nicht jederzeit) frei zugänglich sind. Die Schweizerische Post arbeitet in Deutschland mit dem Postdienst Hermes zusammen, der bei der Belieferung solcher Briefkästen die Hefte einfach in den Eingang legt. Davon ist nicht nur das «dampf an der furka» betroffen. Der Zentralvorstand bleibt am Thema.

Julian Witschi, Sekretär ZV VFB

www.dfb.ch

Das Portal zur Furka-Welt

Kandidatenprofil

Neuer Finanzchef im ZV

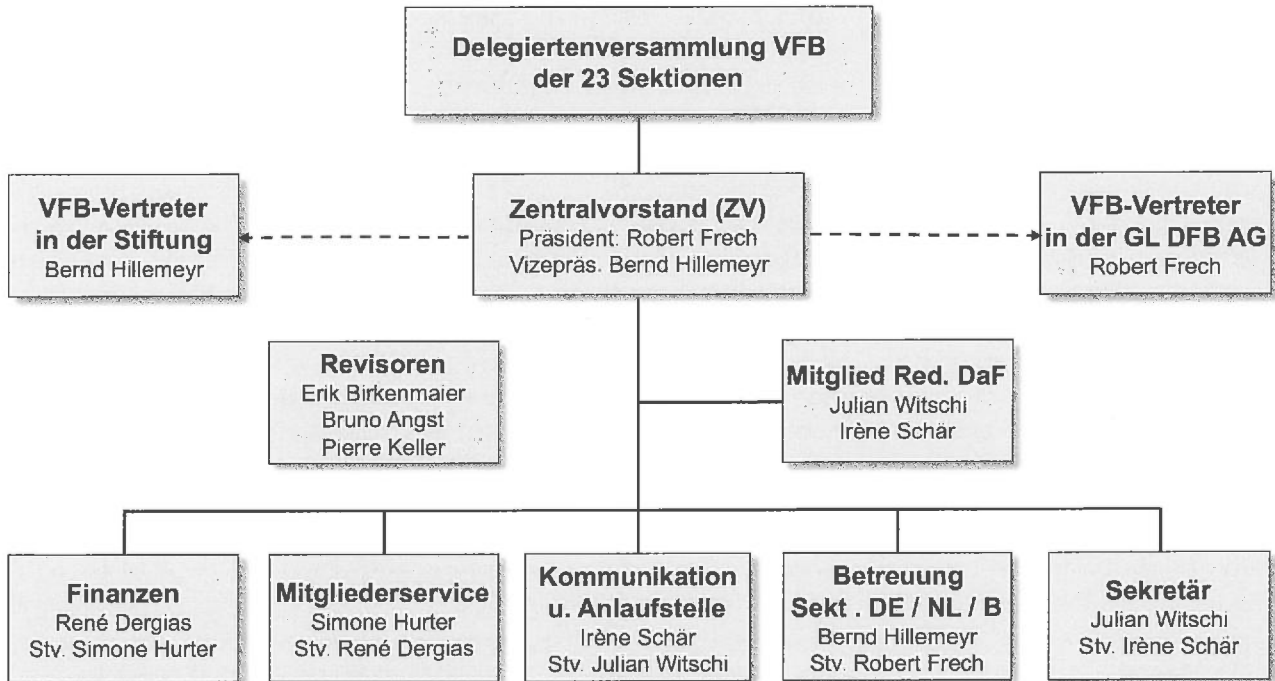
René Dergias hat Jahrgang 1936, wohnt in Turgi und ist Pensionist. Er hatte seinerzeit eine Feinmechaniker-Lehre und berufsbegleitend eine kaufmännische Ausbildung absolviert. Weitere Stationen: Bauleiter IBZ, Buchhaltungskurs, Kurs Svit Immobilien-Treuhänder (Ausbildung zwei Jahre an der Uni Zürich). Berufliche Erfahrung: Kantonspolizei Bern, Normbauchef in Wohnbaufirma (unter anderem verantwortlich für Bauabrechnungen). Er ist Vizepräsident des Jodlerklubs Aarau und Veteran des Eidgenössischen Jodlerverbandes. René Dergias ist Mitglied der VFB Sektion Aargau. Er engagierte sich bei der Organisation von Festanlässen (einschliesslich Finanzen; Jodlerfest, Ba-

denfahrt, OK-Chef Tag der offenen Tür Aarau 2008). René Dergias ist erfahren im Umgang mit Microsoft Office. In buchhalterischen Fragen wird er von Walter Benz (Treuhänder und Finanzchef der Stiftung Furka-Bergstrecke) unterstützt.



René Dergias

Organigramm des Vereins Furka-Bergstrecke



Verein Furka Bergstrecke / Erfolgsrechnung und Budget 2007 / 2008							
Konten	Vorjahr	Budget		Rechnung		Budget	
	2006	2007		2007		2008	
	Total		Total		Total		Total
Einnahmen							
Mitgliederbeiträge Schweiz	317765.00	323000.00		338135.00		338000.00	
Mitglieder Sekt. Romandie	19625.00	19000.00		19925.00		19000.00	
Mitglieder Deutschland	81458.50	60000.00		59945.75	61000.00	61'000.00	
Mitglieder Niederlande	6121.09	6100.00		6319.54		6100.00	
Mitglieder Sekt. Belgien	2935.50	2500.00	410500.00	3152.00	427477.29	3000.00	427100.00
Spenden	4789.05		500.00		10016.45		5000.00
Zinserträge CH + DE	496.85		400.00		949.35		500.00
Nettoertrag Aktienhandel	14975.00		5000.00		23850.00		5000.00
Auflösungen von Rückstell.	0.00		0.00		50000.00		0.00
Total Einnahmen	428165.99		416500.00		512293.10		437600.00
Ausgaben							
Zentral Vorstand							
Reise- & Mahlzeitenvergütung	207.40	1000.00		871.43		1000.00	
ZV-Funktionsentschädigung	9000.00	9000.00	10000.00	8760.00	9621.43	9000.00	10000.00
Delegierten+Präsidenten							
Versammlungen	519.48		1000.00		1181.83		3000.00
Verpflichtungen							
Info-Heft Druckanteil 45 %	30439.90	33000.00		34535.00		33000.00	
Beiträge an DFB (CH,DL,NL,BE)	201800.00	200000.00		200000.00		200000.00	
Beiträge Marketing/Werbung	2000.00	2000.00		2000.00		2000.00	
Wagenunterhalt Sekt. Aargau						20000.00	
Sekt.-Anteil Mitgl. Beiträge 20% 80984.73	80984.73	82120.00	317120.00	85399.16	322034.16	88000.00	343000.00
Verwaltung/Marketing							
Uebrige Verw. Geschenke	50.90	500.00		167.00		500.00	
Drucksachen/Werbemat.	11070.95	10000.00	10500.00	5684.90	5851.90	10000.00	10500.00
Spesen + Taxen							
Post + Bankspesen, Taxen	1568.70		2000.00		2519.69		3500.00
Büromaterial							
Büromaterial	1402.20	1500.00		371.10		1000.00	
Mitgliederform.Rechn.etc	484.20	1000.00		484.20		1000.00	
Porti	3525.60	4000.00		2389.48		2500.00	
EDV-Betriebskosten	7891.75	8000.00	14500.00	6642.97	9887.75	5000.00	9500.00
Steuern/Handelsregisteramt	0.00		500.00		236.00		500.00
Uebriger Aufwand							
Abschreibungen	5669.65	2000.00		0.00		2000.00	
Miete Bankfach	202.90	200.00		107.60		200.00	
Uebriger Aufwand	1440.83	1000.00	3200.00	735.37	842.97	1000.00	3200.00
Spenden an DFB und SFB							
Spenden an DFB-Dampfbahn		0.00		120000.00		0.00	
Spenden an SFB Stiftung	50000.00	30000.00	30000.00	30000.00	150'000.00	0.00	
Total Ausgaben	408258.59		388820.00		502175.73		383000.00
Geschäftserfolg Brutto	19907.40		27680.00		10117.37		54400.00
Rückstellung für DFB			0.00				-20000.00
Rückstellung für SFB Stiftung			0.00				-20000.00
Rückstellung für ZV-Infrastr.			-2000.00				-2000.00
Währungsdifferenzen	341.85				353.68		
Geschäftserfolg Netto	20249.25		25680.00		10471.05		12400.00



Montagehalle als Festsaal.
Halle du montage – halle de fête.

Foto: Heinz Unterweger

25 Jahre Verein Furka-Bergstrecke

Jubiläum und Wagenwerkstatt gefeiert

AARAU (fi) – Der VFB hat bei einem Apéro in der neuen Wagenwerkstatt an der Rohrerstrasse sein erstes Vierteljahrhundert gefeiert. Am Vorabend war die Werkstatt eingeweiht worden, in der die Sektion Aargau die Wagen für die Furka-Bergstrecke restauriert und repariert.

Zum Anlass der Delegierten begrüßte OK-Präsident René Dergias am Samstagmorgen die Gäste in der Montagehalle. Er wies darauf hin, dass der VFB seit 1983 einige Höhen und Tiefen erlebt hat.

Der Weg zur neuen Werkstatt

Walter Benz, Präsident der Sektion Aargau, erinnerte daran, dass bereits 2002 die Pläne für den «Mittellandpark» die alte Werkstatt im Torfeld Süd bedrohten. Die Suche nach geeigneten Lokalitäten

zu erträglichen Mieten war schliesslich erfolgreich. Im Oktober 2006 konnte mit der Stadt Aarau ein langfristiger Mietvertrag für den alten Schlachthof an der Rohrerstrasse abgeschlossen werden. Die lange Zeit ungenutzten Räume wurden für die Bedürfnisse des Wagenbaus angepasst und eingerichtet. Als erstes Fahrzeug bekommt am neuen Ort der «Bernwagen» einen «grossen Service». Dienstags und donnerstags wird in der von Werner Beer geleiteten Werkstatt gearbeitet. Gelegentlich leisten die Teams zusätzlich Samstags-Einsätze. Die Revision des Bernerwagens ABD 4558 wird von Ruedi Tobler (Sektion Aargau) und Peter Grünig (Sektion Bern) betreut. Walter Benz stellte auch die übrigen Aktivitäten der Aargauer Sektion vor. So sind regelmässig Aargauer bei Arbeiten auf der Strecke und

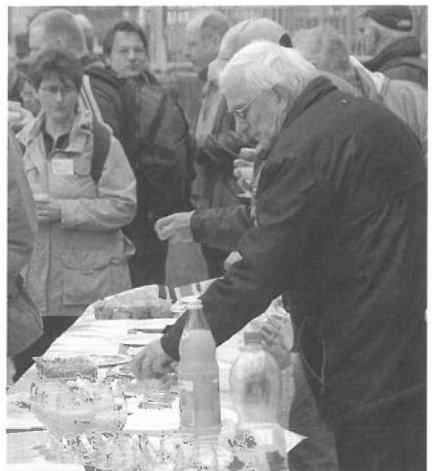
beim Wagenunterhalt in Realp anzutreffen.

Erinnerungen an einst

VFB-Ehrenpräsident Alfred Gysin berichtete, wie 1982 gegen den Abbruch der Bergstrecke protestiert worden war. Erfreulicherweise konnten auch Parlamentarier für die Erhaltung des Kulturgutes gewonnen werden. Im Oktober 1983 entschied in Luzern ein Komitee, den VFB zu gründen. Die von 50 Personen besuchte Versammlung fand am 3. Dezember 1983 in Bern statt. Zuerst sei es im Zusammenhang mit Verhandlungen betreffend die Streckenübernahme und technischen Problemen ein Suchen und Abtasten gewesen. Das Projekt bekam Schub, als man an die Gründung von Sektionen ging. 1984/85 zählte der VFB bereits zehn Schweizer Sektionen. Ansprechpersonen waren in erster Linie die Vereinsfunktionäre. Dies genügte aber gegenüber den Behörden nicht. So bereite der VFB die Gründung der DFB AG vor. Diese sollte für den Betrieb zuständig werden und die Konzession für eine eigenständige Bahn erhalten.

Gemeinsam feiern

Robert Frech, der heutige Präsident des VFB, freute sich, dass am Jubiläum Gefühle der Gemeinsamkeit aufkommen, Blicke über die Schultern riskiert und Freundschaften geschlossen werden können. Der Präsident des Zentralvorstands gratulierte der Aargauer Sektion zur neuen Werkstatt.

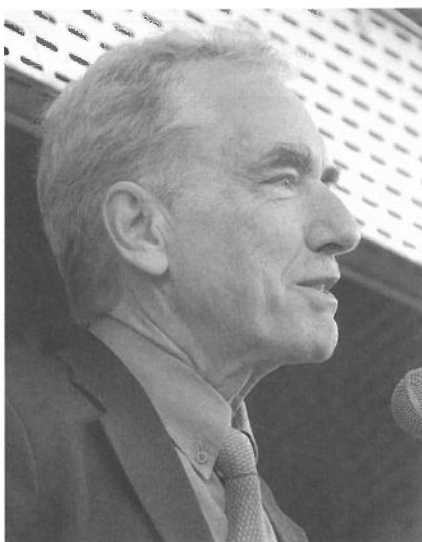


Jubiläums und Einweihungsapéro
Apéro du jubilé et d'inauguration.

«Die Dampfbahn steht auf drei Säulen», meinte Frech, «auf dem am 3. Dezember 1983 gegründeten VFB, auf der am 25. Mai 1985 gegründeten DFB AG und auf der 2005 ins Leben gerufenen Stiftung Furka-Bergstrecke.» Der Präsident betonte, dass der heute knapp 7500 Mitglieder zählende VFB ein unverzichtbarer, stabiler Partner der Bahn ist. So bringt er grosse Frondienstleistungen und finanzielle Beiträge. Der VFB sei bestrebt, die Mitgliederzahl zu erhöhen, den Frondienst weiter sicher zu stellen, Mittel in die DFB AG einzubringen und für die Bahn zu werben.

Glückwünsche

«Dieser Tag gehört in erster Linie den Fronis und der Sektion Aargau», führte *Oskar Laubi*, Verwaltungsratspräsident der DFB AG aus. Als Neuling und Quereinsteiger



Oskar Laubi

Rundgang und Attraktionen

Die Delegierten und Gäste wurden in drei

Gruppen durch die Werkstatt geführt, die neben der Montagehalle auch eine gut eingerichtete Schlosserei und eine Schreinerei aufweist. Dazu kommen auch Lagerräume und nicht zuletzt eine Kantine. Im Rahmenprogramm demonstrierte *Martin Horath* seine Dampfsäge im Betrieb. Dampfwalzen waren zu sehen. Eine Fotoausstellung und verschiedenste gastronomische Angebote luden zum Verweilen ein. Das Alphontrio «Jörgli-flueh» und die Musikgesellschaft Asp erfreuten die Gäste mit ihren Klängen. Mit einem Fest-Bähnli konnten sogar Rundfahrten durch Aarau unternommen werden. Insgesamt war es ein gelungener Anlass, welcher nicht nur den Gedankenaustausch unter den «alten Hasen» ermöglichte, sondern auch neue Furka-Freunde zu gewinnen vermochte.



Robert Frech

sei er beeindruckt von der Arbeit, die in der Wagenwerkstatt geleistet wird. Er fügte den drei von Frech erwähnten Pfeilern das Umfeld als vierten hinzu. Er meinte damit die Politiker und die Eisenbahnliebhaber.

Der Aarauer Stadtammann *Dr. Marcel Guignard* lobte die vielfältigen Einsätze zur Erhaltung des technischen Kulturgutes. Er zollte der rund 1200 Mitglieder zählenden Aargauer Sektion und den Wagenbauern Anerkennung. Er freute sich, dass die Wagenwerkstatt in Aarau bleibt. Guignard staunte, wie zweckmässig die Werkstatt im alten Schlachthof gestaltet wurde.



*Rundgang in der Schreinerei.
Atelier de menuiserie.*

Depotbesichtigung und Gruppenbegleitung

Fachkundige Mitarbeiter begleiten ab Saison 2008 einzelne Besucher und Gruppen bei der Besichtigung der Depots oder auf der Strecke. Sie vermitteln auf Deutsch, Französisch, Englisch, Italienisch oder Spanisch allgemeine, fach-

technische und historische Informationen über Geschichte und Betrieb der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Führung und Begleitung werden – zusätzlich zu den Billettkosten – nach einem festgelegten Tarif verrechnet. Für Schulklassen gilt ein stark reduzierter Satz. Das Tarifblatt und das Anmeldeformular können angefordert werden bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon +41 (0) 848 000 144, E-Mail reisedienst@fu-be.ch



Abenteuer Doppeldampf



Einzigartige Erlebnisreise mit zwei unterschiedlichen Dampfzügen der Meterspur und einer Postauto-Fahrt über den Grimselpass

Sonntag, 20. Juli 2008

Sonntag, 10. und 24. August 2008

Sonntag, 7. und 21. September 2008

Doppeldampf Reise A

Individuelle Anreise nach Interlaken Ost. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Ballenberg-Dampfbahn via Brienz, Meiringen nach Innertkirchen. Dann im modernen Post-Reisebus nach Handeck (Mittagessen) und via Grimselpass nach Gletsch. Dort wartet bereits der Dampfzug DFB und fährt via Furka nach Realp, anschliessend individuelle Heimreise.

Fahrplan 2007

Anreise nach Interlaken Ost:

Basel SBB	ab	07.01 Uhr
Zürich HB	ab	07.00 Uhr
Bern	ab	08.04 Uhr
Luzern	ab	06.55 Uhr

Interlaken Ost	ab	09.20 Uhr
Innertkirchen	an	10.30 Uhr
Innertkirchen	ab	10.45 Uhr

Fakultatives Mittagessen im Hotel Handeck CHF 24.00

Gletsch	an	13.35 Uhr
Gletsch DFB	ab	14.00 Uhr
Realp DFB	an	15.45 Uhr

Heimreise ab Realp:

nach Göschenen, Zürich, Luzern
und Basel Abfahrt 16.05 Uhr
nach Brig, Bern Abfahrt 16.50 Uhr

Preis CHF 72.– pro Person

Einfache Fahrt 2.Klasse
von Interlaken nach
Realp (oder umgekehrt)

Keine Vergünstigungen für
Abonnemente, Gruppen
oder Teilstrecken möglich.
Kinder bis 16 Jahre in
Begleitung Erwachsener
reisen gratis mit.

Die Gutscheine für das
Mittagessen in Handeck
oder Gletsch werden im
Dampfzug verkauft.

Information:

**Ballenberg-
Dampfbahn**

www.dampfbahnen.ch

Reservation:

Telefon

+41 (0)33 828 73 40

Doppeldampf Reise B

Individuelle Anreise nach Realp. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn DFB via Furka nach Gletsch. Zwischenhalt zum Mittagessen. Später fährt ein moderner Post-Reisebus via Grimselpass nach Innertkirchen. Dort wartet die Ballenberg-Dampfbahn, die ihre Gäste via Meiringen, Brienz nach Interlaken Ost bringt, dann individuelle Heimreise.

Fahrplan 2007

Anreise nach Realp:

Basel SBB	ab	06.04 Uhr
Bern (via Brig)	ab	07.07 Uhr
Zürich HB	ab	07.15 Uhr
Luzern	ab	07.21 Uhr

Realp DFB	ab	10.15 Uhr
Gletsch DFB	an	12.00 Uhr

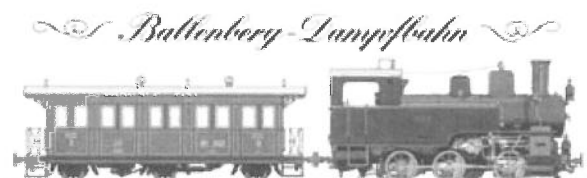
Fakultatives Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône CHF 24.00

Gletsch	ab	14.00 Uhr
Innertkirchen	an	15.45 Uhr
Innertkirchen	ab	16.00 Uhr
Interlaken Ost	an	18.32 Uhr

Heimreise ab Interlaken Ost:

nach Bern, Basel
und Zürich Abfahrt 19.01 Uhr
nach Luzern Abfahrt 19.04 Uhr


dampfbahn furka
bergstrecke



Bericht des Geschäftsleiters

Aktuelles – von Schneeräumung bis Oberwald

Zum Zeitpunkt da ich diese Zeilen schreibe, dem 13. Mai 2008, ist die Schneeräumung in vollem Gange. Allerdings können die Arbeiten nur am Vormittag und unter strikten Sicherheitsvorkehrungen vorgenommen werden. Die Gefahr von Lawenniedergängen oder Erdbeben ist beträchtlich.

Zum Schutze unserer Mitarbeitenden sind sie mit Lawinen-Verschütteten-Suchgeräten (LVS) ausgerüstet und die Situation wird während der Arbeitszeit vom Gegenhang durch einen Beobachter minutiös überwacht. Die für die Räumung notwendige Zeitspanne bis zur geplanten Montage der Steffenbachbrücke durch die Spezialistengruppe scheint momentan eher kritisch und muss täglich neu überprüft werden. Normalerweise müssen pro Winter 60'000 bis 80'000 Kubikmeter Schnee geräumt werden. Für dieses Jahr rechnen unsere Spezialisten, die die ganze Strecke zu Fuss überprüft hatten mit rund 100'000 Kubikmeter zum Teil fest gepresstem Schnee, der durch unsere Fronis mit Räumungsgeräten, Schneeschleudern aber auch manuell etagenweise entfernt werden muss. Einmal mehr konnte ich mich persönlich vom Arbeitseinsatz unserer Fronis überzeugen, was für mich auch immer wieder ein Ansporn ist, mich für die Dampfbahn voll einzusetzen und auch weniger geliebte Tätigkeiten und undankbare Aufgaben in Kauf zu nehmen.

Dank dem Entgegenkommen der befreundeten MGB konnte im Frühjahr in eigener Regie die Umfahrung Brig-Naters-Bitsch rückgebaut und über die 2.8 km Schienenmaterial verfügt werden. Solche Zuwendungen helfen mit, den regelmässigen und beträchtlichen Bedarf an Schienenprofilen und Zahnstangen für Unterhalt, Ersatz und Weiterausbau zu decken. Mit grosser Freude haben wir am Jubiläum 40 Jahre Museumsbahn Blonay-

Chamby teilgenommen. Neben Souvenirstand, 1000er Club und Cafewagen war auch unsere HG 2/3 «Weisshorn» im regelmässigen Einsatz. Nach ihrem revisionsbedingten Ausfall erstrahlt sie wieder in vollem Glanze und war eine weitere Attraktion inmitten der aussergewöhnlichen Sammlung an Nostalgiefahrzeugen.

Am 13. Mai 2008 hatte die Dampfbahn bereits ihren ersten Auftritt beim Schweizer Fernsehen im Laufe dieses Jahres. Im Rahmen der volkstümlichen und beliebten Serie «SF bi de Lüt, über Stock und Stein», einer Reise quer durch die Schweiz, betätigte sich der Hauptdarsteller Nick Hartmann als Hilfsheizer und durfte dann auch bis zur Schneegrenze mitfahren, von wo er seine Wanderung fortsetzte. Die Ausstrahlung dieses Abschnittes erfolgt am 13. Juni 2008.

Ausblick

Nachdem wir uns über die Rekordzahlen an Fahrgästen während des Sommers 2007 erfreuen konnten, bereitet uns die kommende Saison etwelche Sorgen. Bereits die Vorausbuchungen sind vielversprechend und übertreffen unsere Erwartungen. Leider ist aber unsere Kapazität reduziert, steht doch die HG Nr. 9 für einige Monate nicht zur Verfügung da sie sich einer grösseren Revision unterziehen muss. Diese Überholungsarbeiten werden durch unser freiwilliges Lok-Personal aus Platzgründen vornehmlich in der Werkstätte Chur ausgeführt. Neben der Problematik des Arbeitszeitaufwandes können bei Lok-Revisionen auch Engpässe bei der Beschaffung von nötigen Komponenten auftreten, handelt es sich doch dabei meistens um Einzelstücke deren Anfertigung durch spezialisierte Firmen viel Zeit, aber auch beträchtliche finanzielle Mittel beansprucht. Wir werden uns bemühen, auch diese Hürde zur Zufriedenheit unserer Fahrgäste zu meistern.

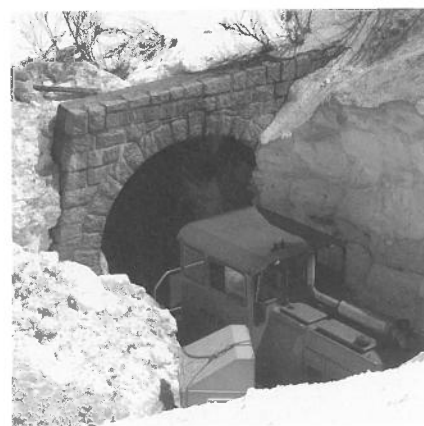
Da wir in nächster Zeit die Baubewilligung für die Erweiterung der Remise in Realp erwarten, hoffen wir, in absehbarer Zeit dieses dringend benötigte Objekt, das allerdings noch einen beträchtlichen, finanziellen Zustupf braucht, in Angriff nehmen zu können.

Gletsch-Oberwald

Neben der vorgesehenen und geplanten regen Bautätigkeit an der Strecke gilt es, sich über das anzustrebende Betriebskonzept Gedanken zu machen. Der passierende Zug mit Halt in der Furka wird beibehalten. Ergänzen möchten wir diesen mit sogenannten Ausflugszügen Oberwald-Gletsch-Oberwald. Damit würde die angestrebte Aufwertung von Gletsch sichergestellt, aber auch Wandern, Tagestouristen aus dem Goms und Carunternehmern weitgehend entgegengekommen. Fahrplan in Anlehnung an die MGB, Betriebsdauer der Ausflugszüge, benötigtes Personal, sowie Rollmaterialbedarf beschäftigen zurzeit verschiedene Arbeitsgruppen. Sicher werden wir auch hier eine akzeptierbare Lösung finden, wie wir allen Wünschen möglichst gerecht werden können.

Nur wenige Wochen trennen uns vor, dem Start in die Saison 2008. Wir freuen uns auf die erneute Herausforderung und hoffen wiederum auf eine Fahrseason wo wir von Unfällen und Wetterkapriolen verschont sein werden und möglichst vielen Fahrgästen das aussergewöhnliche Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka ermöglichen können.

*Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG*



Marketing-Flash Frühjahr 2008

Nachhaltige Erlebnisse für die Fahrgäste

Auf Grund der sehr erfolgreichen Saison 2007 zeichnen sich aber nun auch die Grenzen unserer personellen wie betrieblichen Ressourcen deutlich ab. So stehen die Marketing-Aktivitäten vor nicht geringeren Herausforderungen, denn es geht um die Festigung der aufgebauten Kundenkreise und nach wie vor um die Vertiefung der Kunden-Segmente.

Wir arbeiten daran, die Auslastung für die kommenden Jahre sicherzustellen, unter Berücksichtigung der vorgegebenen Kapazitäten. Die Dampfbahnfahrt muss ohne Stress, Gedränge und Hektik erlebt werden können. Sie muss ein nachhaltiges Erlebnis sein. Die Kontakte zu anderen Fahrgästen und zum DFB-Team sollen sichergestellt bleiben. Die Eindrücke von technischem Kulturgut, von der grandio-

sen Welt der Zentralalpen, Geschichte und Wissen sollen in der Erinnerung lange nachwirken.

Wir wollen und müssen bei der Sicherstellung der Fahrgastauslastung stets die betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfüllen. Unsere Billettariife haben sich historisch entwickelt, wie auch die Struktur der Ermässigungen, Gruppenreisen und Partner-Angebote. Ab der Saison 2005 wurden die RailAway-Angebote und die Zusammenarbeit mit der MGB eingeführt. Dadurch wurde die Vernetzung mit den Partnerbahnen vertieft und der Billettverkauf auch an den MGB-Schaltern von Brig über Göschenen bis Disentis ermöglicht.

Bei jeder Planung haben wir die für die Arbeit der Marketing-Gruppe relevanten VR/GL-Strategie-Entscheide zu beachten:

- Moderates Wachstum
- Qualität der gebotenen Leistungen ist vorrangig
- Mit zusätzlichen begleitenden Angeboten unsere Attraktivität steigern
- Abkommen auf der Basis «win-win» mit Partnern aus Tourismus, Politik und Wirtschaft
- Unsere Bahn als Erlebnis verkaufen
- Die Entwicklung von Gletsch zum Interessenzentrum fördern
- Fronarbeit erhalten und fördern
- Ganze Strecke mit Nostalgie-Fahrzeugen betreiben
- Einheitliches Erscheinungsbild

Diese Vorgaben sind Leitbild aber auch Verantwortungsträger für unser Handeln; wir arbeiten daran mit Überzeugung und Freude, um die umfassenden Anstrengungen unserer Fronarbeiter zur Erhaltung des einmaligen Kulturgutes, der Erlebnismöglichkeiten unserer Fahrgäste, der touristischen Förderung unserer Regionen zu unterstützen.

Nicht nur im Team des Marketings stellen wir die Unterstützung von Vertretern des Vereins fest, sondern auch im Arbeitsalltag



*Gletsch mit DFB-Bahnhof im Vorder- und dem Rhonegletscher im Hintergrund.
La Gare de Gletsch DFB et au fond la glacier du Rhône.*

unseres Souvenirhandels, in den Anfragen für Werbe-Unterstützung, beim Betreuen von Ausstellungen und Events aller Art in der Schweiz wie in Deutschland. Auch die Sektion Niederlande hat durch die Produktion einer DVD wertvolle Beiträge sowohl für die Stiftung als auch für die Ertragskraft des Souvenirhandels erbracht. Die angefügte Übersicht zeigt, welche Arbeitsgruppen mit diversen Aufgaben temporär oder langfristig tätig sind. Besondere Aufmerksamkeit gehört den Anstrengungen der Projektgruppe «dfb-webportal», die bereits intensive Vorarbeiten für die Neugestaltung des Internet-Auftrittes unter Einbezug aller Träger-schaften der DFB erbracht hat. Bereits wurde die Top Level Domain festgelegt: www.dfb.ch.

Mit der Einführung des elektronischen Buchungssystems auf die neue Saison hin werden auch im Reisedienst grösste Anstrengungen unternommen, um zeitgemässe und rationelle Lösungen unseren Fahrgästen anzubieten und gleichzeitig

den eigenen grossen Arbeitsaufwand abzubauen.

Als wichtige Abteilung hat sich der Souvenirhandel unter der neuen Leitung von Martin Fränsing bestätigt, wird doch in diesem Bereich eine Ertragswertschöpfung von rund 20 Prozent erarbeitet. Der Standort Altdorf bewährt sich gut; die Betreuung der Shops in Realp wie in Gletsch kann praktisch «vor Ort» erfolgen; viele auch abteilungsübergreifende Fäden laufen nun in Altdorf zusammen und werden bestens betreut.

Unser Furkawirt Hannes Hoffelner plant, organisiert und bereitet die neue Saison vor, um im Berghaus Furka den Erwartungen unserer Fahrgäste entsprechen zu können und einen wesentlichen Mehrwert einer Furka-Reise zu gewährleisten. Auf der Furka sind die Gäste bei «uns», sie erleben hautnah die Lokführer, die Zugsbegleiter, die Atmosphäre der historischen Technik von Loks und Wagen in dieser eindrücklichen Landschaft der Zentralalpen. Ganz im Sinne der langfristigen Strategie

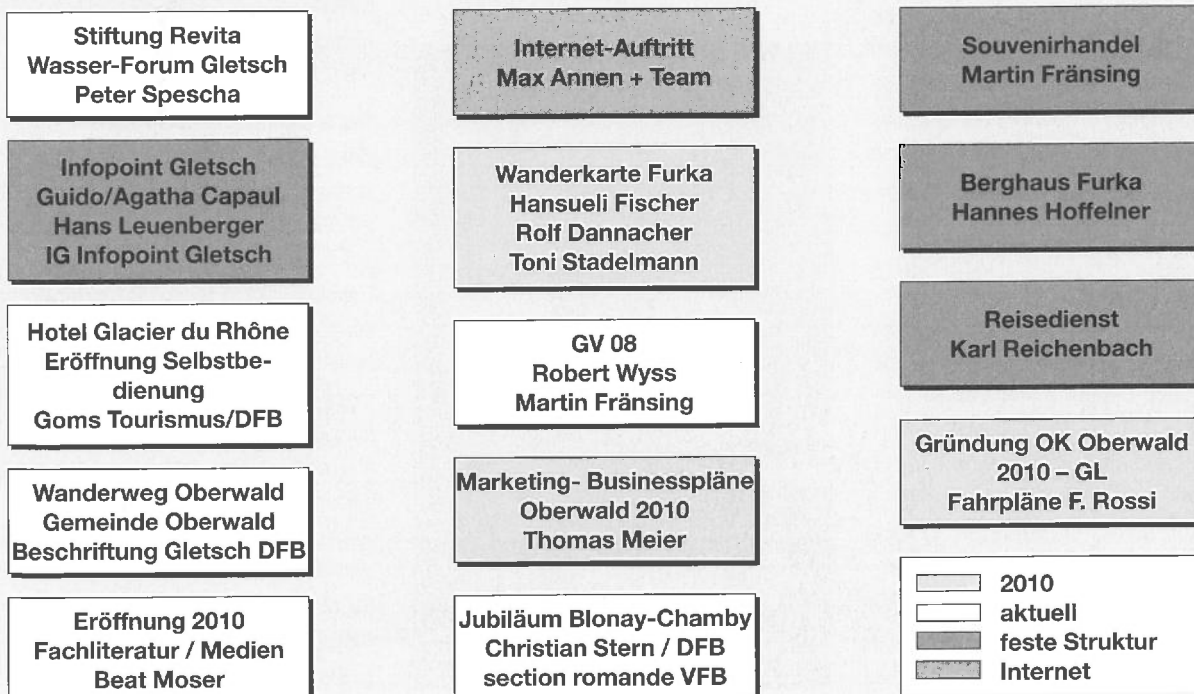
wird angestrebt, Gletsch als Begegnungszentrum aufzuwerten. Das bewährte Team im Infopoint von Agatha und Guido Capaul wird auf die neue Saison erweitert, um die personelle Betreuung während der gesamten Saison sicherzustellen.

Ab Saisonbeginn werden Wegweiser auf die «Sehenswürdigkeiten» des geschützten Ortsbildes hinweisen, insbesondere auf das von der Stiftung Revita neu einzu-richtende Wasser-Forum Gletsch, das in den Räumen über dem Kleinkraftwerk im Blauen Haus installiert wird; dies auch in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Umwelt, welches die hydrometrische Messstation an der Rotte betreut, beschriftet und mit Informationen ergänzen wird.

Der Wanderweg zwischen Oberwald und Gletsch wird durch die Gemeinde Oberwald verbessert, gesichert und zum Teil ausgebaut, um das problemlose Wandern für die ganze Familie in dieser einmaligen Region sicherzustellen.

Arbeitsgruppen rund um Marketing 2008

Stand: 01.04.2008



Das Hotel Glacier du Rhône wird ergänzt mit einem Bereich Selbstbedienung, um die eiligen Gäste rationell bedienen zu können. Andererseits wird die persönliche Betreuung der Gäste, insbesondere auch der Gruppen, sichergestellt bleiben. Die Marketingaufgaben für die Streckenerweiterung nach Oberwald sind umfassend und von wesentlicher Bedeutung, denn die Verlängerung schafft generell eine neue Situation, eine neue Attraktion,

ein neues Potenzial. Bereits seit Monaten ist eine Arbeitsgruppe im Einsatz, betreut von Thomas Meier, externer Marketing-spezialist. Es entstanden Fahrplänenwürfe, die nun auf die personelle und betriebliche Machbarkeit geprüft werden. Für den neuen Abschnitt wurde ein Businessplan erstellt, der an den Sitzungen von GL und VR eingehend geprüft wird, um das weitere Planen, Abwägen und Berechnen zu ermöglichen.

Zusammengefasst darf festgehalten werden, dass die Aufbruchstimmung in der DFB zum Erreichen des Ziels Oberwald alle Bereiche erfasst hat; wir bauen alle weiter auf den Leistungen, den Visionen und dem Glauben der Pioniere unserer Dampfbahn, jeder in seinem Bereich.

Paul Güdel, Leiter Marketing

Sondereinsatz für die Bergstrecke

Hektometer-Tafeln als Orientierungspunkte

Aufmerksame Bahnfahrer kennen diese Tafeln, die alle hundert Meter dem Bahntrasse entlang stehen. Sie dienen der Orientierung für Lok- und Zugpersonal, Fahrdienst sowie Streckenwärter beispielsweise bei Unregelmässigkeiten, Schäden am Bahnkörper, Halt auf der Strecke, Langsamfahrstellen, u.s.w.

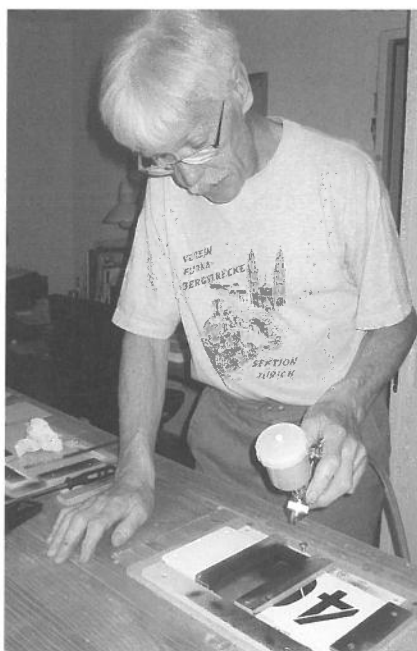
Diese Tafeln versehen ihren Dienst schon viele Jahre auch bei der DFB zwischen Realp und Gletsch. Mittlerweile sind diverse Tafeln, vor allem in Lawinhängen und Rutschgebieten, defekt und unleserlich geworden. Dazu kommt die Neubaustrecke Gletsch-Oberwald.

Zum Werdegang

Im Herbst 2007 meldete sich Manfred Willi mit der etwas ungewöhnlichen Frage bei Emil Halter, Sektion Zürich, ob wir diese Aufgabe übernehmen könnten. Der Auftrag besteht aus 180 Stück Alu-Tafeln 26/13 cm, 3 mm dick, am Ende zwei 8 mm Löcher, Ecken abgerundet. Weisse Farbe beidseitig und natürlich die Zahlen. Diese sollten dieselbe Form und Grösse haben wie einst auf der alten Strecke. Also mussten wir für Schilder und Schablonen jemanden finden, der alles sehr günstig herstellt. Kurt Forster von der Firma für

Laser- und Wasserschnitten stellte uns alle diese Tafeln her und auch die Schablonen aus 1 mm Chromstahlblech. Jetzt mussten noch die Tafeln weiss gespritzt werden. Bruno Galli in der Werkstatt Chur übernahm diese Arbeit.

Am aufwändigsten war das Auftragen der Zahlen. Für diese Arbeit verwendete ich schwarze Acrylfarbe. Das Problem ent-



*Heinz Hurter bei den Spritzarbeiten.
Peinture au pistolet par Heinz Hurter.*



*Fertig montierte Hektometer-Tafel.
Borne terminée et installée.*

steht eigentlich schon beim Stupfen mit dem Pinsel. Die Farbe trocknet sehr schnell in den Pinselborsten und bildet eine Fläche, verhindert wird somit eine schöne Oberfläche der Zahl. Ein weiteres Problem ist die Konsistenz der Farbe, ist sie zu dünn, unterwandert sie die Schablone und es entstehen Fransen. Wegen dieser unbefriedigten Situation musste ich zur Spritzpistole greifen. Der Erfolg liess sich sehen. Die Zahlen wurden gestochen scharf. Nun hatte ich 1200 Zeichen, d.h. Zahlen und Punkte zu spritzen. 75 Stunden Arbeit. Es war eine schöne Aufgabe für eine gute Sache. Die Kosten für das Material übernahm freundlicherweise die Sektion Zürich. Allen beteiligten Kollegen danke ich für ihre Mithilfe.

Heinz Hurter

Auszüge aus der Zahnradbahn-Technik

Geschichte und Basisdaten von vier Bahnen

In diesem 2. Teil wollen kurz über die Historie und Basisdaten der vier zusammenhängenden Abt-Zahnradbahnen berichten und in einer Zusammenfassung einige Aspekte über die Grundbedingungen für einen korrekten Zahneingriff, die Betriebstoleranzen aufzeigen.

Von Hans Tribolet, dipl. Ing. HTL, Visp

Historie (ex VZ, BVZ; ex BFD, FO, SchB; GGB) Basisdaten und Charakteristik bei Bahneröffnung

1891 Visp–Zermatt–Bahn (VZ)

- Dampfbetrieb, Wintermonate eingestellt, gemischter A- und Z-Betrieb mit 6 Zahnstangen-Abschnitten
- Zahnstangensystem Abt, Total 35,1km, davon 7,67 km Zahnstange
- max. Steigung 125‰, min. Kurvenradien A = 60m, Z = 90m
- kleine Dampfloks HG 2/3, max. Zugsgewicht 74 t.

1898 Gornergrat-Bahn (GGB)

- Elektrischer Betrieb mit Dreiphasen-Wechselstrom, Touristikbahn ohne Winterbetrieb
- reine Zahnradbahn mit Abt-Zahnstangensystem, Total 9,49km
- max. Steigung 200‰, min. Kurvenradien 80m
- Rowankompositionen (kleine Lok He 2/2 mit aufgesatteltem Wagen) und max. ein leichter Vorstellwagen, max. Zugsgewicht 28 – 33t.

1917 Schöllenen-Bahn (SchB)

- Elektrischer Betrieb mit Gleichstrom, Jahresbetrieb, gemischter A- und Z-Betrieb mit einem Zahnstangenabschnitt
- Zahnstangensystem Abt, Total 3,69km, davon 2,51km Zahnstange
- max. Steigung 179‰, min. Kurvenradien 80m
- Lokomotiven HGe 2/2 mit zwei Vorstellwagen, max. Zugsgewicht 58t.

1914 Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD)

- Teileröffnung

1924 Furka-Oberalp-Bahn (FO)

- Dampfbetrieb, im Winter Betrieb auf den Bergstrecken eingestellt, gemischter A- und Z-Betrieb mit zehn Zahnstangenabschnitten
- Zahnstangensystem Abt, Total 96,93km, davon 35,28km Zahnstange
- max. Steigung 110‰, min. Kurvenradien A = 80m, Z = 80m
- beidseits der zwei Scheitelpunkte Furka und Oberalp lange Zahnstangenrampen, zwei Spiral- und drei Kehrtunnels auf Zahnstangenstrecken
- Hochleistungs-Dampflokomotiven HG 3/4, max. Zugsgewicht 102t. (Anhängelast 60t)

Anmerkungen

- Alle vier Bahnen haben Meterspur und die zweilamellige Abt Zahnstange, jedoch mit unterschiedlicher Dimensionierung.
- Ausser bei der GGB wurden weitgehend die technischen Normen der RhB übernommen, wie Kupplungs- und Bremsysteme, Rollmaterialprofil etc.
- Die vier Bahnen wurden so konzipiert, dass primär die betrieblichen, technischen und finanziellen Basisanforderungen und -möglichkeiten der einzelnen Bahngesellschaften erfüllt waren. Sekundär wurde darauf geachtet, dass mit Einschränkungen der Rollmaterialübergang von einer Bahn zur andern möglich war.

Unterschiede im Zahnstangensystem bei der Betriebsaufnahme

VZ

- Leichter Oberbau mit Abt-Zahnstange (Roman Abt war der leitende Ingenieur für das Lokomotiv- und Zahnstangenkonzept)

- 20 bis 25mm (je nach Gefälle) breite Lamellen mit 32mm Zwischenabstand
- Zahnkopf 55mm und Teillinie 40mm über SOK, Teilung Zahn/Lücke 60/60mm.

GGB

- Oberbau mit vermutlich bereits verstärkter Zahnstange
- 26mm breite Lamellen mit 32mm Zwischenabstand
- Aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen (vermutlich Einsparungen) waren Zahnkopf und Teillinie 5mm tiefer als bei der VZ. Teilung Zahn/Lücke 60/60mm.

SchB

- Zahnradantrieb und Zahnstange wurde bereits wesentlich verstärkt wegen der hohen Traktionsleistung auf 179‰.
- Die Lamellen waren von Anfang an 33mm breit und der Zwischenabstand betrug 40mm.
- Der Zahnkopf mit 60mm, die Teillinie mit 45mm über SOK waren 5 bzw. 10mm höher als bei VZ und GGB. Über die damalige Aufteilung Zahn/Lücke sind keine Dokumente vorhanden.

FO

- Es wurden weitgehend die technischen Normen der SchB übernommen, aber wegen der geringeren Belastung auf 110‰-Rampen und um vermutlich ein Maximum an Kosten einzusparen, wurden die Lamellenbreite auf 25mm reduziert.
- Bereits von Anfang an wurde die Teilung Zahn/Lücke 54/66mm gewählt. (kein Klemmen der Zähne in den Lücken und weniger Aufkantrisiko bei Teilungsfehlern)

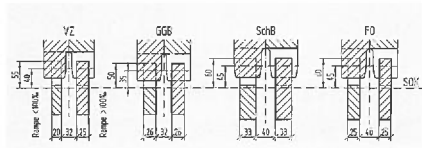
Anmerkungen

- Der Zahneingriff bei den Zahnradbahnen erfordert wie bei einem Getriebe im allgemeinen Maschinenbau Präzision. Die Zahnstange ist wie ein Zahnrad mit unendlich grossem Radius.
- Erschwerend gegenüber dem üblichen Getriebebau war bereits der Umstand, dass Konzessionen gemacht werden mussten am ideellen «Achsabstand» um

das Abnutzen der Triebräder von 6 bis 12mm im Radius zu ermöglichen (bei reinen Adhäsionsbahnen ca. 40mm!)

- Wie aus vorangehender Zusammenstellung ersichtlich, haben die Bahnen die Zahnradsysteme den eigenen Bedürfnissen, sowie den Erkenntnissen und Entwicklung entsprechend, konzipiert.
- Die Überprüfung des Zahneingriffes wurde aus heutiger Sicht recht rudimentär vorgenommen mit lediglich einer vertikalen Schnittzeichnung.

Graphische Darstellung der vier Basis-Ausführungen



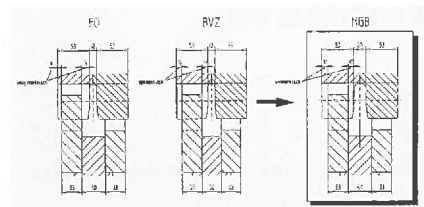
Nachdem die Belastungen infolge höherer Zuggewichte Fahrgeschwindigkeiten stark zunahmen wurden die Lamellen breiter (heute durchwegs 33 mm) und bei der BVZ und FO die Zahnhöhe nach entsprechenden Anpassungen an den Triebzahnkränzen sukzessiv auf 65 mm erhöht. Auf den Zahnstangenstrecken der DFB wird mehrheitlich noch die Original FO Norm angewendet.

Ersichtlich ist auch die Differenz im Lamellenabstand. Bei der FO war nach dem Einbau breiterer Lamellen die Mittigkeit (Vertikal-Symmetrie) Zahnrad – Zahnstange nicht mehr gewährleistet. Es entstand mit der Zeit eine für den Betrieb und das Verschleissverhalten ungünstige Schrägverzahnung. Nach dem Zusammenschluss der FO und BVZ zur MGB musste nach einer vertieften Analyse (noch unter meiner Projektleitung) die aufwendige Anpassung und Standardisierung der Zahnstange und der Triebzahnräder durchgeführt werden.

Aus den Ist-Analysen, Kontrolle der Zahnstangen, sowie theoretischen Abklärungen und graphischen Aufzeichnungen konnte die neue Systemnorm MGB nur durch die Übernahme des breiteren Lamellenabstands – analog ex. FO – mit vertretbarem Kostenaufwand erfolgen.

Um Quersymmetrie zu erreichen, wird bei

neuen Triebzahnradern die Zwischenlücke um 8–10mm verbreitert.

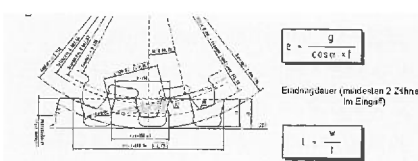


Der Zahneingriff der Trieb- und Bremszahnrad

Die Grundbedingungen sind bereits im ersten Artikel (DAF 1/08 Seite 18) erwähnt. Im vorstehend Gesagten sind die Verhältnisse primär in Querrichtung betrachtet. Für den korrekten und verschleissarmen Zahneingriff sind jedoch die Plansicht und die Untersuchung in vertikaler Richtung, sowie des eigentlichen Eingriffes und Abrollvorganges sehr wichtig.

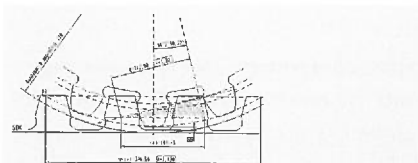
Dies wurde insbesondere notwendig, nachdem neue und stärkere Triebfahrzeuge eingesetzt wurden und danach der Verschleiss an Zahnstange und Triebzahnradern extrem wurde. Vereinfacht gesagt, die relativ kleinen Unterschiede der Zahnstangen wurden zu wenig beachtet (beispielsweise die Zahnstangenhöhe) und damit entstanden ungenügende Eingriffsverhältnisse ($e < 1,0$; siehe auch Grundbedingungen)

Beispiel Triebwagen Deh 4/4 der MGB (ex BVZ) nach Verbesserung der Verhältnisse
a) neue Bandagen



Eingriffsdauer (Überdeckungsgrad)
Eindringdauer (mindesten 2 Zähne im Eingriff)

b) Bandagen abgenutzt



Toleranzen

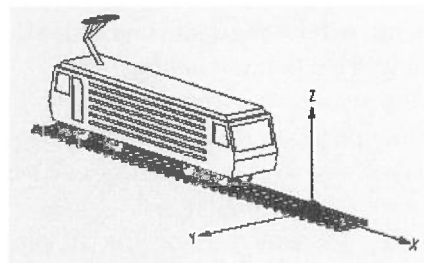
Aus dem vorangehenden Kapitel ist ersichtlich, dass das Zusammenwirken von

Zahnrad, Zahnstange, aber auch die Führung durch Spurkranz und Schienen für das richtige Funktionieren des Zahnradgetriebes und für einen sicheren Betrieb das Einhalten von Grenzwerten, die weder bei der Fabrikation, noch beim Einbau und bei Betriebsabnutzungen überschritten werden dürfen, erfordert.

Die Summe der zulässigen Abweichungen setzt sich wie folgt zusammen:

- Fabrikationstoleranzen
- Einbautoleranzen
- Betriebstoleranzen
- Wärmedehnungen

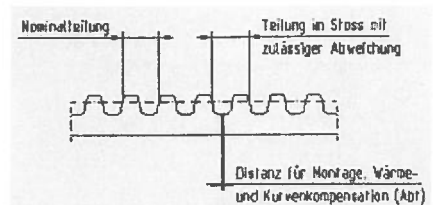
Definition der Koordinaten



- X Längsrichtung
- Y Querrichtung
- Z Vertikale Richtung

1. Toleranzen in Längsrichtung (X-Achse)

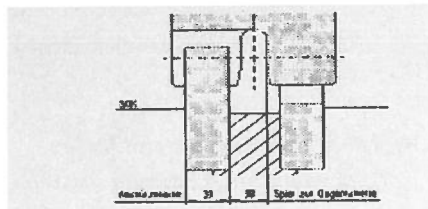
Die Dimensionierung in Längsrichtung, die Teilung, ist durch das Zahnstangensystem bestimmt. Die Einhaltung der Toleranzen gewährt einen ruhigen und gleichmässigen Lauf und schont das System.



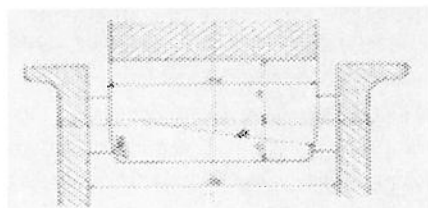
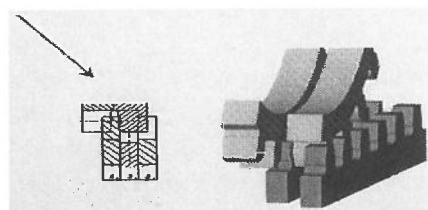
2. Toleranzen in Querrichtung (Y-Achse)

Die Dimensionierung und Einhaltung der Toleranzen in Querrichtung sind für eine gleichmässige Kraftübertragung ohne Überschreitung der zulässigen Festigkeit, Druckbeanspruchung und der Einhaltung des notwendigen Spiels zur Gegenlamelle (Abt) oder Wange (Riggenbach) wichtig.

Beispiel Abt



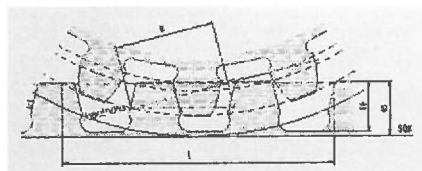
Beispiel Riggenbach

Beispiel was passieren kann!
Kollision mit der Gegenlamelle

3. Toleranzen in vertikaler Richtung (Z-Richtung)

Der vertikale Eingriff und die Einhaltung der entsprechenden Toleranzen ist massgebend für das richtige Eindringen des Zahnrades in die Zahnstange und den nahtlosen Übergang von einem Zahn zum andern.

Mit diesen etwas theoretischen Betrachtungen soll zumindest versucht werden



das Verständnis für das Zusammenwirken der Oberbau- und Fahrzeugelemente beim Zahnradbahn-Betrieb aufzuzeigen und wie wichtig es ist auch von der «anderen Fakultät» etwas zu wissen und das notwendige Verständnis aufzubringen.

Was im letzten Heft zu lesen war

Im ersten Teil dieser Artikelserie im «dampf an der furka» 1/08 sind im Kapitel «Zahnrad und Zahnstange – eine Einheit» die Anfänge, die Entwicklung der Systeme und die Grundbedingungen für den Zahnradbahnbetrieb kurz behandelt; im 2. Kapitel wurden die «Zahnstangensysteme und ihre Vor- und Nachteile» vorgestellt und in einem 3. Kapitel «Carl Roman Abt – ein Zahnradbahn-pionier» in einer Zusammenfassung gewürdigt.

Teile des Triebwerks einer weiteren HG 4/4. Die DFB beabsichtigt in den kommenden Jahren diese Zahnradlokomotiven, die ihren Ursprung in der Schweiz haben, aber nie hier gefahren sind, auf der Furka Bergstrecke in Betrieb zu nehmen. In diesem Bericht möchten wir in groben Zügen auf die Geschichte der Eisenbahn in Vietnam und den Bau der Chemin de fer de Krong-Pha a Dalat und ihre Dampflokomotiven eingehen. Auftraggeber für den Bau dieser Bahn war die Société d'entreprises Asiatiques und das Gouvernement Général de L'Indochine in Paris.

Die Eisenbahnlinie Saigon–Hanoi (Le Transindochinois) wurde in drei Sektionen gebaut, die nachher miteinander verbunden wurden. Die Sektion Nord mit dem Ausgangspunkt Hanoi, die Sektion Mitte mit dem Zentrum Hue und die Sektion Süd mit Saigon und Nha Trang als Ausgangspunkten. Die Inbetriebnahme dieser drei Sektionen erfolgte zwischen 1903 und 1913. Die Verbindung Mitte–Nord erfolgte 1927 und Mitte–Süd 1936. Die ganze Strecke wurde in Meterspur gebaut. Fast das gesamte Rollmaterial stammte aus Frankreich, so unter anderem sehr formschöne Mikado- und Super Pacific-Dampflokomotiven, erbaut von SACM Graffenstaden nach den Prinzipien von André Chapelon. Abzweigend von der Hauptlinie Hanoi–Saigon gab es Verbindungsbahnen in Richtung China und Kambodscha, sowie verschiedene Stichbahnen ins Landesinnere und an die Häfen am Chinesischen Meer. Für uns ist aber vor allem die etwa 300 km nördlich von Saigon in Tap Cham (früher Tourcham) abzweigende Linie nach Song Pah (früher Krong-Pha) und die anschliessende Zahnradbahn nach Dalat von grösserem Interesse. Das erste Teilstück der Linie Tap Cham–Song Pha wurde 1914 eröffnet, das 41 km von Tap Cham entfernte und 180 m hoch gelegene Song Pha wurde 1919 erreicht.

Die Strecke Krong-Pha – Dalat

Für die geplante Zahnradbahn gelangten die französischen Erbauer an die SLM in Winterthur. Gemäss einer im SLM-Archiv gefundenen Notiz war auch Roman Abt

Dampfbahn Furka-Bergstrecke und ihr Bezug zu Vietnam

Die Chemin de fer de Krong-Pha a Dalat

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke vertritt das historische Erbe der Furka Oberalp Bahn und ihrer Vorgänger-Gesellschaft Brig–Furka–Disentis vor deren Elektrifikation, aber ebenso das Erbe der Chemin de fer Krong-Pha a Dalat im heutigen Vietnam.

Man darf mit gutem Grund sagen, ohne die aus Vietnam zurück geschafften Lo-

komotiven wäre die DFB nie das, was sie heute ist. Eine weitere Parallele ist, dass beide Bahnen von französischen Gesellschaften gebaut wurden.

1990 wurden zusammen mit der Rückschaffung der ex FO-Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 1, 2, 8 und 9 auch zwei Lokomotiven vom Typ HG 4/4 in die Schweiz gebracht. 1998 folgte noch der Rahmen mit Zylinderblock, sowie das Lauf- und



Lok 1 708 in Song Pha – Loc 1 à Song Pha.

an der Planung beteiligt. Die Normen wurden ähnlich denen der Furka Bahn gewählt: Abt-Zahnstangen mit zwei Lamellen, Steigung maximal 120 ‰ (FO 110 ‰), kleinster Kurvenradius 100 m (FO 80 m), Zahnstange 70 mm über SoK (FO 60 mm) und das praktisch gleiche Lichtraumprofil. Wie auf der Linie Saigon–Hanoi wurde die Meterspur gewählt, die Zug- und Stossvorrichtungen waren kompatibel mit der Hauptlinie, so dass es möglich war direkte Wagen Saigon–Dalat zu führen.

Song Pha liegt am Fuss eines bewaldeten Berghanges, am Ende dieser Rampe liegt die Station Eo-Gio (früher Bellevue) auf fast 1000 m über Meer. Dieses erste Stück der Zahnradbahn war fast durchgehend mit 120 ‰ trassiert; nach etwa zwei Drittel der Steigung lag die Wasserstation Kabeu mit der Möglichkeit zum Kreuzen mit Gegenzügen. Die Station war, wie Tschamut bei der FO, durchgehend mit Zahnstangen ausgerüstet. Die Eröffnung der Strecke mit happigen 800 m Höhenunterschied bis Eo-Gio war im Februar 1927. Das 7 km entfernte und 20 m höher gelegene Dran wurde im August des gleichen Jahres erreicht. Dran liegt wiederum am Fuss einer Rampe mit 500 m Höhenunterschied; am Ende dieser 115 ‰-Steigung liegt die Station Tram Hanh (früher Arbre Broyé). Ab diesem im

Juli 1928 erreichten Ort durchquert die Bahn mit einem leichten Gefälle eine Hochebene und erreicht nach 14 km die Station Le Bosquet. Nach dieser Station folgte noch eine kurze Zahnstangenrampe mit 65 ‰ Maximalsteigung und nach weiteren 3 km mit 25 ‰ Steigung ohne Zahnstange wurde der höchste Punkt der Bahn mit 1550 m über Meer erreicht. Ab dem Kulminationspunkt verläuft die Bahn mit leichtem Gefälle bis zum 7 km entfernten auf 1488 m über Meer liegenden

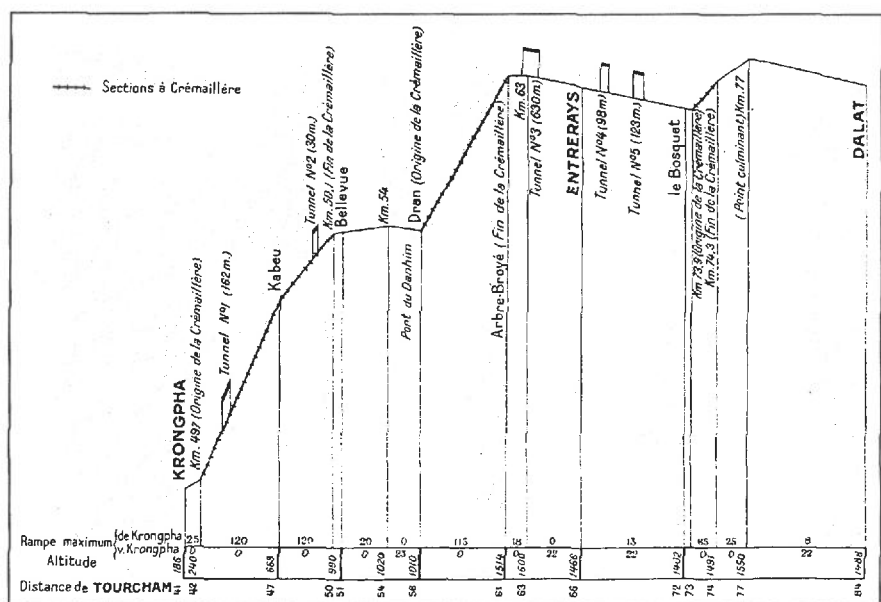
Dalat. Die Eröffnung dieses letzten Teilstücks war im Dezember 1932. Die Zahnradbahn Krog-Pha – Dalat war insgesamt 43 km lang.

Die Zahnrad-Dampflokomotiven

Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur schlug für diese Strecke kombinierte Adhäsions-Zahnrad-dampflokomotiven mit vier gekoppelten Achsen und einem Zahnradantrieb «System Winterthur» vor. Nach dem Pflichtenheft mussten die Lokomotiven 65 t Anhängelast auf 120 ‰ Steigung befördern können. Sie waren mit der Gegendruckbremse und einer durchgehenden Vakuumbremse, sowie zwei unabhängigen Bandbremsen, die auf die Kurbelwellen des Zahnradantriebs wirkten, ausgerüstet.

Die Lokomotiven haben ein ähnliches Aussehen wie die 1914 erstmals nach Indien gelieferten HG 4/5 der Nilgiribahn, die aber nur 80 ‰ Maximalsteigung zu überwinden haben.

Am 13. Dezember 1922 wurde der Vertrag für die Lieferung von fünf Lokomotiven mit den Betriebsnummern 701 bis 705 unterzeichnet. Darin wurde unter anderem festgelegt, dass am 13. Oktober 1923 die erste Lok zur Werkabnahme bereit stehen musste, also zehn Monate für Konstruktion und Bau. Ob dies heute



Höhenprofil – Profil d'itinéraire.

noch möglich wäre? Im Dezember 1928 wurde in einem Vertrag zwischen der SLM Winterthur und der Maschinenfabrik Esslingen die Lieferung der Nr. 706 und 707 geregelt. Dafür stellte die SLM der Maschinenfabrik Esslingen die Pläne und die Gussmodelle zur Verfügung. 1929 lieferte diese Maschinenfabrik als deutsche Reparationslieferung die zwei Lokomotiven an das französische Kolonial-Ministerium ab. 1930 lieferte Winterthur noch die Maschinen Nr. 708 und 709 nach Indochina.

Über den Betrieb der ganzen Bahn stehen uns nur sehr wenig Informationen zur Verfügung. 1947 wurden die durch die Elektrifikation der FO überflüssig gewordenen HG 3/4 Nr. 1, 2, 8 und 9 nach Vietnam geliefert und den dortigen Normen angepasst. Alle Lokomotiven wurden in das Nummernschema der südvietnamesischen Staatsbahn aufgenommen. So erhielten die HG 3/4 die Nummern 13-201 bis 204, die Lokomotiven 701 bis 709 neu die Nummern 04-301 bis 309.

Auch über die Zeit des Vietnamkrieges stehen uns wenig Informationen zur Verfügung. Was aber sicher ist, die Bahn war häufig Angriffsziel des Vietcong. So sind die Züge mehrfach auf Minen aufgelaufen oder beschossen und überfallen worden. Die nötigen Reparaturen wurden meistens in Dalat ausgeführt. Nach überlieferten Aussagen ist eine Lok auf eine Mine gefahren; dabei ist der Kessel explodiert, der Lokführer hat mit einem Armbruch überlebt, aber der Heizer ist ums Leben gekommen.

Nach amerikanischen Berichten waren Ende der Sechzigerjahre noch alle vier ex FO-Loks, sowie die HG 4/4 Nr. 302, 303, 304, 306 und 308 vorhanden. 1969 musste der Betrieb infolge wiederholter Anschläge eingestellt werden.

1975, nach Ende des Vietnamkrieges, wurde der Betrieb nochmals aufgenommen, aber kurze Zeit später infolge fehlender Nachfrage endgültig eingestellt.

1988 waren noch folgende Lokomotiven in mehr oder weniger guten Zuständen vorhanden: Alle vier ex FO-Loks, sowie im Depot von Dalat die HG 4/4 304 und 308 im fast komplettem Zustand. Lok 302 als

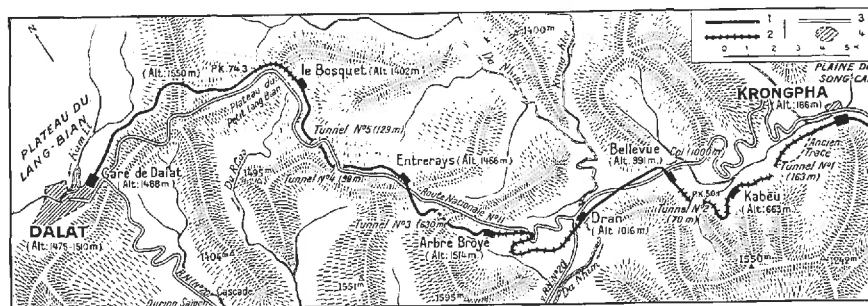
Wrack infolge Minenexplosion in Cau Dat und die Überreste von Lok 306 als stationärer Dampferzeuger in Tap Cham abgestellt.

Die 1990 und 1998 in die Schweiz überführten HG 4/4 werden zurzeit in der DFB-Werkstätte Chur total zerlegt und alle Teile einer sorgfältigen Zustands-Kontrolle

unterzogen. Nach Abschluss der Bestandsaufnahme werden wir im «dampf an der furka» weiter berichten.

Unter www.fu-be.ch – Werkstätte Chur, Arbeitseinsätze, können weitergehende Informationen eingesehen werden.

Jakob Knöpfel
Leiter Werkstätte Chur



Streckenplan – Plan de la ligne.

Das Schwungrad meint...

Zur bevorstehenden 17. Saisonöffnung

Aus meiner Sicht sind wir einerseits in der glücklichen Lage, eine Dampfbahn in schönster Bergwelt zu haben, die für 15 Wochen Gäste transportiert, andererseits wissen wir alle, dass wir noch nicht in Oberwald einfahren können. Dazu braucht es noch enorm viel Arbeit und Geld. Wir Mitglieder unserer Dampfbahn tragen alle durch unsere Leistungen jährlich dazu bei, dass die Fahrseason klappt. Bis zur Eröffnung in Oberwald soll es noch zwei Jahre dauern. Das ist gut so. Aber bis dahin und auch danach müssen wir enorm viel leisten. In den vergangenen Jahren waren die Züge beinahe ausgelastet gewesen, was sehr erfreulich ist. Das Zugfahren ist nicht die einzige Einnahmequelle unserer Bahn. Wenn dereinst aus Andermatt die neuen Gäste vom Touristenresort des Herrn Sawiris auch zu unserer Dampfbahn den Anschluss suchen und finden, dann muss alles bestens bereit sein. Also dürfen wir jetzt keine halben

Sachen machen, sondern eher etwas mehr als das Ganze. Unsere Bahn hat es fertiggebracht, mit einem Minimum an Kosten ein Maximum an Erlebnis anzubieten. Genau hier ist noch gute Werbung möglich. Auf der ganzen Arbeitslinie unserer Leute kann man durch freundliche Hilfsbereitschaft in diversen Situationen den eigenen, besonderen Charakter zeigen. Wir werden uns in keiner Art und Weise beim Volk beliebt machen, wenn wir unsere Kraft immer wieder durch Nörgeleien unnützlich verpuffen lassen. Wollen wir nicht endlich einmal nur nach vorne sehen und die beschlossenen Sachen so lassen wie sie sind? Die Zukunft der Dampfbahn wird sonst nicht gestärkt. Es kostet uns nichts, stets freundlich und hilfsbereit mit gutem Wissen über die Bahn und deren Anlagen den Fahrgästen beizustehen. So schaffen wir immer wieder neue Kontakte und Beziehungen, auch neue Freunde, die man nicht so schnell wieder verliert.

Das meint euer Schwungrad

Abschied und Dank

Astrid Huber hat DFB verlassen

Ende November 2007 hat unsere Sekretärin Astrid Huber von der DFB zum Sawiris-Projektteam gewechselt.

Wir wünschen Astrid an ihrer neuen Arbeitsstelle alles Gute. Sie betreut jetzt die Reception und hilft in der Buchhaltung beim Sawiris-Projekt. Sie wird hoffentlich dafür sorgen, dass unsere Bahn auch dort noch bekannter wird.

Astrid übernahm 2003 als Sekretärin des damaligen Geschäftsleiters und Finanzchefs, Josef Albisser, bei der DFB AG eine 70-Prozent-Anstellung. Von 2004 bis 2006 arbeitete Astrid zusammen mit Finanzchef Albert Gasser im neu aufgebauten Sekretariatsbüro in Andermatt. 2007 zog sie nochmals in ein neues Büro um. Nun war Astrid ganz allein für den Betrieb des Sekretariats zuständig und hatte gar vielen Stellen zu dienen. Zugleich musste sie als Landrätin des Kantons Uri an manchen Tagen ihren Pflichten nachkommen. «Es war viel, ja fast zu viel», meinte Astrid einmal mir gegenüber. So beschloss sie – aus durchaus verständlichen Gründen – einer etwas geregelteren und klarer strukturierten beruflichen Arbeit den Vorzug zu geben. So wechselte sie zum Sawiris-Projekt, als dort eine Stelle frei wurde. Astrid, ich danke dir – auch im Namen der ganzen DFB-Geschäftsleitung – für deine geleistete Arbeit im Dienste unserer Bahn ganz herzlich.

Peter Schwarzenbach
Leiter Personal

Neue Abteilung bei der DFB AG

«Rückwärtige Dienste»

Bei der DFB AG ist neu eine Abteilung «Rückwärtige Dienste» geschaffen worden. Sie wird geleitet von Robert Wyss und ist erreichbar unter Telefon 041 888 00 40.

Robert Wyss hat in seinem früheren Berufsleben als höherer Kadermann die zentralen Dienste einer grossen Versicherungsgesellschaft geleitet. Als unsere langjährige Sekretärin Astrid Huber Ende November 2007 von der DFB AG ins Sekretariat des Sawiris-Projekts wechseln konnte, erklärte sich Robert Wyss spontan bereit, unsere Sekretariat in Andermatt ad interim zu führen. Teils von zu Hause aus konnte er mittels Telefonumleitung Auskünfte und Vermittlungen sicher stellen. Zudem nahm er die Verwaltung des DFB-Aktienregisters sowie den Aufbau einer zentralen Verwaltung an die Hand. Die Suche nach einer neuen, fest angestellten Arbeitskraft für die ganze DFB-Administration zog sich unerwartet in die Länge. Robert Wyss gelang es zum Glück, die wichtigsten Arbeiten als Froni zu bewältigen. Robert, ganz herzlichen Dank!

Erst Ende Februar 2008 konnten wir in der Person von Arne Moritz die offene Stelle in Form einer ganzjährigen 100-Prozent-Anstellung besetzen. Ausgestattet mit einem neu festgelegten Pflichtenblatt erledigt nun Arne folgende Arbeitsbereiche: Allgemeine Sekretariatsarbeiten, Betreuung der Telefonzen-

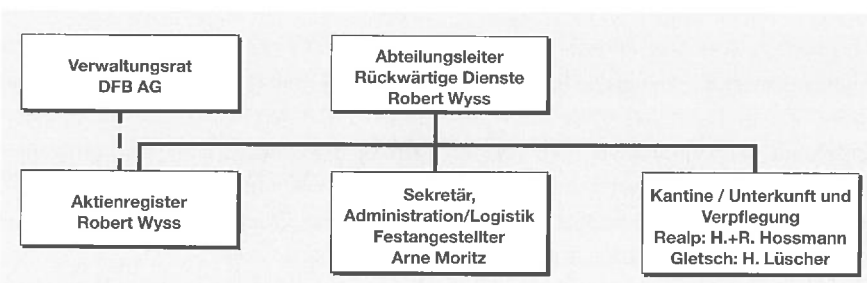
trale, Sicherstellung aller logistischer Aufgaben (beispielsweise zentraler Einkauf aufgrund von Bestellungen der Abteilungen, Lagerhaltung, etc.), Führen der zentralen Personalkartei, Erstellen des Telefonbuches DFB sowie Ausfertigung der notwendigen Dienstaussweise, Entgegennahme von Essensbestellungen für die Personalkantine, Organisation und Durchführung der Entsorgung von Abfällen, Koordinations- und Ansprechstelle für Unterhalts- und Schadenfälle (beispielsweise Fahrzeuge und Geräte), Parkplatzfragen, Kontrolle der Abrechnungssysteme wie etwa Tageseinnahmen aus Billettverkauf, Kiosk, Barwagen und Kantine, Unterstützung der Abteilungen bei personellen und logistischen Aufgaben.

Im Pflichtenblatt sind die wichtigsten Aufgaben zusammengefasst, welche nur mit einer Arbeitskraft zu realisieren sind, welche dauernd erreichbar und auch am Ort präsent ist. Arne Moritz hat die neue Herausforderung angenommen und gleich sein Büro von Andermatt nach Realp ins Stationsgebäude der DFB verlegt.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der DFB AG haben die Bedeutung einer Zentralverwaltung erkannt. Nur so können Koordinations- und Vermittlungsaufgaben wirtschaftlicher, konstanter und effizienter gelöst werden. Deshalb wurde Robert Wyss Anfang 2008 als Abteilungsleiter «Rückwärtige Dienste» in die Geschäftsleitung der DFB AG gewählt. Aus dem Organigramm sind die neuen Arbeitsbereiche ersichtlich.

Ich wünsche dem neuen Team, Robert und Arne, viel Erfolg und danke für die schon jetzt deutlich spürbare Entlastung auch im Bereich Personaldienst DFB.

Peter Schwarzenbach
Leiter Personal





Arne Moritz

Administration und Logistik

Zur Person des neuen Sekretärs

Name: Arne Moritz
Alter: 38 Jahre
Zivilstand: ledig
Bish. Wohnort: Solingen (D)
Neuer Wohnort: Realp
Tel. erreichbar: 041 888 00 40 (Umleitung auch auf sein Natel)
Schule/Beruf: Abitur, Ausbildung zum Hotelfachmann, Tätigkeit in verschiedenen Hotelsparten, 1998 bis 2000 Studium der Betriebswirtschaft für Hotellerie und Tourismusmanagement in Dortmund. Seither Freelancer im Bereich Events.

Freizeittätigkeit: Seit 1988 als Froni bei der DFB (zuerst Bauabteilung, dann bis 2007 als Gästebetreuer und Billettschalter-Mitarbeiter bei der Betriebsabteilung). Skifahren, Surfen, Kochen, Reisen, u.s.w.

Die meisten von uns sind Arne in all den vielen Jahren seiner DFB-Froni-Tätigkeit sicher schon begegnet und haben seine fröhliche, hilfsbereite und umgängliche Art schätzen gelernt. Arne kennt unseren «Laden» – sowohl die Stärken als auch die Schwächen. Nun hat er aus seinem Hobby seinen Beruf gemacht.

Peter Schwarzenbach
 Leiter Personal

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Arbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.

Name _____ Vorname _____ Geburtsdatum _____

Adresse _____ PLZ, Wohnort _____ Staatsangehörigk. _____

Tel. Privat _____ Tel. Geschäft _____ Mobile _____

E-Mail _____ Beruf _____

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse _____

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn _____

Ich möchte bei der DFB AG nach entsprechender Ausbildung und Einführung in folgenden Bereichen mitarbeiten:

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter | <input type="checkbox"/> Kondukteur/Manövrlist | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokfürher | <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| <input type="checkbox"/> Dampflokkeizer | <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst |
| <input type="checkbox"/> Zugführer | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik |
| <input type="checkbox"/> Streckenwärter/in | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Souvenirshop | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine | <input type="checkbox"/> Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten mit Ihnen besprechen. | |

Datum _____ Unterschrift _____

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an die folgende Adresse. Wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil ZH
Telefon +41 (0)55 246 36 15, E-Mail dfb-personal@fu-be.ch

Gleisrückbau Naters

Alteisen? – Noch lange nicht...

Während rund vier Wochen wurden ab Mitte März in Naters die Gleisanlagen der Matterhorn Gotthard Bahn von aktiven Fronis der Dampfbahn Furka-Bergstrecke abgebaut.

Die demontierten Gleise wurden nicht etwa als Alteisen verkauft; im Gegenteil, sie wurden nach Oberwald transportiert, wo sie in den nächsten Monaten auf der DFB-Strecke wieder zum Einsatz kommen. Das kaum mehr erhältliche Schienenprofil VST-C ist für den Betrieb der Dampfbahn Gold wert. Wegen der geradlinigen Streckenführung durch Naters waren die Gleise glücklicherweise nur wenig abgenutzt.

Begonnen hatte die harte Arbeit in Bitsch bei der Massabrücke. Es war eine grosse Herausforderung; weil doppelt so viele Schwellen vorhanden waren wie bei normaler Streckenführung. Zusätzlich war eine zweite Schiene, die sogenannte Fangschiene montiert. Deshalb waren viel mehr Schrauben zu lösen, als bei normalen Gleisanlagen. Auf 75 Metern waren über 3000 Schrauben, Muttern, Federringe, Klemmplatten etc. getrennt auf einen kleinen Rollwagen zu laden. Der unerwartet intensive Schneefall am Karfreitag erschwerte die Arbeiten stark. Aber die Fronis hielten durch. Sie waren aus der ganzen Schweiz angereist, um die Gleise abzuräumen. Die normale Berufstätigkeit hätte einen verlängerten Einsatz kaum zugelassen.

Der Walliser Himmel zeigte sich auch wieder von der schöneren Seite. Alle Altersgruppen waren beim Abräumen dabei, sei es Pascal Lüthi aus Kehrsatz, gerade mal 10 Jahre alt oder Fritz Lorenzi, 77 Jahre alt, aus Derendingen. Pro Tag arbeiteten sechs bis acht Personen. Sie wurden in der Zivilschutzanlage in Naters von Röbi Rellstab aus Solothurn fein bekocht und verpflegt. Zwar fällt einem die

Arbeit mit vollem Bauch nicht leichter; motivierter ist man aber in jedem Fall.

«Ganz besonders ist uns die Gastfreundschaft in Naters aufgefallen», erzählte Manfred Willi, der den Rückbau geleitet hat. «Sei es die Gemeinde mit der Unter-

kunft oder die Bevölkerung, die sich interessierte oder Parkgelegenheiten einfach so zur Verfügung stellte. Dies ist nicht selbstverständlich. Wir haben uns in Naters sehr wohl gefühlt.» In den ersten fünf Tagen wurden rund 400 Meter Gleis komplett demontiert und ungefähr ein Kilometer Schienenbefestigungen gelöst. Auch in den drei darauffolgenden Wochen wurden kräftig Schrauben gelöst, Schienen geschnitten, Schwellen und Schienen aufgeladen und abtransportiert. In diesen Tagen waren die Maschinen nicht vom



Bauabteilung der DFB AG vom 17. März bis 11. April im Einsatz

Rückbau MGB-Strecke Brig-Naters-Bitsch

Streckenabschnitt km 0,400 bis km 3,200

wiederverwendbare Schienenprofile à 18 m

VST C	166 Stk.	30 kg/m	2'900 m	89'640 kg
VST 36	50 Stk.	36 kg/m	900 m	32'400 kg
SBB I	8 Stk.	45 kg/m	144 m	6'480 kg

wiederverwendbare Holzschwellen mit Rp 36

43 Stapel à	16 Stk.	30 kg/Stk.	1'100 kg/Stapel	48'000 kg
-------------	---------	------------	-----------------	-----------

abgeplattete Holzschwellen zur Entsorgung

610 Stk.	150'000 kg
----------	------------

Stahlschrott

Anzahl Schrottmulden	9
----------------------	---

Anzahl Schottermulden	2
-----------------------	---

Manntage Eigenleistungen DFB	110
------------------------------	-----

Manntage Fremdleistungen	29
--------------------------	----

Glück begleitet. Mehrere Pneus hatten Löcher, Hydraulikleitungen waren defekt und die Tirefonneuse wollte den Geist aufgeben. Doch alle Probleme wurden innerhalb nützlicher Frist gelöst. Dank dem Gleisbagger und Dumper musste nicht

alles von Hand bewegt werden. Diese Arbeitserleichterung wurde sehr geschätzt.

Nachdem bereits im «Walliser Boten» ein Artikel über den Gleisrückbau veröffentlicht worden war, besuchte uns das Regional-

fernsehen VS1. An mehreren Tagen wurde gefilmt, interviewt und die Zusammenfassung wurde dann in der Woche 15, während zwei Abenden halbstündlich gezeigt. Dies war natürlich wieder eine willkommene Medienpräsenz, bei der auch die Einheimischen erfahren konnten, was mit den alten Gleisen der MGB passiert.

Ein grosses Dankeschön geht an die vielen ausserkantonalen Fronis, welche hier bei Wind und Wetter hart gearbeitet haben. Es war ein tolle Zeit. Schön war es, die Baustelle vor der Haustüre zu haben, die DFB Leute und Geselligkeit zu geniessen. Ein weiteres Dankeschön gebührt Manfred und Walter Willi, welche den Einsatz bis ins letzte Detail geplant und geleitet haben. Es war eine grosse Herausforderung diese Arbeiten auf «fremden» Boden so gut zu organisieren. Die Ruhe und Ausgeglichenheit von Manfred und das gute Team haben sich hervorragend ergänzt. Die Planung ist aufgegangen. Die Gleise und Schwellen lagern in Oberwald. Material welches zu abgenützt war, wurde direkt entsorgt und hat teilweise noch Geld eingebracht. Somit war der ganze Einsatz ein Erfolg. Die harte Arbeit hat sich gelohnt wegen des gewonnenen Schienenmaterials und wegen des guten Erlöses für den sorgfältig eingesammelten Stahlschrott. Gute Teamarbeit brachte den Erfolg. Die Aktion «Naters» lief trotz intensiven Maschinen- und Fahrzeugbewegungen unfallfrei und ohne Zwischenfälle ab. Dies ist nicht selbstverständlich.

Text: Andrea Andenmatten

Fotos: Urs Rieder / Manfred Willi

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 21. Juni bis 5. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail reisedienst@fu-be.ch

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15, E-Mail: dfb-personal@fu-be.ch

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 50 Franken für Einzelmitglieder und 75 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 3999 Oberwald, oder via Internet.

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 88800 40, E-Mail: dfb-aktienregister@fu-be.ch

Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die: Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald. Spenden gelten bei den Steuern als abzugsberechtigt.

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7, Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

Kontoinhaber:	VFB Sektion Rhein-Main e.V.	Kontonummer 1043 9302
Bank:	Volksbank Lauterbach eG	BLZ 519 900 00

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

GV der DFB AG

Die Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG findet am Samstag, 28. Juni, 13.30 Uhr, in der Mehrzweckhalle Oberwald statt. Rahmenprogramm und Übernachtungsmöglichkeiten siehe Heft 2008/1, Seite 8.

Museumsbahn Blonay-Chamby 40-jährig

Mit Nostalgiebahn-Freunden gefeiert

CHAMBY (fi) – Anfang Mai feierte die Museumsbahn Blonay-Chamby ihr 40-jähriges Bestehen. (Am 1. Mai 1968 Konzessionserteilung, 20. Juli 1968 Betriebs-einweihungsfeier).

Die Museumsbahn hat – bei allen Unterschieden – viele Gemeinsamkeiten mit der DFB. Die 1902 eröffnete Strecke der Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV) stellte 1966 den fahrplanmässigen Betrieb zwischen Blonay und Chamby ein. Im Dezember des gleichen Jahres wurde die Museumsbahn Blonay-Chamby gegründet. Anderthalb Jahre später verkehrten die ersten Nostalgiezüge zwischen den beiden Dörfern hoch über dem Genfersee. 1998 nahm die CEV den Betrieb wieder auf. 2000 stellte sie ihn abermals ein. Die Museumsbahn restauriert, unterhält und betreibt historische Fahrzeuge. Wie die DFB trägt sie also Sorge zu technischem Kulturgut und macht dieses in einem Museum zugänglich.

Bahnfestival

Die Museumsbahn hat über Ostern ein Schienentraktor- und Dienstfahrzeug-Festival abgehalten. Die Reisezüge wurden mit historischen Kompositionen geführt, die von Dienst- und Rangierfahrzeugen gezogen wurden. Über Auffahrt

und Pfingsten gab es sechs Tage lang Dampfspektakel. Neben den vier eigenen Dampflokomotiven waren noch drei «Gäste» im Einsatz, darunter die frisch revidierte «Weisshorn» der DFB. Am 13. und 14. Dezember werden die Europäischen Kulturgut-Tage begangen. Dabei kommen historische Fahrzeuge zu Ehren, die auf der Berninalinie im Einsatz waren.

Unter Freunden

Am Festakt vom 1. Mai überbrachte Geschäftsleiter Peter Bernhard die Glückwünsche der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Er wies auf freundschaftliche Beziehungen und Gemeinsamkeiten hin. Beide Bahnen hätten sich der Pflege und dem Betrieb von Kulturgütern verschrieben und würden den Besuchern Wissen und Leidenschaft für historische Technologien vermitteln. Der Redner lobte die «schönste und wohl auch interessanteste Sammlung meterspuriger Fahrzeuge in Europa», die im Musée in Chaulin zu bewundern ist.

Peter Bernhard stellte die HG2/3 «Weisshorn» vor, die 1902 von SLM gebaut und auf der Strecke Visp-Zermatt eingesetzt wurde. Nach Rangiereinsätzen und Denkmal-Dasein kam sie 1988 zur DFB. Seit 1990 fährt sie auf der Bergstrecke. In den vergangenen Monaten wurde sie in

Goldau revidiert. Ab Ende Juni wird sie wieder zwischen Realp und Gletsch im Einsatz stehen. Der DFB-Geschäftsleiter stellte auch in Aussicht, dass die «Weisshorn» 2010 mit von der Partie sein wird, wenn 2010 auf dem letzten Teilstück der Bergstrecke zwischen Gletsch und Oberwald der Betrieb aufgenommen wird. Peter Bernhard schloss mit den besten Wünschen für unfallfreie Fahrt und dankte der Museumsbahn für die Einladung.

Herrliche Landschaft

An den Jubiläumstagen verkehrten Kompositionen der Museumsbahn ab Vevey. Bei Doppeltraktion musste vor einem Viadukt eine Maschine abgehängt werden. Aus Belastungsgründen wechselte sie separat auf die andere Talseite. Die Züge überwinden von Vevey (383 M.ü.M.) bis Blonay (618 M.ü.M.) und Chamby (749 M.ü.M.) eine Höhendifferenz bei maximal 50 Promille Steigung (Adhäsion) von 366 Meter. Die Aussicht auf Genfersee, Savoyer Alpen und Rebberge ist fantastisch. Nicht nur die Herren des Schlosses Blonay waren von der Wohnlage an der «welschen Goldküste» begeistert, wie herrschaftliche Sitze aus neuerer Zeit beweisen.

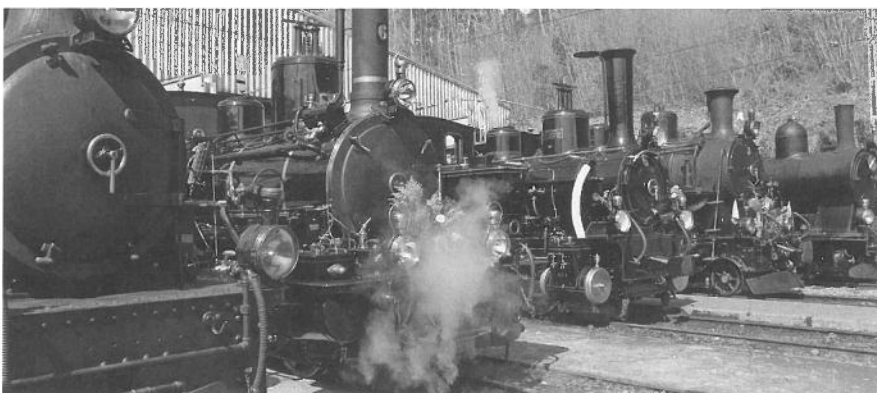
Technische Daten

Strecke

Spurweite	1000 mm
Streckenlänge	3 Kilometer
Stromart	900 V, Gleichstrom
Max. Steigung	50 Promille
Min. Kurvenradius	60 Meter
Länge Viadukt	78 Meter
Höhe Viadukt	25 Meter
Länge Tunnel	45 Meter

Dampflokomotiven

G2/2, 4, 1900, FP
 G3/3, 6, 1901, BAM
 G2x2/2 105, 1918, SEG
 HG3/4,3, 1913, BFD



*Dampflokom-Parade beim Museum in Chaulin.
 Présentation des locomotives à vapeur au musée de Chaulin.*

Internet www.blonay-chamby.ch

Eintägige Ausflugsfahrten mit der DFB

RailAway: Dampfbahn und Rhonegletscher (Individuell)

Romantik-Rundfahrt mit Anreise ab beliebigem Schweizer Bahnhof nach Gletsch, Dampfbahnfahrt Gletsch–Furka–Realp, Imbiss Kaltfleischplättli in der Station Furka und Heimreise an beliebigen Schweizer Bahnhof.

Buchbar während der ganzen DFB-Betriebssaison 2008 an SBB-Bahnhöfen oder über den Rail-Service.

<http://www.railaway.ch/Deutsch/Gruppen/angebote/kultur/dampf-bahnfurka.html>

Nostalgie-Postauto am Furkapass (ab Realp und Gletsch)

Tolle Erlebnis-Rundfahrten mit der Dampfbahn DFB und einem Schnauzen-Postauto des Schweizer Herstellers Saurer (Baujahr 1965) Realp–Dampfbahn–Gletsch–Nostalgie-Postauto Gletsch–Rhonegletscher–Furkapass–Realp (oder umgekehrt)

Reisedaten: 12. und 13. Juli sowie 1. und 2. August sowie 13. und 14. September 2008

Flyer: [furka_nostalgie_postauto.pdf](#)

Wasserschloss retour (Rundfahrt ab/nach Luzern)

Unvergessliche Hin- und Rückfahrt mit einem modernen PostAuto ab/nach Luzern: Busreise über den Grimselpass bis Gletsch, Dampfbahnfahrt Gletsch–Station Furka–Gletsch sowie Rückfahrt im PostAuto von Gletsch nach Meiringen (mit Besichtigung Pumpspeicherkraftwerk Grimsel und Kristallklüft Gerstenegg)

Kombi-Angebot von DFB, PostAuto Zentralschweiz und KWO-Grimselstrom

Spezielle Familienermässigung erhältlich.

Reisedaten: 29. Juni sowie 6., 17. und 27. Juli sowie 10., 17. und 31. August sowie 11. September 2008

Flyer: [grimsel_wasserschloss.pdf](#)

Abenteuer Doppeldampf (Rundfahrt ab/nach Interlaken und Realp)

Reisen Sie von Interlaken Ost mit der Ballenberg-Dampfbahn via Meiringen nach Innertkirchen. Später im PostAuto von Meiringen über den Grimselpass nach Gletsch. Als Abschluss folgt dann die Dampffahrt von Gletsch nach Realp.

Diese Nostalgie-Erlebnisreise wird auch in umgekehrter Fahrtrichtung angeboten.

Kombi-Angebot von DFB und Ballenberg-Dampfbahn, Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener reisen mit Juniorkarte gratis.

Reisedaten: 20. Juli sowie 10. und 24. August sowie 7. und 21. September 2008

Flyer: [doppeldampf_ballenberg_furka.pdf](#)

RailAway: Tagesfahrt auf den Spuren des Glacier Express

Dank dem Lötschberg-Basistunnel sind nun attraktive Tagesrundfahrten ab Mittelland/Bern und Ostschweiz/Zürich möglich. Es werden erstmals Eintagesfahrten in den Nostalgiezügen von MGB und DFB zwischen Brig nach Chur angeboten.

Fahrplan: Brig ab 09.33 Uhr / Chur an 16.40 Uhr sowie Chur ab 09.05 Uhr/Brig an 17.05 Uhr

Komposition RhB/MGB: HGe 4/4 Nr. 33 (MGB) bzw. Ge 6/6 I (RhB), AB 2121, WR-S 2227, B 2225 und B 2226 (alle MGB)

Komposition DFB: Dampflokomotive HG 3/4, C 2353, B 4229 und ABD 4554 Für die Unterwegsverpflegung müssen die Gäste selber besorgt sein.

Reisettermine: 28. und 29. Juni sowie 10. und 11. Juli sowie 4. und 5. August sowie 1. und 2. Oktober 2008 (mit Reiseleitung).

<http://www.railaway.ch/Deutsch/Publikumsfahrten/historic/index.html>



Furka-Bergstrecke Trail

Kulinarische Wanderungen Gletsch–Oberwald mit Dampfbahnfahrt

Tagesangebot mit Übernachtungsmöglichkeit im Hotel Furka in Oberwald. Reine Gehzeit ca. 2 Stunden. Unterwegs Pausen mit Informationen zur Dampfbahn DFB, zum Ausbau Gletsch–Oberwald, zu den Verkehrswegen und Pässen, zum Leben in der Region. Unterwegs werden zahlreiche kulinarische Überraschungen serviert.

Abfahrt 09.44 Uhr in Oberwald, Rückkehr nach Oberwald um 18.00 Uhr

Reisedaten: Samstag, 28. Juni sowie 5., 11. und 19. Juli sowie 2., 9. und 16. August sowie 20. September 2008, Mittwoch, 16. und 23. Juli 2008

Flyer: [furka_trail_wanderung.pdf](#)

MG-Bahn: Dampffahrten entlang der jungen Rhone (ab Brig und Oberwald)

Geniessen Sie die Eisenbahn-Romantik bei Fahrten im Goms (Brig–Oberwald–Brig) mit dem MGB-Nostalgiezug und der Dampflok HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» (Baujahr 1906).

Auf Wunsch Kombination mit einer Erlebnisfahrt in der Dampfbahn DFB möglich.

Zwischen Brig und Zermatt werden keine Dampffahrten mehr durchgeführt.

Reisedaten: 20. und 27. Juli sowie 3., 10. und 17. August 2008

<http://www.mgbahn.ch/angebote/nostalgie/entlangderjungenrhone.php>

Gipfelplausch Gemsstock (ab Andermatt)

Kombinieren Sie das Dampfbahn-Abenteuer auf der Furka-Bergstrecke mit einer Gipfelfahrt in der Luftseilbahn von Andermatt auf den Gemsstock (2955 m ü.M.).

Spezialpreis gegen Vorlage des DFB-Billettes erhältlich.

Eigene Kinder bis 16 Jahre reisen mit Juniorkarte gratis.

Dieses Angebot ist während der ganzen Sommersaison 2008 gültig.

Flyer: [gemsstock.pdf](#)

Erlebnis Card «Zwischen Matterhorn und Gotthard»

Ermässigungen für Feriengäste der Regionen Oberwallis, Urseren und Surselva

Machen Sie sich auf die Schienen! Die InhaberInnen einer Erlebnis Card Oberwallis und Surselva können bei der Dampfbahn DFB zum Spezialpreis von CHF 29.– (einfache Fahrt 2. Klasse Realp–Gletsch oder umgekehrt) mitfahren.

Angebot gültig während der ganzen DFB-Betriebssaison 2008.

Entsprechende Fahrplanvorschläge finden Sie auf unseren Flyern.

Flyers: [erlebnis_card_oberwallis.pdf](#) und [erlebnis_card_surselva.pdf](#)

Erlebnis Card-Prospekt 2008 der MG-Bahn herunterladen:

<http://www.mgbahn.ch/angebote/sommer/erlebniscard.php>

Weitere Einzelheiten finden Sie im DFB-Prospekt «Starke Kombinationen zu Hit-Preisen 2008» (PDF-Datei)

Mehrtägige Ausflugsfahrten mit der DFB

2 Tage: Mit Volldampf zum Rhonegletscher

Einzigartige Zweitages-Reise zum Rhonegletscher mit folgendem Programm: Von Realp mit der Dampfbahn nach Gletsch, im PostAuto zum Belvédère, dann Besichtigung der Eisgrotte, dann Abendessen, Übernachtung und Frühstück im 125-jährigen Traditionshotel Belvédère. Anderntags freie Wanderung, dann individuelle Rückreise im Postauto nach Realp, Meiringen oder Oberwald (ohne Reiseleitung).

Reisedaten: Ausgewählte Termine Mittwoch/Donnerstag oder Samstag/Sonntag vom 16. Juli bis 14. September 2008

Flyer: volldampf_rhonegletscher.pdf

2 Tage: Mit Volldampf über die Furka (ab Luzern/nach Interlaken)

Beliebte Rundreise im modernen Reisebus, im Schiff und in der DFB-Dampfbahn: Vorerst im Dampfschiff von Luzern nach Brunnen, Busfahrt nach Andermatt (Mittagessenhalt), dann zum Gotthardpass (Besichtigung Ausstellung Hospiz). Später Weiterfahrt nach Poillegio/Bodio (Besichtigung Ausstellung AlpTransit) und über den Lukmanierpass nach Disentis. Übernachtung im Klosterdorf. Anderntags Busfahrt über den Oberalppass nach Andermatt und Realp, Dampfbahnfahrt von Realp nach Gletsch, Mittagessen Belvédère und Besuch der Eisgrotte des Rhonegletschers. Weiterfahrt im Reisebus nach Gletsch, Grimselpass nach Meiringen und Interlaken. Individuelle Heimreise. Beide Tage mit ortskundiger Reiseleitung.

Reisedaten: 20./21. Juni sowie 7./8. und 20./21. und 24./25. Juli 2008

Flyer: dampfschiff_dampfbahn_rhonegletscher.pdf

3 Tage: Kombi-Angebot «Glacier Express und Dampfbahn DFB»

Individual-Arrangement mit Abreise ab allen Schweizer Bahnhöfen Drei-Tages-Kombinationsreise mit Übernachtungen in Davos und im Obergoms (jeweils in Drei- und Viersternhotels): Anreise nach Davos, dort eine Übernachtung, anderntags Glacier Express von Davos nach Oberwald mit Gelegenheit zum Mittagessen im Speisewagen; Eine Übernachtung in Oberwald oder Obergesteln. Am dritten Tag Bahnfahrt von Oberwald durch Furka-Basistunnel nach Realp, Dampfbahnfahrt Realp–Gletsch und PostAuto Gletsch–Oberwald; Heimreise ab Oberwald via Brig und Lötschberg (ohne Reiseleitung)

Reisedaten: 20. Juni bis 28. September 2008

Flyer: gletscher_dampf_individual.pdf

3 Tage: Nostalgie auf den schönsten Schweizer Alpenpässen

Das erfolgreiche Nostalgie-Postauto-Vergnügen!

Einzigtages 3-Tages-Arrangement mit Schnauzen-Postauto (Saurer Baujahr 1965), modernem Post-Reisebus und der Dampfbahn DFB. Unterwegs verschiedene Halte mit Besichtigungen unter ortskundiger Reiseleitung; Passfahrten Klausen, Gotthard, Nufenen, Furka (Nostalgie), Grimsel und Grosse Scheidegg (Komfort); Zwei Übernachtungen in Oberwald oder Obergesteln

Reisedaten: 11. bis 13. Juli und 31. Juli bis 2. August sowie 1. bis 3. August und 12. bis 14. September 2008

4 Tage: In historischen Zügen zwischen St. Moritz und Zermatt

Programm A: St. Moritz–Zermatt

Exklusives 4-Tages-Arrangement mit einzigartigen Erlebnissen: Nostalgie-Extrazug mit RhBSalonwagen und historischen Triebfahrzeugen von St. Moritz nach Zermatt, Frühstück und Mittagessen im Speisewagen, Dampfbahn DFB, MG-Bahn Zermatt–Brig, historischer Extrazug über Lötschberg-Bergstrecke nach Bern mit Mittagslunch und Aperitif; Begleitung durch kundige Reiseleitung. Eine Übernachtung im Viersternhotel in St. Moritz und zwei Übernachtungen im Viersternhotel in Zermatt (Halbpension)

Reisedaten: 3. bis 6. Juli sowie 28. bis 31. August 2008

Programm B: Zermatt–St. Moritz

Exklusives 4-Tages-Arrangement mit einzigartigen Erlebnissen: Nostalgie-Extrazug mit RhBSalonwagen und historischen Triebfahrzeugen von Zermatt nach St. Moritz mit Znüni und Mittagessen im Speisewagen, Dampfbahn DFB, Tagesausflug mit PostAuto St. Moritz–Veltlin und Mittagessen in Teglio sowie mit Rückfahrt im Panoramawagen Bernina Express von Tirano nach St. Moritz; Heimreise mit PostAuto über Maloja- und Splügenpass nach Chur (mit Mittagessen); Begleitung durch kundige Reiseleitung.

Eine Übernachtung im Viersternhotel in Zermatt und zwei Übernachtungen im Viersternhotel in St. Moritz (Halbpension)

Reisedaten: 4. bis 7. Juli sowie 29. August bis 1. September 2008

Flyer: glacierexpress_nostalgiezug.pdf

4 Tage: Thunersee, Jungfrau-Region und Furka-Dampf

Sommerfrische im Berner Oberland, am Grimsel- und Furka-pass

Exklusives 4-Tages-Arrangement mit viel Abwechslung: Stadtrundgang in Thun, Schifffahrt auf dem Thunersee (1. Klasse mit Mittagessen an Bord), Bahnfahrt Interlaken–Wengen; Tagesausflug zum Jungfraujoch (mit Mittagessen); Heimreise mit Bahn Wengen–Lauterbrunnen, Komfortbus Lauterbrunnen–Grimselpass–Gletsch und ab Realp via Göschenen nach Luzern sowie Dampfbahn DFB Gletsch–Realp und Mittagessen; Begleitung durch kundige Reiseleitung. Drei Übernachtungen Halbpension im Viersternhotel Victoria Laubhorn Wengen (mit Wellnessbad)

Reisedaten: 15. bis 18. Juli sowie 24. bis 27. Juli sowie 12. bis 15. August 2008

Flyer: jungfrau_furka_dampf.pdf

6 Tage : Glacier Express und Dampfbahn DFB (Railtour Suisse)

Eine neue Sechsstagesreise ermöglicht die Mitfahrt in Nostalgiefahrzeugen bei der Berninabahn, beim Glacier Express und bei der Dampfbahn DFB mit insgesamt fünf Übernachtungen in St. Moritz, Andermatt und Zermatt. Heimreise durch Lötschberg-Basistunnel mit konventionellen Wagen im Fahrplanzug (mit kundiger Reiseleitung). Traktion: Ge 6/6 I (RhB), bzw. HGe 4/4 Nr. 15 (MGB) Berninabahn: B 2138 «Fiilsurer Stübli» und C 114 «La Bucunada» (RhB)

Reisetermine: 2. bis 7. Juli sowie 15. bis 20. September 2008 (mit Reiseleitung)

<http://www.erlebniszuege.ch/index.asp?angebot=54>

7 Tage: Gletscher, Dampf und Alpenpässe (nur buchbar in BRD)

Individuelle Reise von Ameropa (Reiseveranstalter der Deutschen Bahn)

Bei der Sieben-Tagesreise «Gletscher, Dampf und Alpenpässe» mit Start in Chur und Abschluss in Interlaken kann der Bernina Express (Chur–Tirano–Chur), der Glacier Express (Chur–Andermatt), die Dampfbahn DFB sowie die Pässe Furka und Grimsel im PostAuto und nach Wahl die Brienz–Rothorn-Bahn oder die Bahnen der Jungfrau-Region erkundet werden.

Es sind je zwei Übernachtungen in Chur, Andermatt und Interlaken vorgesehen. Ohne Begleitung durch eine Reiseleitung.

Reisetermine: Tägliche Anreise vom 7. Juli bis 17. August 2008

Anreise Dienstag, Mittwoch, Donnerstag vom 19. August bis 24. September 2008. Die Reise kann in grösseren DB-Reisezentren, in Bahn-Reisebüros in Deutschland oder über Internet gebucht werden.

Flyer: ameropa_dampf.pdf

Internet: <http://www.ameropa.de>

Weitere Einzelheiten finden Sie im DFB-Prospekt «Starke Kombinationen zu Hit-Preisen 2008» (PDF-Datei)



Wasserschloss retour.

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, 29. Juni 2008	Sonntag, 10. August 2008
Sonntag, 6. Juli 2008	Sonntag, 17. August 2008
Donnerstag, 17. Juli 2008	Sonntag, 31. August 2008
Sonntag, 27. Juli 2008	Donnerstag, 19. September 2008

Von Luzern mit dem Postauto via Brünnigpass nach Innertkirchen, Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli, 3 Kilometer unter den Grimselstausee. Besuch der märchenhaften Kristallgrotte, Weiterfahrt mit dem Postauto zur Grimsel-Passhöhe, gemeinsames Mittagessen im Hotel Alpenrösli. Der krönende Abschluss ist die Fahrt mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Gletsch (geschütztes Ortsbild) nach Realp. Rückfahrt direkt mit dem Postauto nach Luzern.

Preise:

CHF 112.–Pauschalpreis für Erwachsene (Einheitstarif)
CHF 34.–Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 15.–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 auf der Grimsel-Passhöhe im Hotel Alpenrösli, die Fahrt mit der historischen Dampfbahn von Gletsch nach Realp.

Mittagessen:

Püürägschnätzlets, Reeschi und zwei Gemüse/Kinder bis 10 Jahre essen gratis (Kinderkarte).

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	08:45	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Kraftwerk und Kristallgrotte		10:15 – 11:30	
Grimsel Passhöhe	an	11:45	
Grimsel-Passhöhe	ab	13:40	
Gletsch	an	14:00	
Gletsch DFB	ab	14:10	
Furka	an	14:45	
Furka	ab	15:05	
Realp	an	15:50	
Realp Postauto	ab	16:00	
Luzern	an	17:30	

Auskunft und Buchung:

Buchung bis 7 Tage vor Reisetag
Telefon 0 848 000 144

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Mail Reisedienst: reisedienst@fu-be.ch
www.furka-bergstrecke.ch

Billetverkaufsstelle:

Reisedienst DFB/Sonderbillett für alle drei Leistungsträger

www.postauto.ch



GRIMSELWELT



Locomotives exceptionnelles**Train à vapeur de la Furka et Chemin de fer Krong-Pha-Dalat**

Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka (DFB) est un bien culturel hérité du Chemin de fer Furka-Oberalp (FO) avant l'électrification et du Brigue-Furka-Disentis, mais aussi du chemin de fer Krong-Pha-Dalat dans l'actuel Vietnam. Sans les locomotives rapatriées de l'ancienne Indochine française, le DFB n'existerait pas dans sa forme actuelle. Autre point commun entre ces deux lignes de chemin de fer : elles ont été construites par des sociétés françaises.

En 1990, deux locomotives du type HG 4/4 ont été ramenées en Suisse depuis le Vietnam en même temps que les locomotives à vapeur HG 3/4 no. 1, 2, 8 et 9 du FO. En 1998, le châssis avec le bloc de cylindres, ainsi que l'appareil de roulement et une partie du mécanisme de propulsion d'une autre HG 4/4 ont suivi. Le DFB envisage de remettre en service sur la Ligne sommitale de la Furka ces locomotives à crémaillère qui ont été construites en Suisse, mais n'y ont jamais roulé.

Dans cet article, nous voulons brièvement relater l'histoire des chemins de fer vietnamiens, plus particulièrement celle de la ligne Krong-Pha-Dalat, et des locomotives qui y ont circulé. Le commanditaire de la construction du chemin de fer de Dalat était la Société d'entreprises Asiatiques et le Gouvernement Général de l'Indochine à Paris.

Le Transindochinois Saïgon-Hanoï avait été construit en trois tranches, reliées entre elles par la suite. La Section Nord avait comme point de départ Hanoï ; Hue était le centre la Section Milieu ; la Section Sud reliait Saïgon à Nha Trang. La mise en service de ces trois sections a eu lieu entre 1903 et 1913. La liaison Milieu-Nord avait été établie en 1927 et celle des sections Centre et Sud en 1936. Toute la ligne avait été établie en voie métrique. Quasiment tout le matériel roulant était d'origine fran-

çaise, comme par exemple les belles locomotives à vapeur Mikado et Super-Pacific, construites par la SACM Grafenstaden d'après les principes d'André Chapelon. Des chemins de fer de raccordement en direction du Cambodge et de la Chine, ainsi que des lignes en cul de sac vers l'intérieur des terres et en direction des ports établis sur la Mer de Chine, étaient embranchées sur l'axe principal Hanoï-Saïgon. Notre intérêt se porte sur une des lignes secondaires qui, à la hauteur de Thap Cham (anciennement Tourcham), à environ 300 km au nord de Saïgon, bifurque de la voie principale en direction de l'ouest vers Song Pha (anciennement Krong-Pha), ainsi que sur le Chemin de fer à crémaillère qui reliait Song Pha à Dalat. Une première portion de ligne de la section Thap Cham - Song Pha a été mise en service en 1914. En 1919, le chemin de fer a atteint Song Pha, situé à 180 mètres sur mer.

La ligne Krong-Pha-Dalat

Pour la fourniture du matériel moteur destiné à circuler sur cette ligne équipée

de crémaillère, les constructeurs français se sont tournés vers la SLM à Winterthur (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik – Société suisse pour la construction de locomotives et machines à Winterthur). Selon une notice trouvée dans les archives de cette entreprise, Roman Abt était aussi impliqué dans les travaux de planification. Les normes retenues étaient semblables à celles qui avaient cours au Chemin de fer de la Furka : crémaillère Abt à deux lames, inclinaisons maximales de 120 ‰ (FO 110 ‰), rayon de courbe minimal de 100 mètres (FO 80 m), crémaillère 70 mm au dessus de la face supérieure du rail (FO 60 mm) et gabarit presque identique. La voie était à écartement métrique, comme celle qui reliait Saïgon à Hanoï et celle du FO, l'appareillage de traction et de choc était compatible avec celui de matériel roulant de la ligne principale, ainsi il était possible d'avoir des wagons directs de Saïgon à Dalat.

Song Pha est situé au pied d'un coteau boisé que la ligne gravissait dans une première rampe pour atteindre la station d'Eo-Gio (Bellevue). Ce premier tronçon du chemin de fer à crémaillère était presque entièrement terrassé à 120 ‰; aux deux tiers de la montée était installée la halte de croisement et de prise d'eau de Kabeu. A l'instar de Tschamut sur la ligne du FO, Kabeu était entièrement traversée



*Lok 704 im Bahnhof Dalat, vermutlich in den späten Dreissigerjahren.
Loc 704 en gare de Dalat, probablement à la fin des années trente (coll. C. Solioz)*

par la crémaillère. L'ouverture du tronçon Song Pha–Eo-Gio, d'un dénivelé de 800 mètres, avait eu lieu en février 1927. En août de la même année, le chemin de fer était arrivé à la station de Dran, située à 7 km et 20 m plus haut qu'Eo-Gio. Dran se trouve au pied d'une deuxième rampe d'un dénivelé de 500 m que la voie gravissait dans une côte de 115 ‰ pour atteindre Tram Hanh (Arbre Broyé). A partir de ce lieu, que le chemin de fer avait atteint en juillet 1928, la voie était en légère déclivité, traversait un haut plateau et, après 14 kilomètres, arrivait à la station du Bosquet. Après cette station, une nouvelle rampe équipée de crémaillère d'une pente ascendante maximale de 65 ‰, et, après 3 km une autre de 25 ‰ à adhérence celle-là, élevaient la voie au point culminant de la ligne à 1550 mètres. A partir de ce point, le tracé était en légère descente sur 7 km jusqu'à Dalat, à 1488 mètres. L'ouverture de ce dernier tronçon a eu lieu en 1932. Le chemin de fer à crémaillère Krong-Pha–Dalat avait une longueur de 43 km.

Les locomotives à crémaillère à vapeur

Pour la traction des trains qui devaient circuler sur la ligne de montagne Krong-Pha–Dalat, la SLM proposa des locomotives à vapeur à 4 essieux, combinées pour l'adhérence et la crémaillère, équipées d'un entraînement à crémaillère du type « Winterthur ». Selon le cahier de charges, les locomotives devaient être en mesure de remorquer des poids de 65 t dans des rampes à 120 ‰. Elles étaient équipées d'un frein à « contre-vapeur », d'un frein à vide traversant, ainsi que de deux freins à colliers agissant indépendamment sur les vilebrequins du mécanisme de la crémaillère. Ces machines ressemblaient à celles du Chemin de fer du Nilgiri, capables de gravir des pentes maximales de 80 ‰.

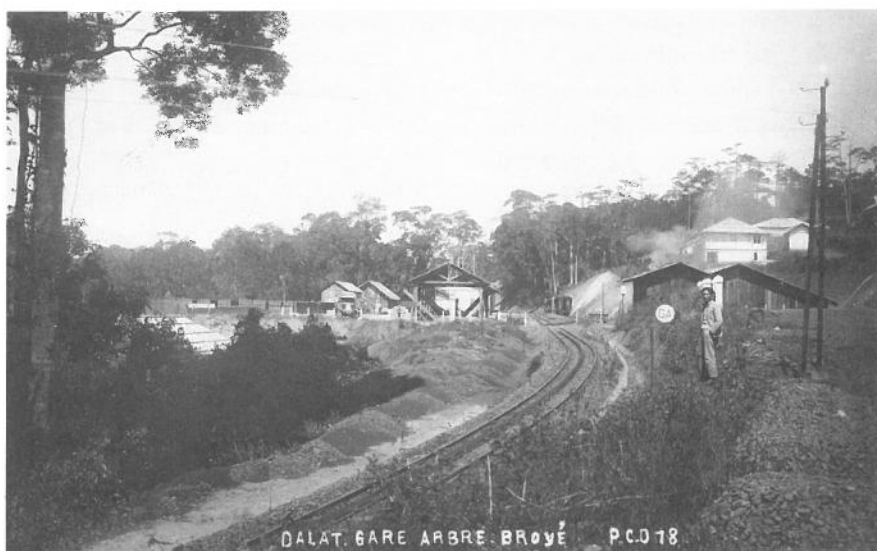
Le 13 décembre 1922, le contrat de livraison portant sur 5 machines numérotées de 701 à 705 a été signé. Il y était notamment précisé que la première locomotive devait être prête à la réception le 13 octobre 1923 ; il restait donc 10 mois pour la

construction. Un tel délai pourrait-il être respecté de nos jours ? Dans une transaction passée en décembre 1928 entre la SLM et la Maschinenfabrik Esslingen, la fourniture par cette dernière des locs nos. 706 et 707 a été réglée. A cet effet, la SLM mettait à disposition des ateliers d'Esslingen les plans et les modèles des moules. En 1929, la Maschinenfabrik Esslingen a livré au Ministère Colonial Français les deux locomotives à titre de réparation de guerre. En 1930, Winterthur a encore fourni à l'Indochine les machines 708 et 709. Peu d'informations sont disponibles sur l'exploitation du chemin de fer à crémaillère Song Pha–Dalat. En 1947, les locomotives à vapeur HG 3/4 no. 1, 2, 8 et 9, devenues superflues sur le ligne du FO suite à son électrification, ont été vendues au Vietnam et adaptées aux normes qui y étaient en vigueur. Toutes les locomotives ont été numérotées selon le schéma des chemins de fer vietnamiens. Ainsi, les HG 3/4 ont reçu les nos. 13-201 à 204 et les 701 à 709 ont été renumérotées 04-301 à 309. Les informations sur le train de Dalat sont rares aussi pour la période de la guerre « américaine » du Vietnam. On a juste la certitude que la ligne et les convois étaient souvent la cible d'attaques du Viêt-cong. Aussi, les trains ont souvent explosé sur des mines ou ont essuyé des tirs. Les réparations nécessaires étaient pour la plupart réalisées à Dalat. Selon les déclara-

tions rapportées, une locomotive a sauté sur une mine qui a fait exploser la chaudière, tuant le chauffeur et brisant le bras du mécanicien. Selon des rapports américains, les 4 locs du FO, ainsi que les HG 4/4 no. 302-304, 306 et 308 étaient encore présentes sur la ligne à la fin des années 1960. En 1969, l'exploitation a dû être arrêtée suite aux attaques qui se répétaient. En 1975, après la fin de la guerre du Vietnam, l'exploitation de la ligne a repris avant d'être définitivement abandonnée en raison d'une demande insuffisante.

En 1988, les locomotives suivantes étaient encore existantes et en plus ou moins bon état : les 4 locs FO et les HG 4/4 304 et 308 presque complètes dans le dépôt de Dalat. L'épave de la loc 302, qui avait explosé sur une mine était à Cau Dat et ce qui subsistait de la 306 servait de générateur de vapeur stationnaire à Thap Cham. Les HG 4/4 ramenées en Suisse en 1990 et 1998 se trouvent à l'atelier de Coire où elles sont en cours de démontage afin de soumettre les pièces à un contrôle détaillé. Dès que cet inventaire aura été fait, nous vous informerons sur la suite dans un prochain numéro du « dampf an der furka ». Vous trouverez aussi d'autres renseignements sur le site www.fu-be.ch – Werkstätte Chur – Arbeitseinsätze.

Jakob Knöpfel, responsable Atelier Coire



*Zahnstangenende bei der Haltestelle Arbre Broyé, ca. 1930.
Fin de crémaillère à la halte d'Arbre Broyé, vers 1930 (coll. C. Solioz)*

Rapport du directeur d'entreprise**Actualités – les points forts**

Le 13 mai 2008, au moment où j'écris ces lignes, les opérations de déneigement ont commencé. Ces travaux ne peuvent être exécutés que le matin en appliquant de strictes mesures de prévention. Le danger d'avalanches ou de glissements de terrain est considérable. Nos collaborateurs sont équipés de détecteurs de victimes d'avalanches (DVA) pour assurer leur sécurité et la situation de danger d'avalanche est minutieusement observée depuis le versant opposé. La plage de temps nécessaire pour le déneigement jusqu'au montage du pont du Steffenbach par l'équipe de spécialiste semble plutôt critique et doit être réévaluée tous les jours. Durant un hiver normal, 60–80'000 m³ de neige doivent être enlevés. Pour cet hiver, nos spécialistes, qui ont arpenté toute la ligne à pied, font une prévision d'enlèvement portant sur 100'000 m³ de neige en partie très compacte. Ce volume devra être évacué par couches successives au moyen de pelleteuses et fraises à neige, mais aussi manuellement. Une fois de plus, l'exceptionnel engagement des bénévoles pour le Train à vapeur m'a convaincu et m'incite à en faire autant, aussi dans les activités moins gratifiantes ou celles qui me paraissent moins plaisantes.

Dans le courant du printemps, nous avons pu défermer la voie de contournement Brigue–Naters–Bitsch pour notre propre compte et pouvons disposer des 2,8 km de matériel de voies ainsi récupéré grâce à bienveillante attention du MGB. De telles attentions nous aident à couvrir nos besoins permanents et considérables en rails et rails-crémaillère nécessaires à l'entretien, au remplacement et à l'extension. Nous avons participé avec beaucoup de plaisir au jubilé des 40 ans du Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby (BC). Nous y étions représentés avec des stands de vente de souvenirs de l'Association, de celui du club des 1000, de la voiture voya-

geurs publicitaire ainsi qu'avec notre HG 2/3 « Weisshorn » régulièrement en service. Après son absence pour révision lors de la saison précédente, elle brillait de tous ces feux et était une véritable attraction parmi l'exceptionnelle collection de véhicules historiques du BC.

Le 13 mai 2008, le Train à vapeur de la Furka a eu l'occasion de faire une apparition à la télévision suisse-allemande dans le cadre d'une série d'émissions populaires très appréciées montrant un voyage à travers la Suisse, au cours duquel l'acteur principal, Nick Hartmann, était aide-chauffeur sur nos locomotives et a pu voyager jusqu'à la limite de la neige, d'où il a continué sa randonnée. L'épisode en question sera diffusé le 13 juin 2008.

Perspectives

Après l'allégresse due aux chiffres record de passagers de l'été 2007, la saison à venir nous occasionne quelques soucis. Les pré-réservations sont prometteuses et dépassent nos attentes. Malheureusement, nos capacités sont réduites, puisque la HG 3/4 no. 9 sera en révision, donc indisponible durant plusieurs mois. En raison du manque de place, la révision sera réalisée à l'atelier de Coire par notre personnel de locomotives bénévole. Coûts en temps de travail et goulets d'étranglements dans l'approvisionnement en pièces détachées jouent un rôle lors des révisions. Il s'agit principalement de pièces uniques, dont la confection par des firmes spécialisées exige beaucoup de temps et de notables moyens financiers. Nous nous efforcerons de surmonter cet obstacle à la satisfaction de nos passagers.

L'autorisation de construction pour l'agrandissement de la remise à Realp devrait nous parvenir incessamment. Nous espérons donc pouvoir édifier sous peu cet objet indispensable, pour lequel

une aide financière est toutefois encore nécessaire.

Gletsch–Oberwald

Hormis les activités de construction prévues et planifiées, nous devons réfléchir au concept d'exploitation. Le train qui franchit le col et fait une halte à la Furka sera maintenu. Nous voudrions compléter cette offre avec des trains-excursions Oberwald–Gletsch–Oberwald. Ainsi, la mise en valeur de Gletsch serait assurée et nous pourrions satisfaire les attentes des randonneurs, les touristes d'un jour venant de la vallée de Conches et les entreprises de transports par bus. Actuellement, divers groupes de travail réfléchissent sur l'horaire harmonisé avec celui du MGB, la durée d'exploitation des trains d'excursion, le personnel et matériel roulant nécessaires. Dans ce cas aussi, nous trouverons une solution acceptable à la hauteur des attentes.

Il ne reste que quelques semaines avant le début de la saison 2008. Nous nous réjouissons d'accepter ce nouveau défi et espérons que la saison d'exploitation à venir se déroule sans accidents, ni mauvaises surprises météorologiques, afin que le plus grand nombre de voyageurs possible puisse bénéficier de l'extraordinaire aventure d'un voyage en train à vapeur à la Furka.

Peter Bernhard

Directeur d'entreprise DFB SA

www.dfb.ch

Plus d'émotions!

40e du Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby

La fête avec les amis des trains nostalgiques

CHAMBY (fr) – Début mars, le Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby (BC) a pu fêter ses 40 ans d'existence. Le 1er mai 1968, le BC avait obtenu la concession et l'inauguration a eu lieu le 20 juillet 1968.

Le Chemin de Fer-Musée et le DFB sont – à quelques nuances près – très similaires. Mis en service en 1902, les Chemins de fer électriques Veveysans (CEV) ont supprimé le service régulier des trains sur le tronçon Blonay-Chamby en 1966. En décembre de la même année, le Chemin de Fer-Musée Blonay-Chamby a été créé. Un an et demi plus tard, les premiers trains nostalgiques ont circulé entre les deux villages perchés sur les coteaux au dessus du Lac Léman. En 1998, les CEV ont réactivé le tronçon avant de le désaffecter une seconde fois en 2000. Le Chemin de Fer-Musée restaure, entretient et fait circuler du matériel roulant ferroviaire historique. Comme le DFB, il prend soin d'un bien culturel technique et le rend accessible au public dans un musée.

Festival ferroviaire

Durant les fêtes pascales, le Chemin de Fer-Musée a organisé un festival de tracteurs et de véhicules de service. Les trains voyageurs étaient composés de voitures historiques tractés par des véhicules de service et de manoeuvres. Le festival vapeur d'une durée de 6 jours a eu lieu durant l'Ascension et la Pentecôte. En plus des quatre locomotives à vapeur du BC, trois machines invitées étaient en service, parmi elles la « Weisshorn » rénovée du DFB. Les 13 et 14 décembre auront lieu les journées européennes du bien culturel historique. A cette occasion du matériel historique de la ligne de la Bernina sera mis à l'honneur.

Entre amis

Lors des festivités, le directeur de l'entre-

prise DFB Peter Bernhard a transmis les voeux du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka. Il a relevé les liens amicaux et les similitudes qui unissent les deux trains, soulignant que les deux se consacrent au soin et à l'exploitation de biens culturels, à la transmission de connaissances et à l'éveil de la passion pour les technologies historiques. L'orateur a loué la « plus belle et certainement la plus intéressante collection de matériel roulant à voie métrique en Europe » exhibée au musée de Chaulin.

Peter Bernhard a présenté la HG 2/3 « Weisshorn ». Construite par la SLM en 1902 elle était en service sur la ligne Viège-Zermatt, puis était engagée pour le service des manoeuvres, exposée comme monument et, finalement, est arrivée au DFB en 1988. Depuis 1990, elle circule sur la Ligne sommitale. Elle a été révisée à l'atelier de Goldau au cours de ces derniers mois. Dès la mi-juin, elle circulera de nouveau entre Realp et Gletsch. Le directeur de l'entreprise a laissé entendre que la « Weisshorn » sera de la partie en 2010, quand le dernier tronçon de la ligne sommitale entre Gletsch et Oberwald sera remis en service. Peter Bernhard a terminé son allocution en souhaitant un service sans incident ni accident et a remercié le BC pour l'invitation.

Superbe paysage

Des trains spéciaux du BC ont circulé de Vevey à Chamby durant les journées du jubilé. Lors de tractions doubles avec de lourdes machines, une des locomotives était dételée pour franchir séparément le viaduc de la Baie de Clarens afin d'éviter des surcharges. Entre Vevey (383 m), Blonay (618 m) et Chamby (749 m), les trains gravissent un dénivelé de 366 mètres dans des pentes maximales de 50 ‰. La ligne traverse un paysage magnifi-

que avec vue sur les Alpes valaisannes et savoyardes dont le charme avait déjà séduit les maîtres du Château de Blonay et attire toujours de nouveaux résidents comme l'attestent les nombreuses villas de maître récentes.

Publicité utile pour la Furka

La présence au BC de la locomotive à vapeur DFB « Weisshorn » et les nombreux visiteurs attendus au festival étaient une occasion bienvenue pour faire mieux connaître le Train à vapeur de la Furka. Soutenus par le DFB, l'Association Ligne sommitale de la Furka et le Club des 1000 ont pu s'installer dans le périmètre de la gare de Blonay avec des stands et le wagon publicitaire de la section argovienne. Les visiteurs intéressés ont pu y acheter saucisses grillées et boissons, mais aussi des livres, DVD, autres articles de souvenirs et l'horaire 2008 du Train de la Furka. Surtout, ils ont pu s'informer sur les activités et les projets du DFB. Le service aux stands était assuré par les membres de la Section Romande et du Club des 1000. Christian Stern, délégué du comité central de l'Association, s'est investi pour informer les passants en vue de la prochaine ouverture de la saison de circulation du DFB.



Veranstaltungen aller VFB Sektionen sowie der DFB Saison 2008

Sektion	Beginn	Ende	Anlass	Zuständig	Hilfe	Diverses
Mai 2008						
DFB Marketing	01.05.2008	04.05.2008	40 Jahre Blonay Chamby	Ch. Stern		www.blonay-chamby.ch
DFB Marketing	10.05.2008	11.05.2008	40 Jahre Blonay Chamby	Ch. Stern		www.blonay-chamby.ch
Rhein-Main	04.05.2008	04.05.2008	Modellbautag Frankfurt Feldbahnmuseum	Joachim Ziegler	nein	
München Oberbay.	07.05.2008	07.05.2008	Hauptversammlung	Helmuth Mack	nein	Rest. Zum Meisterverein
Rhein-Main	11.05.2008	12.05.2008	Bahnhofsfest Königstein	Ziegler Joachim	nein	
Rhein-Main	31.05.2008	01.06.2008	Feldbahnfest Frankfurt Feldbahnmuseum	Joachim Ziegler	nein	
Juni 2008						
DFB	21.06.2008		Start Betriebssaison 2008 Woe - Betrieb	Betriebsleitung		
DFB	28.06.2008		Generalversammlung der DFB	GL / VR	ja	Oberwald
Juli 2008						
Solothurn	06.07.2008		Sektionsreise	Heidi Albisser		
DFB	07.07.2008		Beginn täglicher Bahnbetrieb	Betriebsleitung		
Wallis	12.07.2008		Gommer Märt Reckingen	Andenmatten A.		09.00-18.00
Niederlande	12.07.2008	13.07.2008	Stoomtreindagen ZLSM Simpelveld	Hans Croes		Infostand
August 2008						
DFB	17.08.2008		Ende täglicher Bahnbetrieb	Betriebsleitung		
Norddeutschland	23.08.2008	24.08.2008	Sommerfest Eisenbahnfreunde Mittelholst.	Ralf Hamann		
Zürich	27.08.2008	21.08.2008	ZOM Zürcher Oberland Messe	Kurt Brügger		Infostand
September 2008						
Rhein-Main	06.09.2008	07.09.2008	Dampfloktag Meiningen	Ziegler Joachim		Infostand
Rhein-Main	13.09.2008	14.09.2008	Oldi Treffen Frankfurter Feldbahnmuseum	Ziegler Joachim		Infostand
Rhein-Main	21.09.2008		Tag der Verkehrsgeschichte Frankfurt	Ziegler Joachim		Infostand
Wallis	21.09.2008		Sektionsreise Val-de-Travers	Andrea Andenmatten		
Oktober 2008						
Norddeutschland	03.10.2008	05.10.2008	Modellbahnausstellung Schwerin	Ralf Hamann		Infostand
DFB	05.10.2008		Ende Betriebssaison 2008	Betriebsleitung		
Rhein-Main	11.10.2008	12.10.2008	Modellbahntage ESV Bischofsheim	Ziegler Joachim		Infostand
November 2008						
Rhein-Main	08.11.2008	09.11.2008	Modellbahntage MEC Limburg-Hadamar	Ziegler Joachim		Infostand
Schwaben	08.11.2008	09.11.2008	Modellbahnausstellung HMBC Welden	Bernd Hillemeyr		Infostand
VFB	15.11.2008		2. Delegiertenversammlung 2008	Robert Frech		
Rhein-Nekar	22.11.2008		Hauptversammlung	Gerh. Mollenkopf		Mannheim
Solothurn	22.11.2008	23.11.2008	Eisenbahnamateure Rüttenen	Heidi Albisser		Infostand
Wallis	27.11.2008	30.11.2008	Weihnachtsmarkt Naters	Andrea Andenmatten		
Solothurn	28.11.2008		Chlausenjass, Restaurant Rössli			Oensingen
Solothurn	29.11.2008	30.11.2008	Eisenbahnamateure Rüttenen	Heidi Albisser		Infostand

Aargau

Generalversammlung

SUHR (fi) – 61 Mitglieder haben am 29. Februar im Restaurant «Dietiker» unter der Leitung von Präsident Walter Benz die Sektionsgeschäfte behandelt.

Bei der neuen Wagenwerkstatt kann durch Teilüberdachung des Freigeländes Lagerplatz geschaffen werden. Die Versammlung hat dafür 100'000 Franken, die nicht beanspruchte Hälfte des bewilligten Werkstatt-Kredits, «umgepolt». Auch da hofft man, dank Gratisleistungen und Sponsorgel-

dern günstiger weg zu kommen. Die vor einem Jahr beschlossene Erhöhung der Mitgliederbeiträge um 20 Prozent wird bis zum 1.1.2009 aufgeschoben, damit sich die DV des VFB mit der Beitragsfrage befassen kann. Ob nun die Delegierten der Erhöhung zustimmen oder nicht, sollen der Sektion Aargau für den Wagenbau künftig statt 10 nun 20 Franken pro Mitglied zukommen.

Die von Kassier Urs Hasler erläuterte Jahresrechnung schliesst bei erheblichen Rückstellungen mit einem Gewinn von 2780 Franken ab. Das Engagement der Sektion bei der Badenfahrt 2007 hat sich gelohnt: Bei einem Aufwand von 57'522 und einem Ertrag von

92'366 Franken flossen 34'844 Franken in die Sektionskasse.

Der Voranschlag für 2008 sieht bei Aufwand und Ertrag von je 114'000 Franken einen Gewinn von 6'300 Franken vor. Der Finanzhaushalt der Sektion ist darauf angelegt, während der Vertragsdauer von 14 Jahren die Investitionen für die Werkstatt vollständig abzuschreiben.

Über das Jahresprogramm 2008 informierten Präsident Walter Benz, Daniel Bühler (Reisen) und Hans Suter (Baueinsätze). Werkstattleiter Werner Beer berichtete über die baulichen Anpassungen bei der neuen Werkstatt. Es war eindrücklich, zu vernehmen, mit wie viel Engagement die neuen

Räume eingerichtet wurden. Die Aarauer Mannschaft steht nach wie vor unter Druck, muss sie doch innert kurzer Zeit das restliche Material aus der alten Werkstatt neu platzieren. Beer sprach auch über die jüngst zurück liegenden und die bevorstehenden Wagen-Restaurierungen. In den 14 Jahren ihres Bestehens wurden in der Aarauer Wagenwerkstatt 56'000 Frondienststunden geleistet.

Unter dem Tagespräsidium von Christoph Urech wurden Walter Benz, Heinz Unterweger, Urs Hasler, Claire Hugli, Werner Beer, Hans Suter und Daniel Bühler als Vorstandsmitglieder bestätigt. Wieder gewählt wurden auch die Reviso-

ren Erich von Büren und Heinz Brun. Delegierte sind Walter Benz, Heinz Unterweger und Daniel Bühler, der den zurückgetretenen Edi Schneider ersetzt.

VFB-Präsident Robert Frech überbrachte die Grüsse des Zentralvorstands. Er freute sich über den Mitgliederzuwachs um 3,5 Prozent auf 7'432 und über erzielte Einsparungen. Diese hätten es erlaubt, der DFB AG nicht bloss 200'000, sondern 300'000 Franken zukommen zu lassen. Er күn-

digte an, dass an einer zweiten Delegiertenversammlung vom 15. November das Betriebskonzept «Oberwald» vorgestellt werden soll. Bei der DFB AG wurde ein neuer Bereich «Rückwärtige Dienste» geschaffen und das Sekretariat von Andermatt nach Realp verlegt.

René Dergias erläuterte als OK-Präsident die Vorbereitungen für die mit dem VFB-Jubiläum verbundene Einweihung der neuen Wagenwerkstatt.

Bern

5000 Franken für Wagenrevision

Die VFB Sektion Bern engagiert sich für «ihren» ABD 4558. Nicht nur helfen Berner Mitglieder bei der Revision dieses DFB-Personenwagen-Vierachsers in der Wagenwerkstätte Aarau mit, auch finanziell beteiligt sich die Sektion. An der mit 29 Teilnehmern gut besuchten Hauptversammlung vom 28. März 2008 in Schüpfen sagten die Stimmberechtigten einstimmig Ja zum vom Vorstand vorgelegten Budget. Dieses sieht eine zweckgebundene Zahlung von 5000 Franken an die Revisionskosten des ABD 4558 vor. Werner Tschaggelar, unser 100-jähriges Mitglied, spendete daraufhin noch mal 1000 Franken für den Vierachsler, was von der Versammlung mit Applaus gewürdigt wurde. Die Sektion Bern hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewisse Mittel für die Revision «ihrer» Wagen aufgebaut. Das Budgetdefizit von 4480 Franken führt also nicht zu Schulden.

Die Rechnung 2007 schloss, unter anderem dank den Spenden und den Sondererlösen aus dem Souvenirhandel, noch mit einem Gewinn von 3386.85 Franken. Sie wurde einstimmig genehmigt und damit die Arbeit des zurücktretenden Kassiers Armin Studer herzlich verdankt. Als neuen Kassier stellte sich Willy Balmer zur Verfügung, der einstimmig ins Amt gewählt wurde. Für den zurückgetretenen Vizepräsidenten Daniel Gertsch, der dem Vorstand mit Unterbruch seit 1986 angehörte, fand sich leider noch kein Ersatz. Hingegen trat Hans Reichen die Nachfolge von Fritz Tschanz als Revisor an. Die übrigen Verantwortungsträger wurden im Amt bestätigt.

Auf Antrag von Peter Grünig beschloss die Versammlung, die nächste HV versuchsweise auf einen Samstag, nämlich den 28. März 2009 festzulegen. Schliesslich wurden die Anwesenden über die Delegiertenversammlung und von Federico Rossi über die Projekte und Herausforderungen der DFB, insbesondere der Bauabteilung, bestens informiert.

Sektionsreise zur Bernina

Die Berner Sektionsreise 2008 führt am 6. und 7. September auf

die Bernina. Geplant ist die Besichtigung der RhB-Modellanlage, der Dampfschneeschleuder Xrotd 9213 sowie viel geselliges Beisammensein. Übernachten werden wir auf der Alp Grüm. Mitglieder der Sektionen Bern, Aargau und Nordwestschweiz erhalten mit dem FurkaBernInfo genauere Angaben, für die restlichen Interessierten, die herzlich willkommen sind, erteilt der Organisator Kurt Zimmerli unter der Telefonnummer 079 424 31 47 gerne Auskunft.

Kombireise noch attraktiver

Gerne verweisen wir darauf, dass die Kombireise von Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) und Balenberg-Dampfbahn (BDB), wie im letzten «dampf an der furka» beworben, mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels für eine Tagesreise zeitlich attraktiver wird. Profitieren Sie von diesem preiswerten Angebot! Zuletzt waren die Fahrten ab Realp schwächer ausgelastet als ab Interlaken Ost. Termine sind dieses Jahr der 20. Juli, 10. und 24. August sowie 7. und 21. September. Reservationen nimmt Telefon 033 828 73 40 entgegen.

Julian Witschi

Ostschweiz

21. Hauptversammlung

Traditionsgemäss fand am ersten Samstag im März die Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz im Hotel «Freihof» in Wil statt. Präsident Fritz Pfändler konnte 11 Mitglieder und als Gäste des VFB-Zentralvorstandes den Präsidenten Robert Frech, Rita Fuchs (Finanzen) und Simone Hurter (Mitgliedwesen) willkommen heissen.

Auch 2007 konnte die Sektion Ostschweiz mit einer erfolgreichen Bauwoche und namhaften Beiträgen wie 3'000 Franken für den Depotausbau Realp unser Ziel «Oberwald 2010» unterstützen. Wie gewohnt wurde die HV mit interessanten Bildern der vergangenen Saison und der Bauwoche aufgelockert. Bei den Wahlen wurde neu Edwin Frey, Schwellbrunn, in den Vorstand gewählt. Er übernimmt das Amt des Kassiers. Dem scheidenden Kassier Lorenz Metzler sei hier für Engagement

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206), B 2210 (ex C 210), ABD 4558 und Arbeitseinsätze zur Einrichtung der neuen Wagenwerkstätte Rohrerstrasse 118

Jeden **Dienstagabend** ab 16 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstageinsätze

Samstag, 8. November 2008

jeweils ab 8 Uhr

An Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

Informationen siehe Werkstätte Rohrerstrasse 118 oder per Telefon 0041 (0)79 645 28 54

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

2. Arbeitstag Samstag, 14. Juni 2008

Arbeitswoche 1 vom 7. bis 12. Juli 2008

3. Arbeitstag Samstag, 26. Juli 2008

Arbeitswoche 2 vom 1. bis 6. Sept. 2008

4. Arbeitstag Samstag, 13. September 2008

5. Arbeitstag Samstag, 4. Oktober 2008

Reisen

Furka Dampfbahnfahrten

mit Besichtigung KWO Grimsel und Kristallluft mit Bus:

Samstag, 21. Juni 2008

Samstag, 5. Juli 2008

Samstag, 9. August 2008

Anmeldungen jederzeit an Daniel Bühler

buehrerdaniel@bluewin.ch

056 610 75 79 (Tel=Fax)

Sektionsreise

Bregenzer Wald Bähle, Greifvogelschau auf dem Aussichtsberg Pfänder

Sonntag, 21. September 2008

Werbeeinsätze

Dampf-Festival «Steamin» Brienz

Teilnahme mit dem Werbewagen und dem Souvenirstand der Sektion beim Schiffsanlegeplatz und am Bahnhof Brienz.

Dieses einmalige Erlebnis ist Ihren Besuch wert!

18.–22. Juni 2008

und Arbeit herzlich gedankt. Auch dieses Mal rundete ein gemütliches Beisammensein bei einem wohlverdienten Bier die HV ab.

Für die Zukunft wünscht sich der Vorstand, dass wieder mehr und auch neue Mitglieder an der HV teilnehmen. Die Einladung erfolgt jeweils im «dampf an der furka» im Heft Nr. 4. Um Sie zusätzlich auch direkt an die HV einladen zu können, gelangen wir mit der Bitte an unsere Mitglieder: Senden Sie Ihre E-Mail-Adresse an unseren Präsidenten fritzpfaendler@gmx.ch. Wir danken herzlich und freuen uns, Sie am 7. März 2009 an unserer HV im Hotel «Freihof» in Wil begrüssen zu können.

Nordwestschweiz

Generalversammlung

An unserer GV konnten wir als Gäste Federico Rossi von der DFB AG und Julian Witschi vom Zentralvorstand begrüssen.

Die üblichen GV-Traktanden gingen recht schnell über die Bühne. Der alte Vorstand ist auch der neue. Alle Mitglieder wurden bestätigt. Zu reden gab der neu festzulegende Jahresbeitrag. Die Versammlung fand die beantragte Erhöhung in Ordnung. Der vorgeschlagene Sektionsausflug zum «Dampfram» in Bern soll am 14. September 2008 durchgeführt werden. Zur Werbung für die Bahn und für neue Mitglieder des Vereins dienen uns zwei Werbeanlässe im Bahnhof Basel und anlässlich des Wochenmarktes in Liestal. Federico Rossi teilte uns mit, dass im Jahre 2007 rund 650 «Fronis» an der Furka im Einsatz waren. Entsprechend war auch der Erfolg. Dass die Baubewilligungen für das Depot in Realp, für den Strassenübergang in Oberwald und für den Ausbau unserer Station in Oberwald noch fehlen, mussten wir zur Kenntnis nehmen. Aber er ist zuversichtlich, dass diese noch eintreffen werden.

Julian Witschi überbrachte die Grüsse der Zentralverwaltung und hoffte, dass wir uns anlässlich der Werkstatt einweihung in Aarau sehen werden.

Auch im Jahre 2008 wird die Sektion wieder zu zwei Arbeitseinsätzen von je einer Woche aufrufen.

Heinz Stocker

Solothurn

Am 7. März hatten wir unsere Hauptversammlung im Hotel Restaurant «Rössli» in Oensingen. Das Geschäftliche lief reibungslos. Wahlen waren nicht fällig. Vorgestellt wurden das Jahresprogramm und die Tagesreise zur Furka. Der Vorstand hofft auf eine gute Teilnahme, denn er möchte die «Schallgrenze» von 30 Teilnehmern durchbrechen. Helft mit, meldet Euch zur Furka-Reise an. Es muss nicht viel umgestiegen werden. Zum «Dessert» konnten die Versammlungsteilnehmer den am 6. Juni 1968 gedrehten Film «Mit FO4 von Brig nach Disentis» anschauen.

Auch sonst hat der Schreiberling Erfreuliches zu melden. In den Wochen 12, 13 und 14 dieses Jahres, also vor und nach Ostern, waren drei Mitglieder der Sektion Solothurn im Einsatz. Es galt, das alte Bahntrasse durch das Dorf abzubauen. Die DFB kam dadurch zu wertvollem Gleismaterial, das beim Wiederaufbau der Strecke Oberwald-Gletsch benötigt wird. Fritz Lorenzi und Hugo Kohler waren als Gleismonteur im Einsatz. Der Schreiberling kochte das Mittagessen und war am Nachmittag als Schraubenaufleser dabei. Am 29. April konnte bei den «Grauen Panther» in Solothurn zum Thema «Mit Voldampf über die Furka-Bergstrecke» ein Diavortrag gehalten werden. Hans Leuenberger aus Olten und meine Wenigkeit konnten damit für die DFB gute Werbung machen. Als Reiseleiter und Schreiberling wünsche ich Euch alles Gute und hoffe auf ein Wiedersehen am Jahresausflug über die Furka.

Robert Rellstab

Zürich

HV 2008, Samstag, 29. März, im ehemaligen Rest. «Panorama» in Jona

Rund 20 Mitglieder trafen sich um 10.30 Uhr zu einem lockeren Vorprogramm. Intensiver Gedankenaustausch und Aktenstudium wurden angenehm ergänzt durch die Vorführung der neuen NL-DVD und eine Fotoreportage über einige in diesem Jahr schon geleistete Fron-Einsätze. Anschliessend wurde ein gemeinsames Mittagessen eingenommen.

Um 14 Uhr begann dann die Hauptversammlung mit 33 Mitgliedern und einem Gast: Robert Frech, Zentralpräsident VFB. Die routinemässigen, statutarischen Traktanden konnten zügig und ohne Diskussionen abgewickelt werden und wurden zumeist einstimmig genehmigt, auch die Décharge an den Vorstand. Dies gilt auch für die Jahresrechnung, die wegen noch nicht fälligen Zahlungen für budgetierte Investitionen mit einem Überschuss von gut 10'000 Franken abschloss. Einmal mehr erhielt unser langjähriger Kassier von den Revisoren ein grosses Lob!

Alle bisherigen Amtsinhaber wurden ehrenvoll wieder gewählt. Der Präsident Kurt Brügger kündigte aber bei dieser Gelegenheit seinen, diesmal unwiderruflichen, Rücktritt auf die HV 2009 an.

Als neue Vorstandsmitglieder waren vom Vorstand vorgeschlagen worden: Bruno Letter, 8309 Birchwil, als Beisitzer und Ersatzdelegierter; Fritz Renold, 8472 Seuzach, als Reiseleiter. Beide gut qualifizierten Kandidaten wurden einstimmig gewählt und der Applaus der Versammlung galt ihrer Bereitschaft, sich in Zukunft für das weitere Gedeihen unserer aktiven Sektion einzusetzen!

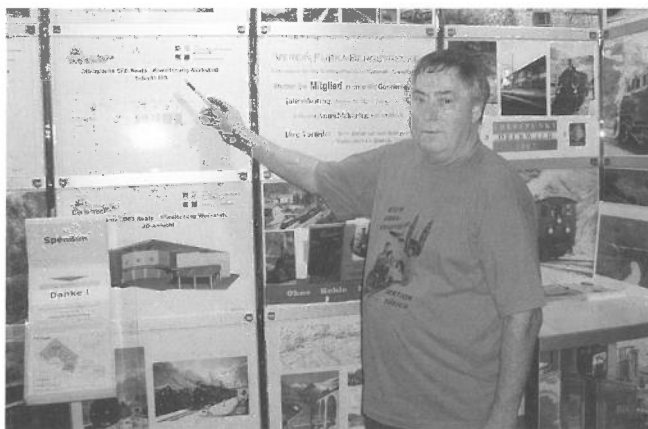
Anlass zu einer ausgiebigen Diskussion gab dann aber das zukunftsweisende Traktandum «Mitgliederbeiträge 2009». Zur Debatte stand, ob die Beiträge auf der heutigen Höhe bleiben sollen oder eine Erhöhung auf 60 respektive 90 Franken vorgenommen werden soll. Die Diskussion verlief aber sehr sachlich und dank ein paar wenigen, aber klaren Voten von Teilnehmern, so von Traugott Naef und Max Zwald, die die Erhöhung befürworteten und der

Stellungnahme des Vorstandes in derselben Richtung ergab sich denn auch bei der Abstimmung das eindeutige Resultat für die Erhöhung: 25 Ja, 2 Nein, 0 Enthaltungen.

Die Delegierten der Sektion ZH haben deshalb an der DV vom 19.04. in Aarau diese Erhöhung unmissverständlich vertreten. Der Vorstand dankte für dieses positive Signal für die Zukunft unserer Bahn. Der Zentralpräsident nahm die Gelegenheit wahr, die Teilnehmer über den neuesten Stand diverser Projekte ins Bild zu setzen. Diese Infos wurden ergänzt durch solche von Max Zwald, Stv. Chef ZfW. – Es wurde noch eine Anregung gemacht, in Zukunft die HV wieder etwas mehr im Zentrum des Sektionsgebietes durchzuführen.

Jona-Expo 10. bis 13. April: 53 Neumitglieder

An dieser lokalen Messe, die allerdings ein Einzugsgebiet aufwies, das um einiges grösser war, konnten wir an den vier Tagen diesen Rekord an Neumitgliedern anwerben. Nach Kategorien sind es 34 Familien, 17 Einzel- und zwei Firmen-Mitglieder. Also war auch das Verhältnis von Familien zu Einzel wesentlich höher als sonst, nämlich genau 2 zu 1. Dieser Erfolg lässt sich nur so erklären, dass unser Bauchef und bekannter «Werbekönig» Hans Fehr fast rund um die Uhr am Stand anwesend war und so seinen Heimvorteil voll einsetzen konnte. Dass wir dank des Sponsorings seines Arbeitgebers, der Hochschule Rapperswil, zu einem Gratisauftritt kamen, ist natürlich ebenfalls sein Verdienst! Und so ganz nebenbei konnten noch Spenden in der Höhe von 320 Franken verbucht werden.



Erfolgreicher Auftritt der Sektion an der Jona-Expo. Succès lors de l'apparition à la « Jona-Expo ».

Vorstand und Delegierte Sektion Zürich

Brügger Kurt Industriestr. 16 Postfach 8627 Grüningen	Präsident, Delegierter, Werbung, Souvenirs 044 935 4503 + FAX 079 727 1228
Schmutz Fritz Lindenstr. 37 8307 Effretikon	Vize-Präs., Delegierter, Mitgl.dienst, Redaktor 052 343 4031/076 589 3437 h.f.schmutz@freesurf.ch
Angst Bruno Mühlegasse 12 8240 Thayngen	Kassier, Aktuar 052 640 0364 + FAX/079 698 5421 brunoangst@bluewin.ch
Fehr Hans Bollwiesstrasse 18 8645 Jona	Bauchef 055 212 1921/079 509 1554 hs.fehr@bluewin.ch
Renold Fritz Säntisstrasse 3 8472 Seuzach	Reiseleiter 052 335 2439 + Fax/079 757 5240 fritz.rosmarie@bluewin.ch
Letter Bruno Obholzerstrasse 9 8309 Birchwil	Beisitzer, Ersatzdelegierter 044 836 4556/079 755 1765 b.letter@pop.agri.ch
Haag Oskar David Hess-Weg 35 8038 Zürich	Delegierter 044 482 1492/079 399 8871

Wir hoffen, dass eine solche Erfolgsstory etliche unserer Mitglieder zur Nachahmung anregen wird!

Neues Stammlokal

Wir haben in Zürich unser Lokal gewechselt; statt im Neubühl treffen wir uns im Restaurant «Wein und Dein» in Höngg, Regensdorferstrasse 22, bei der Weinkellerei Zweifel. Es hat ein eigenes Parkhaus, ist aber leicht mit dem öv zu erreichen: Tram 13 bis Meierhofplatz. Wir treffen uns dort ab 19 Uhr am zweiten Dienstag der ungeraden Monate. Unverändert bleibt das Restaurant «Stadttor» unser Lokal in Jona, selbes Datum und Zeit, in den geraden Monaten. Sommerpause Juli und August.

Agenda

- 26.–31.05. Bauwoche 1, Leitung Edi Gubler
- 24.08. Sektionsreise, Waldenburger Dampfbahn
- 27.–31.08. ZOM Messe Wetzikon
- 22.–27.09. Bauwoche 2, Leitung Hans Fehr
- 26.–30.11. Winterthurer Messe
- 28.03.09 Hauptversammlung 2009

Der Sektions-Redaktor
Fritz Schmutz

Nordrhein-Westfalen und Niederlande**Erfolgreiche europäische Zusammenarbeit**

Als Fussball-Länderspiel ist die Begegnung Deutschland – Niederlande ein echter Klassiker voller Emotionen. Auf der Intermodellbau 2008 in den Dortmunder Westfalenhallen war die Begegnung Deutschland und Niederlande ein echtes Erfolgsmodell!

Vom 16. bis 20. April wurden die Westfalenhallen mit insgesamt 48.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche zum 30. Mal zum Mekka der Modellbauer. In den Hallen 6 und 8 waren auf insgesamt 13.000 Quadratmeter wieder die Modellbahner vertreten. Auf dem Gemeinschaftsstand der Sektionen Nordrhein-Westfalen und Niederlande in Halle 8 konnten sich die mehr als 100.000 Besucher aus dem In- und Ausland ausführlich auf 60 Quadratmeter über die Furka-Bergstrecke informieren.

Der Part der Modellbahn wurde von der Sektion NRW mit der Furka-Modulanlage übernommen. Unterstützung erhielten wir auch in diesem Jahr wieder von Wilfried

Dampf im Internet

Wenn es Freiwilligen gelingt, die stillgelegte Bergstrecke an der Furka und deren fast 100-jährige Dampflokomotiven wieder in Schuss zu bringen und in Betrieb zu nehmen, dann sollte so was doch auch für den Webauftritt dieses einmaligen Kulturgutes möglich sein.

Für die gestalterische Fertigstellung und den kommenden Unterhalt des neuen Webportals der Dampfbahn Furka-Bergstrecke suchen wir weitere **freiwillige Website-Entwickler** mit Kenntnissen aus den Bereichen HTML / CSS / PHP / MySQL / CMS / Drupal.

Mehr Information finden Sie in unserer Entwicklungswebsite www.dfbx.ch, wo die Grundelemente des neuen Portals bereits im Testbetrieb laufen.

Ihre Tätigkeit wird an keinen Ort gebunden sein, sondern kann weitgehend im eigenen Umfeld erfolgen.

Lassen Sie es uns bitte wissen, wenn Sie Ihr Können und einen Teil Ihrer Freizeit für eine gute Sache zur Verfügung stellen möchten, entweder unter www.dfbx.ch oder direkt bei unserem Softwarechef HP Sigrist, 056 470 14 91, Max Annen

Beneke von der Sektion Norddeutschland mit seinem hervorragend nachgebauten Bahnhof Gletsch im Massstab 1:87. Integriert in das Gesamtkonzept diente der Ausstellungsstand der Kollegen der Sektion Niederlande im Stil des Aussichtswagens C 2351 als attraktiver Info- und Souvenirbereich. Er wurde von beiden Sektionen zusammen betreut.

Die Messe war für uns alle ein absoluter Erfolg. Neben unzähligen konkreten Gesprächen über Reisen zu unserer Bahn konnten wir erstmals wieder Neumitglieder werben, Besucher für die Fronarbeit interessieren, den Souvenirverkauf gegenüber Vorjahr verdoppeln und fast 150 DVD der Sektion Niederlande verkaufen! Ein Bestseller in unserem Verkaufsprogramm war wieder einmal die «Furka-Zahnstange». Zur Überraschung unseres Souvenir-

Fachmannes, Heinz Fränsing, waren die bei uns noch vorhandenen Restbestände bereits am vorletzten Messtag ausverkauft.

Entsprechend gut war über den gesamten Zeitraum die Stimmung und Motivation unserer täglich wechselnden deutsch-niederländischen Messe-Mannschaft. Aufgrund der von Beginn an sehr guten Zusammenarbeit ist eine Neuauflage dieses Erfolgsmodells (vorbehaltlich der Teilnahmezusage) bereits beschlossene Sache. Wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal bei der ganzen Mannschaft und allen, die auch im Hintergrund zum Gelingen und zum Erfolg der Messe beigetragen haben.

Sektion Nordrhein-Westfalen
Frank Waffel

Sektion Niederlande
Jeroen Wolff



Helmut Bauer, Heinz Fränsing, Dirk Zimmermann, Heinz Waffel, Klaus Hanse (alle Sektion NRW), Rob Janzen und Jeroen Wolff (beide Sektion Niederlande) – Helmut Bauer, Heinz Fränsing, Dirk Zimmermann, Heinz Waffel, Klaus Hanse (tous Section NRW), Rob Janzen et Jeroen Wolff (les deux Section Pays-Bas).

NRW ist eine Reise wert, weil

... im Ruhrgebiet mit seinen Traditionsclubs die Fussball-Begeisterung keine Grenzen kennt. Davon konnten sich die beiden oben genannten am Abend des zeitgleich zur Messe stattfindenden DFB-Pokalfinales Borussia Dortmund – Bayern München in der Dortmunder Innenstadt überzeugen. Eine Stadt in schwarz-gelb, 15'000 Fans beim Public-Viewing und völlig überfüllte Kneipen hinterliessen einen nachhaltigen Eindruck. Die fröhliche Atmosphäre und die vielen kleinen Erlebnisse sorgten für einen interessanten Abend – ähnlich der gemeinsamen Arbeit rund um unsere Dampfbahn.

Frank Waffel

Schwaben

Am 6. März fand die Hauptversammlung unserer Sektion statt. Aus gesundheitlichen Gründen ist leider Peter Rost von seinem Amt als Delegierter zurückgetreten. Als Nachfolger wurde Manfred Zäpfler gewählt. Neuer stellvertretender Kassenprüfer ist Gerhard Wilhelm. Im Anschluss an den offiziellen Teil konnten wir interessante Bilder von der Bagdad- und Hedschasbahn sowie von der letztjährigen Bauwoche sehen.

Vortrag beim VDI in Stuttgart

Anfang Februar fand beim Arbeitskreis Historische Technik des VDI in Stuttgart eine Veranstaltung zum Thema Furka statt, die in Zusammenarbeit mit den Sektionen Stuttgart und Schwaben sowie dem VDI organisiert wurde. Anlässlich dieses Abends war von Bernd Hillemeier ein sehr interessanter Vortrag vorbereitet worden, der sich schwerpunktmässig mit dem Thema «Technik an der Furka» auseinandersetzte. Beginnend mit den verschiedenen Planungsvarianten für eine mögliche Ost-West Alpeisenbahn über die unterschiedlichen Zahnstangensysteme wurde ein Bogen gespannt bis zu technischen Gegebenheiten beim heutigen Betrieb und den Planungen für «Oberwald 2010». Das fachkundige Publikum hörte aufmerksam zu und war von den Ausführungen begeistert. Vor allem der Ansatz, das Thema mehr von der technischen als von der touristischen Seite her aufzuarbeiten, fand bei den Ingenieuren grosse Zustimmung. Bilder und Videos vom Fahrbetrieb auf der Furka-Bergstrecke rundeten den gelungenen Abend ab.

nend mit den verschiedenen Planungsvarianten für eine mögliche Ost-West Alpeisenbahn über die unterschiedlichen Zahnstangensysteme wurde ein Bogen gespannt bis zu technischen Gegebenheiten beim heutigen Betrieb und den Planungen für «Oberwald 2010». Das fachkundige Publikum hörte aufmerksam zu und war von den Ausführungen begeistert. Vor allem der Ansatz, das Thema mehr von der technischen als von der touristischen Seite her aufzuarbeiten, fand bei den Ingenieuren grosse Zustimmung. Bilder und Videos vom Fahrbetrieb auf der Furka-Bergstrecke rundeten den gelungenen Abend ab.

Sektionsfahrt 2008

In diesem Jahr wird von der Sektion Schwaben keine mehrtägige Sektionsausfahrt organisiert. Stattdessen planen wir, eine oder mehrere (Halb)Tagesausfahrten zu besonderen Bahn-Highlights in unserer näheren Umgebung durchzuführen. Diese Ausfahrten finden samstags statt, wenn man sieht, dass auch das Wetter entsprechend mitspielt. Mögliche Ziele könnten sein: Härtsfeldbahn, Rheinregulierungsbahn, Bregenzeralpeisenbahn, usw. Weitere Ideen sind gerne willkommen.

Wer Interesse hat, an solchen kurzfristigen Ausfahrten teilzunehmen, kann sich bei Bernd Hillemeier unter +49 (0)8282 5668 oder bei Christof Schmid unter +49(0)7304 41819 auf eine Telefonliste setzen lassen. Sobald ein Termin feststeht, werden alle Interessenten informiert. Je nach Teilnehmerzahl werden wir dann Fahrgemeinschaften bilden.

Besichtigung der NEAT-Baustelle Sedrun am 15. Juli 2008

Wie bereits im Vorjahr bieten wir auch dieses Jahr wieder in Zusammenarbeit mit der Volkshochschule Neu-Ulm/Ilertissen eine Fahrt zur Baustelle des Gotthard-Basistunnels mit interessanten

Besichtigungsmöglichkeiten und Einblicken an. Ziel ist diesmal der «Zwischenanriff» in Sedrun. Nähere Informationen über Abfahrtszeiten und -orte sowie Kosten können bei Bernd Hillemeier unter +49 (0)8282 5668 erfragt werden. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Christof Schmid
Schriftführer

**Wichtige Adressen auf einen Blick****Stiftungsrat SFB****SR-Präsident**

Peter Schwaller
Lägernweg 6
CH-5304 Erdingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
E-Mail sfb-praesident@fu-be.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
E-Mail sfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Tonismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
dfb-vrp@fu-be.ch

SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeier
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
E-Mail vfb-vizepraesident@fu-be.ch

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
E-Mail vfb-aargau@fu-be.ch

SR

Hans Meiner
Bergstrasse 82
CH-6010 Kriens
Telefon P 041 310 93 77
Mobile N 079 692 79 21
E-Mail mmeiner@hispeed.ch

SR

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

SR

Peter Riedwyl
Egghalde 22
6206 Neuenkirch
Telefon +41 41 467 26 62
Fax +41 41 467 36 63
Mobile +41 79 418 37 36
E-Mail priedwyl@hotmail.com

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
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 78 859 45 90
sfb-praes1000club@fu-be.ch

Aktienregister/Sekretariat**Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG Aktienregister**

Robert Wyss
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-aktienregister@fu-be.ch

Administration, Logistik, Sekretariat

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

Termine im 2. Halbjahr 2008

30. Juni bis 5. Juli	Bauwoche Sektion Schwaben
10. Juli	Stammtisch
15. Juli	Besichtigung NEAT Sedrun
4. September	Stammtisch
2. Oktober	Stammtisch
6. November	Stammtisch
4. Dezember	Jahresabschlussessen

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon P +41 44 700 27 64
Telefon G +41 44 295 55 01
Mobile +41 79 447 60 07
oskar.laubi@bluewin.ch

VR-Vizepräsident

Hansruedi Fehrlin
Lobenschwendli 16
CH-9038 Rehetobel
Telefon +41 71 877 22 33
Fax +41 71 877 22 15
Mobile +41 79 830 64 81
fam.fehrlin@netvision.ch

VR

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

VR

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

VR

Karlheinz Orth
Leithenstrasse 10
D-91080 Marloffstein
Telefon +49 913 15 26 04
Mobile +49 170 850 43 85
khorth@t-online.de

VR

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

VR

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
hermannwalsler@bluewin.ch

VR

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

VR

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
im Acker 6a
Postfach 675
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
dfb-bau@fu-be.ch

Reisedienst

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

Personal

Peter Schwarzenbach
Raad
CH-8498 Gibswil
Tel./Fax +41 55 246 36 15
Mobile +41 79 673 60 65
dfb-personal@fu-be.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 (gültig von Mai bis Oktober)
+41 79 205 14 24
dfb-betrieb@fu-be.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
dfb-zfw@fu-be.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
dfb-marketing@fu-be.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@fu-be.ch

Leiter Rückwärtige Dienste

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

Souvenirhandel DFB

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

Infopoint Gletsch

3999 Gletsch
Telefon +41 27 973 14 90
kontakt@infopoint-gletsch.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@fu-be.ch

Mitglieder-Service

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

Finanzen

René Dergias
Neumättlistrasse 4
CH-5300 Turgi
Tel. +41 56 223 26 29
Fax +41 56 223 26 37
Mobile +41 79 629 55 84
vfb-finanzen@fu-be.ch

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

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

Sekretär

Julian Witschi
Bernbijoustr. 28
3011 Bern
Telefon +41 31 398 52 12
Mobile +41 79 399 04 86
vfb-sekretaer@fu-be.ch

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Paul Tschudin
Hörnliallee 145
CH-4125 Riehen
Telefon +41 61 601 30 67
Mobile +41 79 327 24 19
paul.tschudin@bluewin.ch

Innerschweiz

Roland Mühlethaler
Rosengartenstrasse 19
CH-6023 Rothenburg
Telefon/Fax +41 41 281 00 05

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 44 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28

Bern

Peter Bollinger
Blumenweg 18
CH-3315 Bätterkinden
Telefon/Fax +41 32 665 23 25
praesident@vfb-bern.de

Aargau

Walter Benz
Propstbergweg 10
CH-5312 Döttingen
Telefon +41 56 245 29 03
walterundverena@gmx.ch

Romandie

Président a.i. Pierre Keller
Av. Edouard Dapples 15
1006 Lausanne
Telefon +41 21 616 42 62
Mobile +41 79 305 96 86
pierre@kellerp.ch

Gotthard

Stefan Gretener
Marktgasse 17
CH-4600 Olten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
stefan.gretener@vfb-gotthard.com

Edelweiss

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

Wallis

Andrea Andenmatten
Sandstrasse 28
CH-3904 Naters
Telefon +41 27 946 87 14
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

Graubünden

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

Ostschweiz

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

Solothurn

Heidi Albisser-Schiäfli
Fritz Buserstrasse 9
Postfach 20
3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24
Mobile +41 79 716 68 91
Albisser.heidi@bluewin.ch

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Borgsdorf
Telefon +49 3303 40 4769
Axel.Schiele@Furka-
Bergstrecke.de

Norddeutschland

Ralf Hamann
Tratziger Strasse 20
D-22043 Hamburg
Telefon/Fax +49 40 656 2173
H.Racine@gmx.de

Nordrhein-Westfalen

Frank Waffel
Auf der Kluse 20 A
44263 Dortmund
Tel./Fax +49 231 43 00 42
frankwaffel@aol.com

Rhein-Main

Joachim Ziegler
Kreuzweg 7
D-65719 Hofheim a. Ts.
Telefon +49 6192 8825
furka.rhein-main@gmx.de

Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf
Bothestrasse 64
D-69126 Heidelberg
Telefon/Fax +49 6221 38 4048
Gerhard.Mollenkopf@web.de

Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175
us.kern@t-online.de

Schwaben

Bernd Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon +49 8282 56 68
hillemeyr@t-online.de

München/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
helmut.mack@arcor.de

Nürnberg

Volker Kabisch
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
v.kabisch@arcor.de

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
jmw.croes@hccnet.nl

Belgien

Paul Berce
Avenue Jules Génicot 9
B-1160 Bruxelles
Mobile +32 476 95 20 75
paul.berce@skynet.be



① Original SIGG-Flasche, blau mit Edelweiss, Inhalt 0,6 l, Höhe ca. 21 cm, **CHF 28.-**



Tischset Vorderseite



Tischset Rückseite

② Tischset (laminiert), doppelseitig bedruckt, mit abgerundeten Ecken, ca. 43 x 29 cm, **CHF 9.50**



③ Original SIGG Kinder-Flasche «Thomas die kleine Lok», Inhalt 0,3 l, Höhe ca. 15 cm, **CHF 22.-**



④ Mousepad (Foto = Handmuster), ca. 19,5 x 24,0 cm, **CHF 15.-**



⑤ Schlüsselanhänger mit Dampfbahn-Motiv, mit Clip zum leichteren Öffnen des Rings, herzförmig, **CHF 14.-**



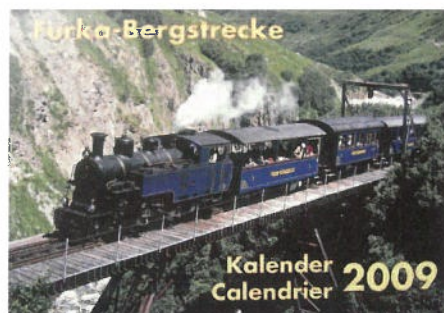
⑥ Schlüsselanhänger mit Dampfbahn-Motiv, mit Clip zum leichteren Öffnen des Rings, oval, **CHF 14.-**



⑦ Plüschlok «Willi», passend zum Kinderbuch «Schaffnerteddy Fritz», Grösse ca. 27 x 17 x 21 cm, **CHF 16.80**



⑧ Kinderbuch «Schaffnerteddy Fritz», eine bebilderte Geschichte zum Vorlesen, 36 Seiten, farbig, **CHF 19.80**



⑨ Kalender 2009, ca. 30 x 21 cm, geklappt, **CHF 14.-**



⑩ DVD «Furka-Bergstrecke Realp-Gletsch-Oberwald», interaktiv, ca. 80 Minuten, d, e, f, i
© VFB Sektion Niederlande 2007, Erlös zu Gunsten Stiftung Furka-Bergstrecke, **CHF 29.90**

Hiermit bestelle ich:

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

Weitere Artikel unter www.furka-bergstrecke.ch

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____ D.a.d.F. 2/08

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041 870 07 86, souvenir@fu-be.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.-.