



dampf an der furka



Generalversammlung der DFB AG **2**

Der Wechsel im Verwaltungsrat der DFB AG hat stattgefunden und wir haben auch einen neuen Präsidenten, Ernst Künzli



Im Einsatz für die Furka-Dampfbahn **4**

Die Gruppe der Schreinerpraktiker/-innen vor der Steffenbachbrücke. Sie bauten u.a. eine neue Treppe bei der Wilerbrücke.



Die erste Zahnradbahn der Welt **11**

Die erste Zahnradbahn der Welt führt seit 1869 auf den Mount Washington im Bundesstaat New Hampshire (USA)



Erster Fahrtag, 21. Juni 2014 **14**

Familie Treiber aus Ansbach (D) schliesst ihre schönen Schweizer Ferien mit einer Dampffahrt von Oberwald nach Realp ab.



Projekt Tunnelverkleidung **24**

Die Gruppe der Asylbewerber beim Bau der Tunnelportale mit dem Steinmetz Jakob Calgacani.



Schnuppertag bei der DFB **27**

Einfach einmalig – ein Schnuppertag bei der DFB



VFB-Sektionsreise München/Oberbayern 2014 **35**

Der Dampfzug der Fichtelbergbahn überquert das Viadukt vor dem Kurort Oberwiesenthal (Erzgebirge, D)



Sektion Ostschweiz **37**

Fronis der Sektion Ostschweiz nehmen aus dem Fahrmischer bei Realp den Beton entgegen



Legende Titelbild

Lok 3 der Blonay-Chamby-Bahn wird in Ulrichen sorgfältig vom Tieflader auf die Gleise abgeladen. Bild: Jürg Zimmermann

Alle Themen

aktuelles

Editorial	1
Wachtablösung bei der DFB AG	2
Schreinerpraktiker und Lehrwerkstätte Bern	4
DFB Strategie 2020 – Teil 2	6
Bilanz und Ausblick der Stiftung Furka-Bergstrecke	9
Zugbegleiter, ein Schoggi-Job?	10
Mount Washington per Zahnradbahn	11
Ein Traum wurde wahr?!	13
Realp – Oberwald	14
Mitglieder des VFB sind nicht mehr	15
High-Tech meets Old Black Lady	16
VFB Wallis am Jubiläum	
100 Jahre Brig–Gletsch	18
Theater in der Wagenwerkstatt	19
Jubiläums-Feierlichkeiten 15.–17. August 2014	20
Saisonsplitter 2014	22
Es war anno dazumal	23
«Facelifting» entlang der Bergstrecke	24
Einfach – einmalig	27
Ecoles Professionnelles, Berne	28
Relève de la garde au DFB SA	29
Stratégie DFB 2020	30

aus den Sktionen

Aargau	33
Innerschweiz	34
Nordwestschweiz	34
Oberbayern	35
Ostschweiz	37
Sektion Rhein-Main	38
Romandie	38
Wallis	39
Zürich	33

impresum **26**

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2014	18.10.2014
Erscheint Ende November	
Ausgabe 1/2015	03.01.2015
Erscheint Mitte Februar	
Ausgabe 2/2015	03.05.2015
Erscheint Mitte Juni	
Ausgabe 3/2015	02.08.2015
Erscheint Ende August	

Editorial

Mitglied des Vereins Furka Bergstrecke (VFB) – nein danke, ich bin kein Vereinsheini. Da nützt es nichts, vom Unterstützen der Hunderten von Fronis (meist Pensionierten) zu sprechen, welchen eine sinnvolle Freizeitgestaltung ermöglicht, ein Kulturgut von aussergewöhnlichem Ausmass zu gestalten und last but not least verbilligtes Fahren auf der Bergstrecke zu geniessen. Nun haben wir in VFB Tausende von Mitgliedern, organisiert in dreiundzwanzig Sektionen. Von diesen müssen die Vorstände organisiert werden – keine leichte Sache. So war eine Schweizer Sektion sehr lange ohne Präsident und konnte nun dieses Jahr endlich einen neuen wählen. Übrigens sind auch im Schweizer Alpenclub (SAC) drei Sektionen ebenfalls ohne Präsident. Das ist bitter.

Gibt es Lösungen? Sicher. Leider ist es schwierig, junge Menschen und junge Erwachsene für eine Vorstandsarbeit zu gewinnen. «Dampfbahn» scheint eher für reifere Leute gedacht zu sein. Wichtig aber ist, dass man schon früh, z. B. in der Familie, mit der Materie in Kontakt kommt. Immer mehr Familien unternehmen eine Reise mit unserer «Tschipfubahn», und so etwas bleibt hängen, leider nur vorwiegend bei Buben. Vereine mit Jugendgruppen (meist Sportvereine) haben es da einfacher, sie können in späteren Jahren auf ehemalige Junioren zurückgreifen. Üblich ist auch, dass ein Amtsinhaber mit seinem Vorbild einen Mitstreiter aufbauen kann. Kein leichtes Anliegen, v. a. wenn immer wieder Querelen und obstruktive Elemente ihr Unwesen treiben.

Hilfe bei allen diesen Problemen findet man bei «Vitamin B», ein Engagement der Migros im Rahmen des «Kulturprozentes».

Ruedi Traub, Redaktor

Quellen: NZZ vom 26. Mai 2014 und www.vitaminb.ch



Foto: Ruedi Traub

Traktion am ersten Fahrtag oberhalb Gletsch/Premier jour de circulation au-dessus de Gletsch

Editorial

Moi, membre de l'Association de la Ligne Sommitale de la Furka (ALSF)? – non merci, très peu pour moi! A quoi bon dès lors parler du soutien de ces centaines de «fronis» (retraités pour la plupart) à qui l'on offre une occupation pleine de sens dans leur temps libre, un bien culturel d'exceptionnelle grandeur à façonner et, last but not least, des voyages à prix réduit sur la ligne sommitale? Nous avons maintenant à l'ALSF des milliers de membres, organisés en 23 sections. Celles-ci doivent organiser leur comité – pas une mince affaire. Ainsi une section suisse a été très longtemps sans président, et a pu en élire un nouveau cette année. Par ailleurs, au Club Alpin Suisse (CAS) aussi, 3 sections sont sans président. C'est amer.

Y a-t-il des solutions? Certainement. Ce qui ne fonctionne pas très bien, c'est de convaincre de jeunes gens et de jeunes adultes de collaborer à un comité. Le thème «train à vapeur» est plutôt conçu pour des gens plus mûrs. Il est cependant important d'entrer en contact avec cette matière très tôt, par exemple en famille. Toujours plus de familles entreprennent un voyage avec notre tchou-tchou et il en reste quelque chose, principalement, hélas, seulement chez les garçons. C'est plus facile pour les associations avec des groupes de jeunes (essentiellement des clubs sportifs), ils peuvent plus tard faire appel à d'anciens juniors. Il est aussi usuel qu'un responsable, par son exemple, prépare la relève. Pas si facile, surtout si des querelleurs et des éléments obstruktifs causent régulièrement des troubles.

Dans tous ces problèmes, on trouve une aide bienvenue auprès de «Vitamine B», un engagement de la Migros dans le cadre du «pourcent culturel».

Ruedi Traub, rédacteur

Source: NZZ du 26 mai 2014 et www.vitaminb.ch

Generalversammlung der DFB AG

Wachtablösung bei der DFB AG

Von Ernst Künzli, Verwaltungsratspräsident (neu, seit Juli 2014)

GV Oberwald, 28. Juni 2014

Das Hauptthema der diesjährigen Generalversammlung der DFB AG war die Wachtablösung im Verwaltungsrat. Hier kam der berechtigte Vorwurf aus dem Publikum, dass die neu zu wählenden VR-Mitglieder im Vorfeld zu wenig vorgestellt worden seien. Nebst zwei weiteren, konstruktiven Wortmeldungen wurde die Plattform des Anlasses aber leider auch «missbraucht», um alten Anliegen möglicherweise doch noch zum Durchbruch zu verhelfen. Gewisse Personenkreise hatten offensichtlich Mühe damit, bereits früher gefällte Entscheide zu akzeptieren. Für den abtretenden VR-Präsidenten Oskar Laubi war es keine leichte Aufgabe, innerhalb der ihm zur Verfügung stehenden Zeit ausführlich auf die Votanten einzugehen; dennoch wurden die Themen wie Strategie, Wagenremise, Jahresrechnung usw. vorgängig unter seiner fachkundigen Leitung im Verwaltungsrat breit diskutiert, die Beschlüsse dazu letztlich einstimmig gefasst und den Direktinteressierten mündlich kommuniziert. Die Be-

merkung des Präsidenten, dass gemäss geltender Rechtsordnung gewisse Entscheide zwingend dem Verwaltungsrat oblägen und nicht gemeinsam mit den Exponenten der Schwestergesellschaften (SFB, VFB) gefällt werden könnten, wurde denn von einigen der Zuhörer leider eher als Ausflucht interpretiert, denn als zwingende Vorgabe registriert. So blieb am Ende der GV – trotz seriöser und intensiver Arbeit im Verwaltungsrat, welche notabene ebenfalls unentgeltlich erfolgt – letztlich ein etwas fahler Nachgeschmack übrig.

Dank an den scheidenden Verwaltungsratspräsidenten/Mutationen

Ich hatte die Freude und das Glück, während mehrerer Jahre mit Oskar Laubi im Verwaltungsrat zusammenarbeiten zu dürfen. Ich empfand ihn immer als fachkundigen, loyalen und sehr einfühlsamen Menschen, welcher seinem Gegenüber stets mit Respekt begegnete, selbst dann, wenn dieses nicht immer nur «auf den Ball spielte». Es wäre somit völlig verfehlt, ihm diese vornehme Haltung gar als Schwäche auslegen zu wollen, vielmehr gebührt ihm dafür Hochachtung. Es gibt demgegenüber eine Vielzahl an anderen Beispielen aus der Wirtschaftspraxis. Ich danke Oskar an dieser Stelle für drei erfahrungsreiche Jahre, welche ich an seiner Seite verbringen durfte. Nach sieben Jahren an der Spitze dieser Bahn und in einem Alter, in dem andere bereits seit geraumer Zeit ihrem Pensioniertenleben fröhnen durften, zieht er sich nun ebenfalls aus seiner aktiven beruflichen Tätigkeit zurück. Dank der gemeinsamen Zeit bin ich auf die neu von ihm übernommene Funktion als VR-Präsident denn auch bestens vorbereitet. Ich werde auf meine Art und Weise versuchen, sein angefangenes Werk fortzuführen.



Foto: Jürg Zimmermann

Handshake des abtretenden VRP Oskar Laubi mit dem neuen VRP Ernst Künzli/poignée de main du président sortant du CA Oskar Laubi avec le nouveau président Ernst Künzli

Nebst Oskar Laubi verlassen zwei weitere altgediente Verwaltungsräte die Kommandobrücke. Es handelt sich einerseits um Hermann Walser, bisher Vizepräsident, welcher unverhofft aus gesundheitlichen Gründen kürzertreten muss und andererseits um Jean-Pierre Deriaz, unseren Vertreter aus der welschen Schweiz, welcher seinen Rücktritt auf dieses Datum hin schon vor längerer Zeit bekanntgegeben hat. Herzlichen Dank an alle für ihren jahrelangen, aufopfernden Einsatz zugunsten der Dampfbahn. Mit Zustimmung der Generalversammlung wird die Funktion des Vizepräsidenten im Aufsichtsgremium neu vom langjährigen Verwaltungsratsmitglied



Foto: Jürg Zimmermann

Der scheidende VRP, Oskar Laubi, anlässlich der GV der DFB AG vom 28. Juni 2014/Le président sortant du CA, Oskar Laubi, lors de l'AG du DFB SA le 28 juin 2014



Neu gewählte Verwaltungsräte (v.l.n.r.: Pierre-Philippe Durussel, Oskar Brodmann, Peter Lerch)/Les conseillers d'administration nouvellement élus (de gauche à droite Pierre-Philippe Durussel, Oskar Brodmann, Peter Lerch)

Franz Kissling übernommen. Er ersetzt Hermann Walser zudem als Vertreter in der Stiftung der DFB.

Die Generalversammlung wählte überdies folgende neuen Verwaltungsräte für eine Amtsperiode von drei Jahren: Pierre-Philippe Durussel, Oskar Brodmann und Peter Lerch. Alle drei stehen noch im aktiven Berufsleben; die Kontinuität im VR sollte daher auf längere Sicht gewahrt bleiben.

Pierre-Philippe Durussel, Jahrgang 1957:

Er ist wohnhaft in Granges (VD) und stellt so weiterhin die Verankerung der Bahn in der welschen Schweiz sicher. Mit seinem Wirtschaftsstudium an der Universität Lausanne und in seiner jetzigen Funktion als Chef des internen Inspektorates eines Bundesbetriebes bringt er wichtige Voraussetzungen mit, um die Finanzen der Dampfbahn mit kritischem Auge durchleuchten zu können. Seine Affinität zu technischen Belangen unterstreicht er zudem mit einem 4-semestrigen Studium als Maschineningenieur an der ETH Lausanne.

Oskar Brodmann, Jahrgang 1952:

Sein Wohn- und Lebensraum ist Hinwil im Zürcher Oberland. Als Produktbereichsleiter und Mitglied der Geschäftsleitung eines bedeutenden Maschinenbauunternehmens ist er beruflich allerdings oft unterwegs. Daneben sitzt er noch im Ver-

waltungsrat eines mittelständischen Produktionsunternehmens. Oskar Brodmann hat ursprünglich an der ETH in Zürich Chemie studiert und mit dem Diplom als Chemieingenieur abgeschlossen. Seine Verbundenheit mit der Bahn zeigt sich in seinem Hobby, bei dem er als aktives Mitglied beim DVZO zuerst als Kondukteur und später als Zugführer tätig war und dies bis heute auch geblieben ist. Neben der Zugführer-Lizenz besitzt er ebenso die Lizenz des BAV als Manövrist.

Peter Lerch, Jahrgang 1960:

Er ist in Köniz (BE) zu Hause. Als Leiter Planung und Verkehr in einem bedeutenden Dienstleistungszentrum des Kantons Bern bekleidet er ebenfalls eine wichtige Funktion des Bundes. Daneben bringt er auch Führungserfahrung aus dem Militär mit, wo er eine Sappeurkompanie kommandierte. Ausbildungsmässig hat er ein ETH-Studium als Forstingenieur abgeschlossen und später noch ein Nachdiplomstudium an der BFH als «Executive Master of Business Administration in Integrated Management» erfolgreich absolviert.

Künftige Herausforderungen

Ich freue mich auf die künftigen Herausforderungen, welche sich mit dem Führungswechsel in der Sache allerdings nicht wesentlich geändert haben. *An erster Stelle* steht nach wie vor die Sicherung des Bahnbetriebes. Diese fokussiert sich zum einen auf das Rollmaterial, für welches von Bundeseite etliche Vorschriften bestehen, und zum andern auf das Umgelände und die Infrastruktur. Es gilt dabei, Veränderungen im Einflussbereich der Strecke genaustens zu beobachten und im Falle von naturbedingten Störungen, wie zum Beispiel bei Unterspülung des Trassees, rechtzeitig Sanierungsmassnahmen einzuleiten.

An zweiter Stelle kommt der sinnvolle Weiterausbau der Infrastruktur, mit dem Ziel, das Kulturgut der Bahn langfristig auf dem gewünschten Anspruchsniveau zu halten. Hier denke ich u. a. an die geplante Wagenhalle zur Qualitätserhaltung des Rollmaterials, sowie an die Fertigstellung der Werkstätte Realp.

An letzter Stelle in der Prioritätenfolge, aber dennoch von Bedeutung, wenn es darum geht, die laufenden Betriebskosten aufzufangen, geht es um die Neuerschliessung von Einnahmequellen; dies kann u. U. durch gezielte Kooperationen mit Vertretern aus dem Tourismus und der Hotellerie geschehen. Für die Aufgaben aus der ersten und der zweiten Prioritätsstufe braucht es hauptsächlich grössere, auch einmalige, Zuschüsse. Dabei kann die Sicherheit nicht zuwarten und es müssen entsprechende Finanzquellen zwingend erschlossen werden. Hier denke ich in erster Linie an Gelder, welche über die Stiftung zu uns fliessen werden. Der Weiterausbau ist dabei allerdings massvoll, im Einklang mit dem Finanzplan – und dieser letztlich ebenfalls unter Berücksichtigung zu erwartender Spenden und Kaitalerhöhungen – voranzutreiben.

Um das Ziel unserer Maximalvariante bei den Ausbauplänen realisieren zu können, wären zwingend höhere Einnahmen als bisher vonnöten. Allerdings stehen wir hier nicht unter Druck. Gewisse Ausbauschritte lassen sich auf der Zeitachse durchaus nach hinten schieben. Die Abfolge dieser Schritte ist im Strategieplan, welcher im «Dampf an der Furka» ebenfalls in verschiedenen Beiträgen aufgezeigt wird, festgehalten. Er gibt uns die Richtung vor, nicht aber die Geschwindigkeit.

Mein persönlicher Wunsch

Mein Wunsch und meine Absicht ist es, die Zusammenarbeit mit den Spitzen der SFB und des VFB auf einer rein sachlichen Ebene führen zu können. Sowohl die DFB AG als auch die beiden letztgenannten Schwesterorganisationen haben nämlich ein gemeinsames Ziel: «ein Kulturgut erster Güte» zu erhalten oder gar weiterzuentwickeln. Alle Bemühungen, um dorthin zu gelangen, geschehen erfreulicherweise auf unentgeltlicher Basis. Wenn es uns hier zudem gelingen sollte, persönliche Interessen zum Wohle der Sache in den Hintergrund zu rücken, so wären wir unserem Ziel bereits einen Schritt nähergekommen.

Schreinerpraktiker/-innen im Einsatz für die Furka-Dampfbahn

Schreinerpraktiker und Lehrwerkstätte Bern

Bericht der Lernenden

Während der Woche vom 11. bis 16. Mai 2014 leisteten 17 Schreinerpraktiker/-Innen EBA und PRA und drei Leiter Frondienst in Realp. Trotz einem Wintereinbruch arbeiteten die Jugendlichen engagiert unter anderem am Bau des Bahndepots, einer neuen Treppe bei der Wilerbrücke und an der Reparatur eines Personenübergangs. Der Bericht – von den Lernenden selbst erstellt – gibt einen Einblick in die erlebnisreiche Woche.

Dies war nun die Gotthardbahn!

Am Sonntag, 11. Mai 2014, stiegen wir in Bern in den Zug, fuhren bei Thun und Spiez durch und die letzte Haltestelle war Brig. Als wir in Brig angekommen waren, gingen wir auf den nächsten Zug zu. Dies war nun die MGBahn! Nach ca. einer Stunde kamen wir endlich in Realp an! Dort richteten wir unsere Zimmer ein, gingen essen, um 22.00 Uhr war Nachtruhe und es wurde schnell leiser!

Die körperliche Arbeit hält warm

Am Montagmorgen sind wir um 6.15 Uhr aufgestanden und um 6.45 Uhr trafen wir uns vor der Unterkunft, damit wir pünktlich um 7.00 Uhr in der Beiz frühstücken konnten. Danach wurde die Arbeit eingeteilt. Ich war mit drei Kollegen den ganzen Tag auf dem Schienenwagen, wir haben Schienen umgelagert, die im Hochwasserpegel eines Flusses liegen. Es war ein älterer Schienenwagen mit zwei kleineren Schwenkarmen mit einem Kurbelschlitten, der auf dem kleinen Kran vor- und zurückfahren kann. Jeder dieser kleinen Kräne kann eine Tonne heben und zwar nur mit Muskelkraft. Am Ende der Kette, die durch die Kurbel läuft, hat es einen Greifer, den man über den oberen Teil der Schiene hält. Wenn man heraufkurbelt, klemmt der Greifer die Schiene von alleine ein, danach fährt

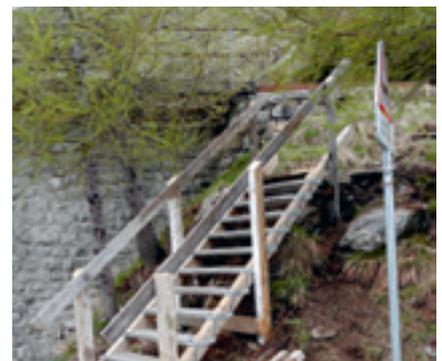


Ausflug mit der Klasse zur Steffenbachbrücke als Dank / En remerciement, excursion de la classe au pont de Steffenbach

man die Schiene über den Wagen und lässt sie auf den Wagen hinab und zwar so lange, bis der Wagen voll ist. Danach sind wir ein Stück zurückgefahren, wo ein anderes Schienenlager schon vorbereitet war und holen die Holzrutschen ab um sie genau zu positionieren. Wir spürten die Kälte nicht, weil uns die recht harte körperliche Arbeit warm gehalten hat.

Eine neue Treppe für die DFB

Am Dienstag war der zweite Arbeitstag. Als erstes haben wir bis um ca. 8.00 Uhr gefrühstückt. Wir wurden in drei Gruppen eingeteilt. Eine Gruppe war an der Fassade des Depots, die zweite Gruppe hat die Eisenbahnschienen umplatziert und die letzte Gruppe hat eine Treppe für die DFB gemacht. Ich war in der Gruppe mit Herrn Buffolino, Herrn Leuenberger und mit unserem Chef Herrn Aebersold. Als Erstes haben wir die Treppe mit den Holzlatten zusammengeschraubt.



Neu erstellte Zugangstreppe zur Wilerbrücke / Nouvel escalier d'accès au pont de Wiler

Wir haben nicht aufgegeben

Am Mittwoch sind wir als erstes auf das Gerüst gegangen. Dort haben wir die letzten acht Latten an die Betonwand geschraubt.

Anschließend wurde isoliert. Eine andere Gruppe befestigte dann die zweite Latting. Es war sehr kalt und es schneite und uns sind die Finger eingefroren. Doch wir haben nicht aufgegeben.

Eine Gruppe machte für einen halben Tag einen Ausflug mit Herrn Jenni. Eigentlich wollten wir mit einem Förster einen Schutzwald oberhalb von Andermatt anschauen, der das Dorf vor Lawinen schützt. Wegen des schlechten Wetters sind wir aber mit dem Zug nach Andermatt gefahren und schauten ein Wasserkraftwerk an.

Die komplette Fassade ist isoliert

Wieder arbeiteten wir an der Fassade oder an Zusatzaufgaben. Wir schnitten Steinfaserplatten ab, damit die Fenster frei wurden. Zwei arbeiteten zuoberst. Sie befestigten Leisten oben entlang der Fassade, damit man am Nachmittag die Blachen als Wetterschutz befestigen konnte. Bis am Abend war die komplette Fassade fertig isoliert.

So konnten wir bereits die Blachen mit der ganzen Klasse montieren.

Endlich schön!

An unserem letzten Tag war es zum ersten Mal richtig schön. Es ging wieder jede Gruppe an ihre Arbeit. Eine Gruppe sicherte die übrigen Latten für den Winter und die restlichen arbeiteten nochmals am Gerüst, weil die Blachen, die wir zuoberst montiert hatten, nicht bis an den Boden reichten.

Als Abschluss machten wir mit einem Dieselzug einen Ausflug Richtung Oberwald. Danach sind wir zur Gemeinde packen und putzen gegangen. Herr Rohrer nahm unser Gepäck mit und wir gingen Mittagessen. So endete unser schönes Arbeitslager. Wir lernten in der Gruppe zu arbeiten, schade, mussten einige wegen



Rost- und Isolierarbeiten am neuen Depot / Travaux d'isolation au nouveau dépôt

Krankheit bereits Mitte Woche das Projektlager verlassen!

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitglied werden

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

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Für Zahlungen aus dem Ausland

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

Für Gönner aus Deutschland

Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.
Kontonummer: 1043 9302
Bank: Volksbank Lauterbach eG
BLZ 519 900 00
IBAN: DE 6151 9900 0000 1043 9302
BiC: GENODE51LB1

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die einge-

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

Zukunft der Dampfbahn

DFB Strategie 2020 – Teil 2

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

In der letzten Ausgabe des DadF hatten wir im ersten Teil dieser Serie den Strategieprozess beschrieben und das Team vorgestellt, die verschiedenen Szenarien beleuchtet und über die Eckpunkte der DFB Strategie 2020 informiert. Wir haben im Detail aufgezeigt, welche Optionen es für den Betrieb des Abschnitts Oberwald–Gletsch bei hoher Brandgefahr gibt und dass eine Elektrifikation aus finanziellen und betrieblichen Gründen nicht in Frage kommt.

Als Nachtrag ist zu präzisieren, dass die Kostenschätzung für die Elektrifikation davon ausging, dass die erforderlichen Leistungen (Installation Fahrleitung und Revision von 2 Triebfahrzeugen) von Dritten zu marktüblichen Konditionen zugekauft würden. Die Gründe für die Abweichung von der üblichen, mit Freiwilligen und gesponsertem Material ausgehenden Kostenschätzung, liegen darin, dass die DFB im Zeitraum, in welchem eine Traktionsalternative zu Kohledampf erforderlich ist, weder über die Ressourcen noch das Knowhow für ein solches Projekt verfügt und diese deshalb extern beziehen müsste. Im heutigen zweiten Teil wollen wir uns detaillierter mit dem Betriebskonzept 2020 und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen befassen.

Betriebskonzept 2020

Die Rolle von Gletsch

Aus der Analyse geht klar hervor, dass das grösste Kundenpotenzial Tagesausflügler aus der Region Innerschweiz, Zürich, Ostschweiz, Basel, Bern und Westschweiz sind. Das primäre «Einfallstor» für diese Gäste ist die Achse Göschenen–Andermatt–Realp, sekundär Brig–Oberwald, tertiär Meiringen–



Bild: Urs Züllig

Grimsel–Gletsch. Die Zielgruppe der Feriengäste (Goms/Urserental) ist zahlenmässig von untergeordneter Bedeutung.

Aus dieser Tatsache lässt sich klar ableiten, dass die DFB Züge am Morgen in Realp oder Oberwald starten und abends auch wieder dort enden müssen. Der Quellverkehr ab Gletsch ist minimal, Reisende, welche über die Grimsel an-/abreisen, sind aufgrund der längeren Anfahrstrecke später unterwegs und können bestens in ein solches Betriebskonzept integriert werden.

Hingegen hat Gletsch als Tagesdestination durchaus Potenzial, sofern es gelingt, gemeinsam mit den Partnern einen attraktiven Erlebnisraum zu schaffen. Die DFB trägt diesem anerkannten Bedürfnis mit der Fahrplangestaltung Rechnung, welche dank den Ausflugszügen Oberwald–Gletsch, den Zusatzzügen nur bis Gletsch und den Postautokursen mehrstündige Aufenthalte in Gletsch ermöglicht.

Zweigeteiltes Betriebskonzept

Die Vor- und Nachteile eines durchgängigen Betriebskonzepts Realp–Oberwald gegenüber einem zweigeteilten Betriebs-

Durchgängiges Betriebskonzept	Zweigeteiltes Betriebskonzept
+ optimale, auf Kundenströme ausgerichtete Betriebsform	– Kunden werden zum Umsteigen gezwungen
+ effizienter Personaleinsatz im Rahmen der Vorgaben des Arbeitsgesetzes	– massiv höherer Personalbedarf im häufigen Einzugsbetrieb
+ optimaler Rollmaterialeinsatz	

konzept mit den Abschnitten Realp-Gletsch und Gletsch-Oberwald wurden im Rahmen eines Workshops intensiv analysiert. Die Erkenntnisse sind die folgenden: siehe Tabelle.

Da aus Kundensicht kein wesentlicher Vorteil erkennbar ist und die betrieblichen Nachteile massiv überwiegen, und empfiehlt das Strategieteam, ein geteiltes Betriebskonzept mit Zentrum Gletsch nicht weiterzuverfolgen.

Als Konsequenz aus den obigen Ausführungen ergibt sich der Bedarf nach einem betrieblichen Nebenstützpunkt in Oberwald. Dies heisst im Klartext, dass in Oberwald eine Möglichkeit für die Übernachtung von Dampflok und die Ausführung des Tagesunterhalts geschaffen werden soll. In Gletsch sind als Folge davon keine Investitionen in betriebliche Gebäude (Remise) mehr geplant.

Die zukünftige Lokremise Oberwald

Eine Lokremise in Oberwald ermöglicht den Ausbau des fahrplanmässigen Zugangebots mit Startpunkt Oberwald, das Angebot von Extrazügen ab Oberwald, vermeidet kostspielige Leerfahrten und könnte im Falle von Schwierigkeiten auf der Urner Strecke (z.B. Reuss) auch als temporäre Ersatzbetriebsbasis dienen.

Die Lokremise ist in Form einer zweistöckigen Baute (Grundriss 13 x 10 Meter, Nutzlänge 10,5 Meter) mit Innen- und Aussen-grube, östlich der Drehscheibe Oberwald, geplant.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Die Wirtschaftlichkeitsanalyse hat gezeigt, dass der Fixkostenanteil des Bahnbetriebs der DFB über 60% beträgt. Das heisst, dass diese Kosten anfallen, bevor überhaupt der erste Zug der Saison fährt.

Dasselbe gilt auch für die Kosten des einzelnen Zugs, wo über 60% auf Grossunterhalt und Abschreibungen entfallen und die variablen Kosten (betrieblichen Unterhalt, Betriebsstoffe sowie Unterkunft/ Verpflegung Personal) weniger als 40% ausmachen.

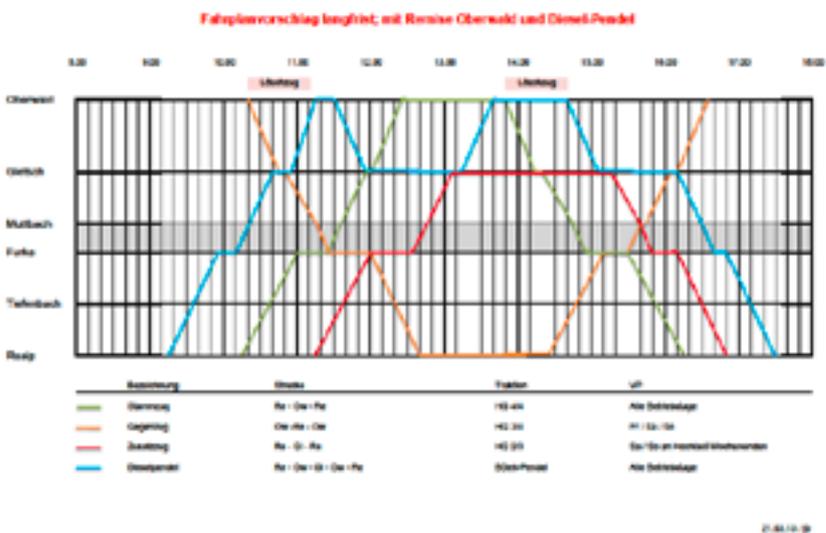
Zur Ergebnisverbesserung des Bahnbetriebs ist daher eine Vorwärtsstrategie mit einer massvollen Ausweitung des Sitzplatzangebots in Form von zusätzlichen

Die DFB im Jahre 2020

Bevor wir das Betriebskonzept 2020 vorstellen, halten wir als wesentliche Eckpunkte und Rahmenbedingungen fest:

Umfeld	Die Fahrsaison dauert witterungsbedingt maximal von Mitte Juni bis Anfang Oktober.
Betriebszeit	Die sinnvolle tägliche Betriebszeit ist für Fahrplanzüge zwischen 9 und 17 Uhr – Extrazüge können auch ausserhalb dieser Zeiten verkehren.
Streckenkapazität	Die sinnvolle «Streckenkapazität», gegeben durch Infrastruktur, Fahr- und Arbeitszeiten, liegt im verfügbaren Zeitfenster bei maximal 4 Zügen. (theoretisch, d. h. ohne Berücksichtigung der Bedürfnisse von Gästen und Personal, liegt diese bei 5.5 Zugpaaren, (Hin- und Rückfahrten Realp-Oberwald oder umgekehrt).
Zugsangebot	Aus Kundensicht ist für den fahrplanmässigen Verkehr ein einfaches, transparentes, gleichbleibendes Angebot erwünscht und am besten kommunizierbar. In Ergänzung dazu muss die DFB flexibel auf Tagesbasis auf die schwankende Nachfrage reagieren. Dies kann mit der Zugkapazität (100–200 Passagiere) oder mit Online publizierten Zusatzzügen geschehen. Das Segment der Charter- und Themenfahrten hat Potenzial und soll deutlich ausgebaut werden. Alle passquerenden Fahrplanzüge sollen sowohl 1. und 2. Klasse anbieten.
Gästebetreuung	Die erfolgreiche und beliebte Gästebetreuung auf den fahrplanmässigen Zügen erfolgt wie bisher persönlich (technische Hilfsmittel wie Audioguides können allenfalls für aussereuropäische Gäste in Frage kommen). Das Verkaufs- und Serviceangebot auf den Zügen ist unaufdringlich, um das Erlebnis der Bahnfahrt und der Bergwelt nicht zu schmälern.
Aufenthalt Furka	Die HG2/3 und in Zukunft auch die HGe4/4 müssen auf der Furka aus technischen Gründen abgedreht werden. Ein Aufenthalt in der unberührten Berglandschaft, angereichert mit Verpflegungsmöglichkeiten und Toilettenbesuch (Keine WC's im Zug), ist somit gesetzt.
Rollmaterial	Mittelfristig sind 4 Dampflok pro Saison einsatzbereit, womit nach Abzug der technischen Reserve 3 Kompositionen gebildet werden können. Das Rollmaterial wird so authentisch wie möglich mit den historischen Vorbildern restauriert.

Grafischer Fahrplan zu Betriebskonzept 2020



Fahrplan- und Extrazügen angezeigt. Dies ist in jedem Falle attraktiv und wirkt selbst bei mittlerer Auslastung der Züge ergebnisverbessernd. Diese Zugleistungen sind vorzugsweise an Betriebstagen anzubieten, um Zusatzkosten zu vermeiden respektive diese tief zu halten. Oder mit anderen Worten gesagt: Eine Fahrplanverdichtung (mehr Züge pro Tag) ist wirtschaftlicher als die Ausweitung der Fahrtage.

Das Betriebskonzept 2020

Das Betriebskonzept ist für einen Bahnbetrieb wie die DFB das Pivot-Element des Leistungsangebots, da es alle wesentlichen Input- und Output-Faktoren in sich vereinigt. Die Arbeitsgruppe favorisiert unter Berücksichtigung der obigen Eckpunkte und Rahmenbedingungen sowie in der Absicht, das heutige, erfolgreiche Betriebskonzept im Sinne einer Evolution weiterzuentwickeln, das nachfolgende Betriebskonzept 2020: (vergleiche auch den abgedruckten graphischen Fahrplan auf Seite 7).

Angebot an Extra- und Themenfahrten

Nebst den fahrplanmässigen Fahrten soll dieses Segment gefördert und ausgebaut werden. Die Möglichkeiten dazu sind ab Sasion 2014 mit der Verfügbarkeit der Komposition des Zusatzzugs und der vierten Dampflok deutlich verbessert – so können Extrafahrten auch am Wochenende angeboten werden.

Schlussbemerkung

Das vorgestellte Betriebskonzept 2020 basiert auf den heute bekannten Grundlagen und zeigt die prinzipiellen Möglichkeiten auf, das Angebot der DFB schrittweise weiterzuentwickeln. Wie aus den Ausführungen hervorgeht, enthält das Konzept hohe Freiheitsgrade bezüglich Anpassung an die Nachfrage (Verkehrszeiten, Platzangebot, Zusatzzüge, Charterangebote). Es ist in diesem Sinne auch geeignet, sich ändernden Rahmenbedingungen wie z. B. veränderten Reisegewohnheiten der Gäste nach der Eröffnung des Gotthard Basistunnels anzupassen.

(wird in DadF 4/2014 fortgesetzt)

Fahrplanmässiges Angebot

«Stammzug» (grün)

Dieser Zug bildet das Basisangebot und verkehrt täglich an Betriebstagen Realp–Oberwald–Realp. Mit Einsatz der HG 4/4 kann die Anhängelast leicht erhöht und es können bis zu 200 Passagiere befördert werden.

«Gegenzug» (orange)

Dieser Zug verkehrt als Ergänzung an Wochenenden (Fr, Sa, So) Oberwald–Realp–Oberwald. Sobald als möglich soll der Zug auch 1. Klasse führen. Ab Inbetriebnahme der Lokremise in Oberwald kann das Angebot von 2 auf 3 Zugspare mit Übernachtung in Oberwald ausgebaut werden. Der Zug ist auf die Anhängelast einer HG 3/4 ausgelegt.

«Zusatzzug» (rot)

Dieser Zug Realp–Gletsch–Realp übernimmt an frequenzstarken Tagen die Gäste mit Ziel Gletsch–Grimsel sowie Gäste mit längerem Anfahrtsweg. Dieser Zug kann je nach Bedarf mit HG 2/3 oder HG 3/4 geführt werden. Nebst den im Fahrplan publizierten Fahrten kann dieser Zug bei frühzeitig ausgebuchtem Stammzug auch zusätzlich angeordnet und Online angeboten werden.

«Dieselpendel» (hellblau)

Dieser Zug, bestehend aus BDeh 2/4 41 mit Generatorwagen und Steuerwagen verkehrt als Frühzug für Wanderer und Personal von Realp nach Oberwald. Während des Tages führt er die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch, bevor er als Spätzug wieder nach Realp zurückkehrt. Bei hoher Waldbrandgefahr im Abschnitt Oberwald–Gletsch (Brandstufe ROT) ersetzt diese Komposition die Dampfzüge auf diesem Abschnitt.

Geplante Verwendung der weiteren Triebfahrzeuge im Betriebskonzept 2020

HG 2/3 7 «Breithorn»

Die im Besitze der MGBahn befindliche Leihlok ist bekanntlich wegen diverser Probleme abgestellt. Grundsätzlich kommt sie nach Behebung dieser Mängel als Alternative zu ihrer Schwesterlok #6 «Weisshorn» (z. B. bei Revision) in Frage.

Benzintrieb- wagen

Dieses Fahrzeug kommt wegen ungenügender Passagierkapazität und Leistung (Fahrgeschwindigkeit) für regelmässige Einsätze nicht in Frage. Die Aufarbeitung hat deshalb im Rahmen der Strategie 2020 keine Priorität.

HG 4/4 16

Diese Maschine soll in weiterer Zukunft nach dem BDeh 2/4 Pendel aufgearbeitet werden und kann zusammen mit dem Generatorwagen dessen Leistungen übernehmen.



Aus der Stiftung

Bilanz und Ausblick der Stiftung Furka-Bergstrecke

von Peter Riedwyl, Präsident des Stiftungsrates

Im Vergleich zum Vorjahr konnte die Stiftung erfreulicherweise wieder mehr Geld einnehmen, als wir ausgegeben haben. Die Finanzierung der Projekte bei denen die Stiftung in der Pflicht steht, ist für 2014 und für anfangs 2015 gesichert.

Mittelverwendung

Für die Behebung der Unwetterschäden vom 29.7. und vom 9.8.2013 an der Reusssohle wurden der DFB AG CHF 86'832 überwiesen. Davon können ca. CHF 25'000 der Prävention zugeordnet werden. Für eine nächste Sanierungsetappe stehen noch CHF 226'400 zur Verfügung. Angesichts der geschätzten Gesamtkosten von 1,53 Mio. (zu) wenig. Durch den Aufwand für den Umzug der DFB Lok Werkstätte von Chur nach Uzwil waren die effektiven Ausgaben deutlich tiefer als geplant. Rund 3700 Stunden Fronarbeit wurden an den beiden Loks geleistet. Für die Lok Nr. 704, die 2016 wieder fahren sollte wurden der DFB AG CHF 198'547, überwiesen. Für die Lok 708 waren es CHF 127'212. Gesamthaft hat die Stiftung für die in ihrem Eigentum stehenden Loks bisher CHF 1'947'659 ausgegeben. Die geplanten Aufwendungen 2014 von CHF 440'000 können mit bereits gesammelten Mitteln finanziert werden.

Die Fertigstellung der Erweiterung der Werkstätte / Remise Realp, die sich ebenfalls im Eigentum der Stiftung befindet, ist absehbar. Die Einweihung ist für 2015 vorgesehen. Alle Spender die für dieses Objekt CHF 2000 und mehr gespendet haben, werden eingeladen. Verbaut wurden im letzten Jahr CHF 237'568. Investiert wurden bisher CHF 2'219'685.

Geplant sind für 2014/15 noch Ausgaben von CHF 300'000. Rund 50'000 müssen für 2016 noch gesammelt werden.

Benzintriebswagen FO CFhm 21

Für den Benzintriebswagen, der in der Werkstatt Aarau seit längerem vor sich hinschlummert und der in der Strategie der DFB AG nur noch als Museumsfahrzeug Verwendung finden soll, lässt die Stiftung extern eine Machbarkeitsstudie über den Einsatz auf der Bergstrecke erstellen. Der Triebwagen wurde seinerzeit auf Antrag der Geschäftsleitung der DFB AG vom Verkehrshaus Luzern, der Stiftung Furka-Bergstrecke übertragen. Die Schenkung ist mit Auflagen verbunden. Die Revisionspaten sind gemäss Vereinbarung mit dem Verkehrshaus Werner Beer für den Aufbau und Martin Horath für das Fahrwerk. Die Studie soll Ende Jahr vorliegen.



Spenden

Dem Dampf an der Furka liegt ein allgemeiner Spendenflyer bei. Für die Vorbereitung und Bearbeitung sowie für den Abschluss bestehender Projekte (z.B. Restkosten Erweiterung Remise Realp, Strecke Gletsch–Oberwald, Studie Benzintriebswagen) benötigen wir Ihre finanzielle Hilfe und Unterstützung.

Spenden von Aktien der DFB AG an die Stiftung behandeln wir wie Bargeld. Ab CHF 300 erhalten Sie eine Urkunde, ab CHF 1000 Eintrag auf der Spendertafel in Realp und ab CHF 2000 ein Jahr Mitglied im Gönnerclub der Stiftung.

Sichern Sie die Zukunft der Stiftung Furka-Bergstrecke mit einem Vermächtnis. Der Flyer enthält Hinweise über die verschiedenen Möglichkeiten und formalen Notwendigkeiten bei der Abfassung von einem Testament. Der Flyer kann beim Stiftungsratspräsidenten bezogen werden (041 467 26 62).

Herzlichen Dank allen Spenderinnen und Spendern für die tolle Unterstützung der Stiftung Furka-Bergstrecke.

2870 Spenden, von 5 bis 112'500 Franken, mit einer Gesamtsumme von 1'053'644 Franken konnte die Stiftung 2013 verbuchen.

– VFB ZV und Sektionen gesamt	205'598.–
– Loterie Romande (HG 4/4 708)	112'500.–
– 1000er Club (HG 4/4 704)	54'090.–
– Einzelspende Erw. Remise Realp	50'000.–
– Einzelspende Betriebsgeb. Oberw.	25'000.–
– Übrige Spenden	606'456.–

Ein herzliches Dankeschön allen Spendern.

Kompetenz bei der Dampfbahn geht über alles

Zugbegleiter, ein Schoggi-Job?

Alfredo Degen

Kleiner Abriss über die Weiterbildung vom Sonntag, den 15. Juni 2014, in der Wagen-Werkstatt Aarau.

Wer schon auf einer Zugfahrt über die Furka dabei war, wurde bestimmt schon auf unsere Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter aufmerksam. Es stellt sich umgehend die Frage, ist sie oder er kompetent? Können sie die Gäste mit interessanten DFB-Geschichten bedienen? Kommen sie sympathisch rüber? Haben sie gute Umgangsformen? Ist die Uniform korrekt? Ist der erzählte Witz angebracht?

Oder, wurde ich vorher am Billett-Schalter «anständig» bedient oder bin ich als Froni eher ein Störfaktor? Können die «Beamten» kompetent in verschiedenen Sprachen Auskunft geben? Das Reservationsystem im FF beherrschen? Wissen sie wann die MGB in Realp eintrifft? Wann das Postauto über die Furka fährt? Lokführer und Heizer geben freundlich Auskunft? Wurde der Kaffee in der Tasse oder schon im Teller serviert? Tragen die Betriebsleiter mit der roten Mütze eine Amtsmiene? Fragen über Fragen und jeder kann sich seine eigene Meinung bilden.

Es wäre vermessen zu behaupten, wir hätten ruppiges Personal, zumal unser Unternehmen in den letzten Jahren immer wieder viele Komplimente auf allen Gebieten einheimen konnte. Sollen wir nun auf unseren Lorbeeren ausruhen? Nein, sagten wir uns, jetzt erst recht! Wir dürfen kritisch sein, keine Frage. Allerdings müssen wir uns immer wieder vor Augen halten, dass wir echte Fronis sind und jeder Mann und jede Frau ihr Bestes geben.

Die Einladung seitens der Betriebsleitung ging im April wiederum an alle Angehörigen des Fahrbetriebs, RWD (Rückwärtiger Dienst), Souvenir, Café-Wagen und Finanzen. Die Teilnahme war nahezu bei allen Abteilungen vollständig.



Foto: Alfredo Degen

Jörg Wälti, Betrieb Personal, im Element. Jack Lyrenmann hört interessiert zu... / Jörg Wälti, personnel d'exploitation, dans son élément. Jack Lyrenmann écoute attentivement...



Foto: Alfredo Degen

Denis Düby, Instruktoren Sanitäts-Rucksäcke. / Denis Düby, instructrice sac à dos sanitaires.



Foto: Alfredo Degen

Hannes Wanner und Werner Gubler informieren... / Hannes Wanner et Werner Gubler informant...



Foto: Alfredo Degen

Hannes prüft die Drehgestelle des ABD 4554! Liegt hier eine Checkliste zugrunde? / Hannes examine la boogie de l'ABD 4554! Se base-t-il sur une checklist ?

Der erste Teil wurde uns Zugbegleitern in interessanter Art und Weise vorgetragen: Was passiert diese Saison? Jubiläum wie und wo? Änderungen im Betrieb? Wo und wie werden Billette geknipst? Fahrplanabweichungen Bahnhof mit ihren Ein- und Ausfahrtsregelungen. Hier könnte die Liste noch beliebig weitergeführt werden.

Geschätzt sind die «A6-Spicks» für unsere Uniformtasche, welche speziell für uns entwickelt wurden, um unsere Hirnwindungen zu entlasten. Z.B. technische Daten der Loks und Wagen, historische

DFB-Eckpfeiler, Fahrpreise und Fahrpläne der DFB, MGB und Postauto. Jetzt dürfte eigentlich nichts mehr schief gehen!

Als ganz tolle Überraschung entpuppte sich das Doppelblatt mit über 70 fremdsprachigen Fachbegriffen in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch. Wussten Sie z.B. was «Dampfpfiffe» heissen könnte? Ich wusste es nicht ...

Le sifflet à vapeur – il fischio a vapore – steam whistle! – oh stöhn! Wir alle glaubten, Fremdsprachen zu beherrschen – offenbar doch da und dort mit einigen fehlenden Fachbegriffen ...

Auch bestaunten wir die brandneuen Sanitäts-Rucksäcke der DFB.

Frau Denise Düby, langjährige Rega-Flugbegleiterin, erklärte uns alle Inhalte. Vom Herzmassageapparat, über die modernste Tragbare und Beatmungspumpen haben wir nun alles was Mediziner, Pflegepersonal und Sanitäter in einem Ernstfall benötigen würden.

Das «Erste-Hilfe-Konzept» bei uns dürfte auf den Zügen wie an den Stationen einzigartig sein.

Der zweite Teil wurde der Wagenwerkstatt gewidmet. Es ist erstaunlich wie unsere Kollegen überhaupt so etwas bewerk-

stelligen können, betagte und lädierte Wagen wieder auf Vordermann zu bringen. Grosses Kompliment an die ganze Belegschaft. Es macht grosse Freude in funktionierenden und gepflegten Wagen unseren Dienst zu verrichten. Speziell ist es auch wichtig, etwas über die Geschichte der Wagen berichten zu können. Jetzt wissen alle wie auch ein Fenster funktioniert. Was ein Chassis zu tragen hat und wie Bänke, Türen und Abluftventilatoren in allen Einzelheiten zerlegt werden.

Das Résumé war klar. Wir kennen die wichtigsten Anforderungen und Pflichten die es braucht um einen einwandfreien

Fahrbetrieb und ein erlebnisreiches Fahrerlebnis zu garantieren. Hier laufen alle Fäden zusammen. Die Passagiere kommen zu uns (!). Fröhliche Passagiere werden gehegt und gepflegt. Verärgerte Passagiere werden mit Witz und Charme in fröhliche umgewandelt.

Ab 21. Juni hiess es wieder: «Auf Wiedersehen. Merci et au revoir. Grazie e d'arrivederci. Thanks for coming and have a nice day. Vielen Dank und empfehlen Sie uns weiter. Bleiben Sie noch bei uns. Besuchen Sie unseren Souvenir-Shop und erfrischen sie sich in unserem Café-Wagen.»

Die erste Zahnradbahn der Welt

Mount Washington per Zahnradbahn

Von Ruedi Burri

Die erste Zahnradbahn der Welt führt seit 1869 auf den Mount Washington im Bundesstaat New Hampshire (USA)

Als Sylvester March aus Littleton, New Hampshire, Mitte des 19. Jahrhunderts mit einem Freund den knapp 2000 Meter hohen Mount Washington bestieg und in einen schrecklichen Gewittersturm geriet, musste er die Nacht draussen, in grosser Kälte und Nässe, verbringen. «Dies muss so nicht sein», sagte er sich, und begann mit der Planung und Ausführung eines Zahnradbahn-Projektes auf den höchsten Berg des Staates N.H. Der Bau begann 1866, und der erste Zug befuhr die Strecke bis zum Gipfel am 3. Juli 1869. Damit war die erste dampfbetriebene Bergbahn der Welt geboren (die allererste Zahnradbahn fuhr bekanntlich 1812 als Grubenbahn in England zwischen Middleton und Leeds). Die Bahn wird bis heute betrieben, von Anfang April bis zum ersten Januar täglich, in der Regel alle halbe Stunde, je nach Saison von morgens 08.15 bis nachmittags um 17.30 Uhr.

Doch mit der Romantik ist es (leider) nicht weit her: Ganz amerikanisch hat



das Praktische eindeutig Vorrang, und so schieben denn riesige, moderne, knatternde Dieselloks die Passagiere auf möglichst kürzestem Weg, sprich: «überirdisch» auf Holzkonstruktionen, die knapp fünf Kilometer lange Strecke mit einer durchschnittlichen Steigung von 250% den Berg hinauf – Hauptsache praktisch...

Der erste Zug am Morgen um 08.15 Uhr wird noch mit einer Dampflok betrieben. Trotz allem ist es ganz klar ein Erlebnis: In herbstlich-karger Umgebung schim-

merte bei unserem Besuch der «Indian-Summer» mit seinen leuchtenden Farben bis in die Höhe durch – die Aussicht bei gutem Wetter ist fantastisch, und wenn der Wind nicht gerade – wie am 12. April 1934 – mit 360 Stundenkilometern(!) über den Gipfel braust, ist der Aufenthalt ganz oben angenehm!

Auch im Winter soll es am Mount Washington traumhaft sein – so oder so – ein lohnenswerter Ausflug!



Foto: Ruedi Burri

Foto: Ruedi Burri



Gesucht werden:

Repräsentanten/innen VFB

Der VFB betreibt jährlich an verschiedenen grösseren und kleineren Messen, Gewerbeschauen und weiteren Veranstaltungen einen Werbestand. Damit wollen wir die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke bekanntmachen, Besucher/innen dazu animieren, einmal unsere Fahrgäste zu sein sowie neue Sponsoren und Aktionäre finden. Hauptzweck ist jedoch die **Gewinnung neuer Vereinsmitglieder**, damit der Fortbestand der Bahn gesichert ist.

Für diese spannende Aufgabe suchen wir neue, zusätzliche Personen, welche die bestehende Crew ergänzen. Wir unterstützen dich darin mit einer sorgfältigen Ausbildung **am 22. November 2014 in Aarau**, sowie einer Betreuung während der Arbeit.

Aufgabe:

- Verschiedene Tageseinsätze von jeweils 3-4 Stunden als Standbetreuer/in, meist im Frühjahr oder Herbst
- Auskunftserteilung über die DFB: Struktur, Geschichte, Angebot, Fahrplan, Bahnbetrieb, usw.
- Direktansprache von Interessierten:
 - Animation zu einer Fahrt
 - Interesse wecken für den Verein und/oder für einen freiwilligen Einsatz
 - Idealerweise Gewinnung von Gönnern, Sponsoren und Aktionären

Was du mitbringen solltest:

- Hohe Kontaktfähigkeit, d.h. keine Hemmschwelle, um auf Leute zuzugehen und mit ihnen verständnisvoll und doch zielgerichtet zu kommunizieren
- Gute Aufnahmefähigkeit, um sich die notwendigen Kenntnisse anzueignen
- Selbstvertrauen und Mut, um Interessierte auch auf Mitgliedschaft oder als Gönner/in anzusprechen
- Robuste Gesundheit, vor allem müheloses Stehen während 3-4 Stunden
- Bereitschaft, während des Einsatzes DFB-Bekleidung zu tragen
- Fremdsprachenkenntnisse und Erfahrung im Umgang mit Kunden von Vorteil

Du fühlst dich angesprochen!

Dann hast Du vielleicht noch Fragen. Diese beantwortet Dir sehr gerne:
 Alfredo Degen, Vorstandsmitglied Sektion Zürich, Telefon: +41 44 869 28 28
 oder Du willst dabei sein. Dann sende bitte Deine Kurzbewerbung an
vfb.events@dfb.ch

Ein Traum wurde wahr?!

Liebe Leser
und Leserinnen

Genau am 12. August 2014 konnten wir das **4. Betriebsjahr** der letzten Etappe Oberwald-Gletsch in Angriff nehmen. Am 12. August 2010 war es so weit, die gesamte Furka-Bergstrecke konnte wieder durchgehend befahren werden. Das damalige Medienecho war riesig und die ganze Schweiz war stolz ob dieser ausserordentlichen Leistung aller Beteiligten als Freiwilligen-Organisation.

Nun ist sie, die Furka-Bergstrecke, also gebaut. Die Passagiere sind voll des Lobes. Man darf sich also zurücklehnen und zusehen, wie sie sich weiter entwickeln wird. Die rund 8000 Mitglieder sind stolz, ihren Jahresbeitrag zu leisten, die Geldspender, Aktionäre und Donatoren zufrieden.

Zufrieden? Waren sich alle im Klaren ob der zukünftig anfallenden Unterhalts- und Betriebskosten? Unweterschäden? Auch einige wichtige Bauvorhaben stehen noch an und drängen auf baldige Vollendung.

Nun ist ein nochmaliger Effort gefordert. Unsere Bahn als AG ist den gleichen Marktbedingungen unterworfen wie alle gewinnbringenden Unternehmen. Ein professioneller Marketingmix ist daher sehr notwendig. Das **Produkt** muss stimmen – haben wir! Das sogenannte **Pricing** (z. B. Fahrkartenpreise) darf nicht aus den Augen gelassen werden. Die **Distributionspolitik** (Bearbeitung der Reisebranche) und **Werbung/Kommunikation** sind die wohl augenfälligsten Marketinginstrumente einer erfolgreichen Firma.

Für *die letztgenannte Sparte* suchen wir ab sofort zusätzliche kommunikative, freundliche Personen, welche die bestehende Werbestand-Crew ergänzen werden. Publikumsreisen sind in der ganzen Schweiz beliebt. Mit unserem

kleinen aber feinen DFB-Messestand werben wir für unsere Bahn, suchen neue Mitglieder und finanzstarke Personen und Firmen, um den Fortbestand der Furka-Bergstrecke zu sichern. Eine interessante und befriedigende Aufgabe.

Fühlen Sie sich angesprochen? Alles Wissenswerte über das Anforderungsprofil finden Sie gleich im Stelleninserat dieser Nummer.

Alfredo Degen



BAHNHOFBUFFET

OBERWALD

gonergastro gmbh

Erster Fahrtag, 21. Juni 2014

Realp– Oberwald

Von Ruedi Traub, Redaktor

Der erste Fahrtag ist immer etwas Besonderes. Das beginnt schon bei der Anreise – Freitag. Nur nicht am Freitag Richtung Gotthard fahren – Staugefahr. Unglaublich, vor den beiden Signalen in der Schöllenen stehen je nur drei Autos.

Aha. WM, Schweiz gegen Frankreich (die Schweiz verlor mit 5:2). Am anderen Tag schönsten Wetter, das ist am längsten Tag des Jahres ein gutes Zeichen für einen schönen Sommer und der Juni war wirklich traumhaft, dann kam der Juli, naja.

Im Zug nach Realp traf ich Familie Treiber aus Ansbach bei Nürnberg an. Sie verbrachte zwei Wochen Ferien im REKA-Resort in Disentis. Als Ferien-Abschluss leisteten sich die Eltern mit ihren Töchtern Katharina (dreijährig) und Sophia (zweijährig) eine Zugfahrt von Oberwald nach Realp.

Kurz vor der Abfahrt posierten drei charmante Männer vor dem Fotografen, nein, keine Schweizer, sondern Deutsche aus der Nähe von Frankfurt. Im Gepäckabteil hatten sie ihre selbstgebauten Alphörner verstaubt und spielten jeweils bei den Halten in Muttbach und in Gletsch.

Schon nach zehn Uhr hatte der Redaktor sein grosses Erlebnis, Lok 1 ist in Startposition und raucht, qualmt und zischt wie es sich gehört.

Eine Bilderbuch-Fahrt von Oberwald nach Realp. Lok 1 fährt voraus und hinter ihr der Löschezug – ein beruhigendes Gefühl.



Foto: Ruedi Traub

Vorschriftsgemäss fährt der Löschezug hinter dem Personenzug her. Vorgängig wurde die Vegetation links und rechts des Gleises durch die Sprinkleranlage genässt. / Conformément aux prescriptions, le train d'extinction suit le train voyageur. A droite et à gauche de la voie, la végétation a été préalablement arrosée par les sprinklers.



Foto: Ruedi Traub

Die Alphornbläser aus Deutschland / Le joueur de cor des Alpes venu d'Allemagne



Foto: Ruedi Traub

Lok 1 kurz vor der Abfahrt in Real / Loc 1 peu avant le départ de Realp



Foto: Ruedi Traub

«Gnagiwagen», das «Personalrestaurant» in Oberwald / Gnagiwagen», le «restaurant du personnel» à Oberwald



Foto: Ruedi Traub

Familie Treiber auf der Fahrt von Oberwald nach Realp / La famille Treiber en route d'Oberwald à Realp

Verdiente Mitglieder des VFB sind nicht mehr

Bill Weber, Peter Reber und Raoul Tièche



Bild: Kurt Baasch



Bild: Kurt Baasch

Peter Reber (rechts) mit Manfred Willi /
Peter Reber (à droite) avec Manfred Willi



Bild: Kurt Baasch

Bill Weber

Von Kurt Baasch

Bill Weber war seit über 20 Jahren Mitglied beim VFB – die ersten Jahre «Direktmitglied» und ab 2000 in unserer internationalen/gebietsunabhängigen Sektion Edelweiss – und Aktionär bei der DFB. Jährlich ist Bill jeweils zwei- bis dreimal zu allen Jahreszeiten in die Schweiz gereist und hat die unterschiedlichsten Bahnstrecken befahren. Er wurde so ein richtiger Experte von Schweizer Bahnen. Als Mitglied in verschiedenen amerikanischen und englischen Eisenbahnvereinen verbreitete Bill speziell das Furkavirus unter Bahnfreunden. Am 25. März dieses Jahres war eine Herzoperation vorgesehen, doch er erlitt noch am Sonntag davor, am 23. März, einen erneuten Herzinfarkt und verstarb im Kreise seiner Familie. Seine Sektion Edelweiss bewahrt ihm ein ehrendes Andenken.

Peter Reber

Von Ruedi Burri

Peter ist am 13.6. an einem grossen gesundheitlichen Problem nach kurzem Krankenlager verstorben. Nachdem wir uns vor ein paar Jahren anlässlich einer DFB Generalversammlung im Hotel des Alpes beim Frühstück kennengelernt hatten, wollten Peter und Lydia mit Begeisterung unser technisches Kulturgut DFB auch durch die Mitgliedschaft im VFB und als Teil unserer Sektion die Dampfbahn unterstützen. Seither haben Rebers regelmässig an den DFB und Sektionsveranstaltungen teilgenommen. Im letzten Jahr spendete Peter diverses Sanitärmaterial für das neue Betriebsgebäude in Oberwald. Die Übergabe fand am 31. Juli 2013 in Realp statt. Leider kann Peter die Inbetriebnahme nicht mehr erleben.

Raoul Tièche

ehemaliger Zugführer DFB
6.1.1927 – 29.7.2014

Von Ruedi Burri

Es war wohl im Winter 1994/95, als wir beide beim DVZO die Ausbildung zum Zugführer in Angriff nahmen. Wir trafen uns regelmässig in Bauma, um Theorie zu büffeln und als Zfhr.-Aspiranten auch praktisch zu arbeiten. Nach der Prüfung begegneten wir uns des öfters «auf der Strecke», sei es im Zürcher Oberland oder auf der Furka.

Raoul war ein ruhiger, besonnener und pflichtbewusster Mensch und mir ein guter Freund!

Ich möchte seiner Frau Anita und den Angehörigen – auch namens der DFB – mein tief empfundenes Beileid aussprechen.



Ein nicht alltäglicher Umzug

High-Tech meets Old Black Lady

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf

Für einmal steht nicht eine Dampflok, sondern ein Schwertransport im Zentrum des Interesses. Obwohl, zu transportieren gab es eine Dampflokomotive und für den einen oder anderen mag dieser Umstand nicht ganz unbedeutend sein. Denn es handelte sich um ein Original der ehemaligen «Brig-Furka-Disentis-Bahn» und dann erst noch um die Nummer 3. Eigens zum Streckenjubiläum «100 Jahre Brig-Gletsch» kehrte diese an die Strecke zurück, die sie vor 45 Jahren verlassen hatte. Aber immer schön der Reihe nach.

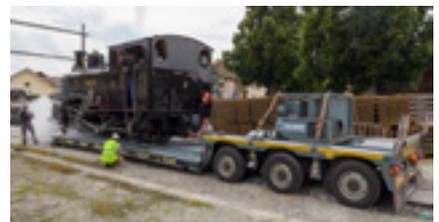
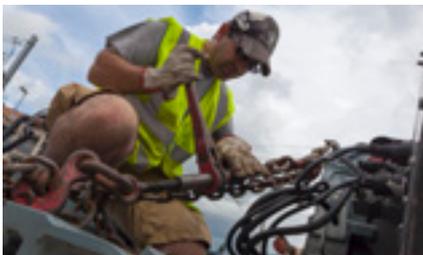
Das ganze Unternehmen nahm seinen Anfang in einem kleinen Dörfchen namens Châtel-St-Denis. Hübsch eingebettet in mitten des Gryerzerlandes an der Schmalspurreisenbahnlinie zwischen Bull und Palézieu.

Währendem sich die Nr. 3 dampfend von der Museumbahn Blonay-Chamby nach Châtel-St-Denis auf den Weg machte, bereitet sich dort im kleinen Bahnhof ein Schwertransporter auf dessen Aufnahme und den Weitertransport vor.

Das Platzieren, besser das millimetergenaue Einrangieren des Tiefladers auf dem Geleise, gestaltete sich nicht so kompliziert und war rasch getan. Hingegen verlangte das Aufladen der Lok Nr. 3 höchste Konzentration.

Ein prüfender Blick hier, dann einer da, dazwischen folgen akrobatische Einlagen mit denen die Lage der Räder aufs Genauste beobachtet werden, wie sich die Lock Millimeter um Millimeter auf den Tieflader schiebt, bzw. gezogen wird. Unter den Verantwortlichen, namentlich Nicolas Pincemaille, der Chauffeur des Transporters, herrschte eine angespannte routinierte Ruhe.

Aber dann geschah es doch – eine Sekunde entschied – die Feder des fordern Laufradsatzes löste sich unter der Entlastung und verkantete. Aber auch hier zeichnete sich die Crew mit ihrem ganzen Wissen und Geschick – insbesondere ihrem Improvisationstalent aus.



Am zweiten Tag verlies das Gespann schon in der Früh das noch schlafende nach Châtel-St-Denis in Richtung Wallis. Auf dem Highway entlang dem lac Léman, dann entlang der Rohne durchs Wallis – vorbei an den Orten Vevey, Aigle, Sion, Sierre und Visp bis Brig. Dann geht es weiter auf der Bergstrasse, hinauf durchs kurvenreiche Goms.

Vorerst aber war kein weiter fahren möglich. Die Tore von Brig waren noch geschlossen! Der Schwertransporter darf Brig nicht vor 8uhr30 passieren. Dann aber fuhr Nicolas Pincemaille zügig durch die engen Dörfer – vorbei an den Orten Mörel, Fiesch und zum Schluss durchs malerische Münster bis Ulrichen. Hier wird die Nr. 3 wieder ihr gewohntes Terrain gesetzt.

Der Tross ist zu früh in Ulrichen angekommen und nun war erst einmal warten angesagt. Die MGB hatte ein Zeitfenster von 3 stunden für die Rücksetzung offen. Aber dass hiess nicht dass der offizielle Bahnverkehr während dieser Zeit eingestellt wurde. Im Gegenteil! die Rücksetzung musste immer wieder unterbrochen werden. Denn während den Arbeiten auf dem Geleisebereich wurde der Strecken-

block «Bahnhof Ulrichen» vom Stromnetz genommen und vor jedem passieren eines MGB Zuges wieder unter Strom gesetzt.

Mit grossem Applaus wurde die B.F.D Dampflock Nr. 3 um 15.20 Uhr auf ihren heimatlichem Schienen willkommen ge-heissen.

Epilog

Das Projekt wurde zusammen mit der Museumbahn Blonay-Chamby und der DFB realisiert und wurde vor etwa zwei Jahren initiiert. Der Aufwand war enorm, Detailplanung der Auf- und Abladeort, der Fahrroute und dann all die nötigen Bewilligungen für den Spezialtransport usw.

Um nur eine Schwierigkeit zu erwähnen: in letzter Minute, d. h. zwei Tage vor dem Transport musste der Aufladeort von Vevey nach nach Châtel-St-Denis verlegt werden.

Alain Candellero «Das Schönste haben wir alle in Obergoms erlebt. Dank sensationeller Zusammenarbeit mit dem DFB Projektteam mit Urs Züllig, Oliver Studer und Arne Moritz konnten wir einen schönen Traum mit offenen Augen sehen»



Gleich an drei Orten präsentierte sich die Sektion

VFB Wallis am Jubiläum 100 Jahre Brig–Gletsch

Von Andrea Andenmatten, Präsidentin

Zusammen mit der Matterhorn Gotthard Bahn feierte die DFB im 2014 das 100-jährige Jubiläum der Bahnstrecke zwischen Brig und Gletsch. Der Auftakt erfolgte in Brig.

Zum Eröffnungsevent vom 27. bis 29. Juni wurden die Besucher ans dortige Alpenstadtfest eingeladen. In der Bahnhofstrasse waren Markthäuschen aufgebaut und mittendrin war die Sektion Wallis vom Verein Furka-Bergstrecke vertreten. Im Markthäuschen bewirtete man die Besucher mit feinen Walliser Weinen und Hobelkäse, und im benachbarten Zelt wurden die Gäste über die DFB informiert, Mitglieder geworben und Wettbewerbe ausgefüllt.

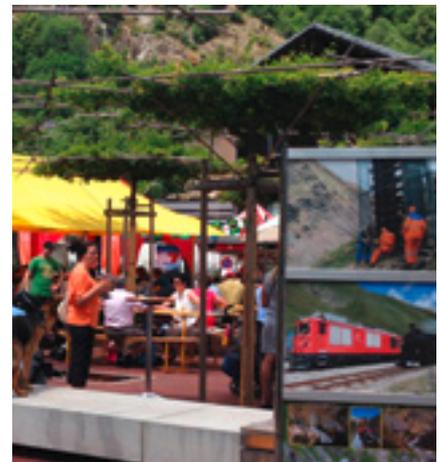
Der Höhepunkt der Festivitäten waren bestimmt die Dampffahrten zwischen Brig und Mörel, mit der restaurierten Lok

Nr. 9. Unter der Leitung von Sektionsmitglied, Oliver Studer war die Lokomotive in vielen Jahren liebevoll mit viel Einsatz und Fleiss in Freiwilligenarbeit aufgearbeitet worden. Der Lohn der mühevollen Arbeit war für das ganze Revisions-Team, die Lokomotive wieder in voller Fahrt zu sehen. Leider waren weder das Wetter noch der Besucherstrom an diesem Wochenende berauschend. Mag es am Termin gelegen haben? (Im Wallis waren bereits seit 10 Tagen Ferien)

Eine Woche später, am 5. und 6. Juli wurde in Naters gefeiert. Dies beim ehemaligen Bahnhof der Furka Oberalp

Bahn, welcher seit 2007 nicht mehr in Betrieb ist. Der Bahnhof wurde in ein kleines Café umgebaut und der dortige Event stand unter dem Motto «Familientage». Auf dem schön gestalteten Platz wurden die kleinen Gäste mit einer Kleinbahn-Zugskomposition vom Gurten mit einer Dampflokomotive über den Platz gefahren. Auch hier war die Sektion Wallis mit dem Mitgliederwerbzel vertreten und im Souvenirverkauf aktiv.

Der Höhepunkt der Festivitäten stand nach Redaktionsschluss für das Wochenende vom 15.–17. August in Oberwald auf dem Programm. Geplant war der gleiche Auftritt wie in Brig, die Sektion Wallis verwöhnt ihre Gäste mit Hobelkäse und Weinspezialitäten. Der Event in Oberwald wartete mit einem attraktiven musikalischen, nostalgischen und kulinarischen Rahmenprogramm auf. Die Organisatoren waren in voller Hoffnung, dass Petrus mit guter Feierlaune viele Gäste nach Oberwald lockt und dass der Event zu einem vollen Erfolg wird.



Das Kantitheater Aarau lässt unsere Wagen träumen

Theater in der Wagenwerkstatt

Von Heinz Unterweger

Die Alte Kantonsschule Aarau führt traditionell jährlich ein selbst geschriebenes Stück auf. Theaterlehrer und Regisseur Heinz Schmid, die Französischlehrerin Andrea Santschi und der Theaterpädagoge Martin Deubelbeiss wissen die Schüler zu begeistern und begleiten und führen sie von der Idee bis zur Aufführung vor Publikum.

Die Idee, die Aufführung heuer in der Wagenwerkstatt durchzuführen, kam Heinz Schmid anlässlich eines Besuches am «Tag der offenen Wagenwerkstatt» im April. Er fand die Atmosphäre auf unserer Piazza Furka speziell und die beiden Wagen darin – Kafiwagen und Benzintriebwagen – sollten die Hauptrolle im geplanten Stück spielen.

Beim ersten Treffen mit ihm zündete auch bei uns der Funke. Wenn auch der Aufwand unsererseits beträchtlich würde, so unterstützten wir einerseits gerne die jungen Kantonsschüler in ihrem Hobby. Andererseits war das Theater Gelegenheit, viele Leute in die Wagenwerkstatt zu bringen, die die Dampfbahn Furka Bergstrecke nicht kennen.

Nach viel Vorarbeit an der Schule und einigen Inspektionen und Abmachungen vor Ort begannen Anfang August die

Probenarbeiten in der Werkstatt. Die Zugänge zu den Wagen und die Innenräume mussten zum Teil den Anforderungen des Stückes gemäss angepasst werden. Eine Bühne vor dem Kafiwagen wurde eingerichtet und die nötigen Lichtinstallationen vorgenommen. Das Material dazu war in der Kantonsschule vorhanden. Unsererseits musste vor allem die Piazza Furka ausgeräumt werden und mit einfachen Mitteln bauten wir eine Zuschauertribüne.

Während der Probenzeit traten wir den Schülern die Piazza Furka und das Furkastübli ab. Unsere Pausentreffen ver-



Foto: Heinz Unterweger

Das zahlreiche Publikum geniesst die Spielfreude der KantonsschülerInnen. Viele davon lernten dadurch die Dampfbahn Furka Bergstrecke kennen. / Le nombreux public apprécie le plaisir de jouer des élèves de l'Ecole Cantonale. Par la même occasion, les spectateurs découvrent le train de la ligne sommitale de la Furka.

legten wir in die Wagenbauhalle. Unser Küchenteam hatte sich bereit erklärt, die Akteure während der Proben zu verköstigen, was von der Theatergruppe dankbar angenommen wurde.

An den sechs Aufführungstagen sorgten wir auch für den Parkdienst und richteten ein Buffet ein, an dem sich die Besucher vor den Vorstellungen bei einem Gläschen unterhalten konnten. Viele Besucher nutzten die Gelegenheit zu einer kurzen Führung durch die Wagenwerkstatt und Informationen über die Dampfbahn.

«Stillgelegt und abgefahren»

Zwei alte Personenwagen stehen vor dem Ausrangieren und träumen davon, noch einmal in die weite Welt zu fahren – nach Paris. Persönliche Schicksale und Beziehungen wirbeln durch das Spiel – Begegnungen verschiedenster Charaktere, wie sie an Bahnhöfen zu finden sind. Am Ende fahren alle mit den Wagen nach Paris – ins Paradies – und der Abbruch der Wagen und Remise ist kein Thema mehr.



Foto: Heinz Unterweger

Ominöse Paris-Karten bilden einen roten Faden durch das Stück / Des cartes postales de Paris constituent le fil rouge de la pièce.

Foto: Heinz Unterweger



Die Schauspielerinnen auf dem Dach verkörpern die beiden Wagen / Les actrices sur le toit personnifient les deux wagons.

Die Aktivitäten in Oberwald waren überwältigend

Jubiläums-Feierlichkeiten 15.–17. August 2014

Von Ruedi Traub, Redaktor und Jürg Zimmermann, Fotograf

Die Zusammenarbeit von Obergoms Tourismus, Dampfbahn Furka-Bergstrecke und MGBahn war perfekt und hatte ein herrliches Event zur Folge obwohl das Wetter nicht unbedingt mitmachte.

Im ganzen Goms, von Brig bis zur Furka, fanden grosse Festlichkeiten statt. Zentrum waren die Bauten und Wege westlich von Oberwald. Nebst allen vier noch fahrtüchtigen Lokomotiven statteten auch Oldtimer-Autos und Oldtimer-Flugzeuge der Gegend einen Besuch ab. Folklore-Vorträge und Konzerte am Abend rundeten die Festivitäten ab.

In Holzhäusern zeigten die ansässigen Gewerbetreibenden ihr Produkte. DFB und MGB boten sich von ihrer besten Seite an. Käse, Weine und Trockenfleisch genoss man an verschiedenen Stellen. Alle Museen waren geöffnet und unter kundiger Leitung vorgestellt.

Oberwald hat vieles zu bieten.





Die Jubiläumssaison geht zu Ende

Saisonsplitter aus der DFB Saison 2014

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Die zeitliche Verzögerung von rund 6 Wochen zwischen der Verfassung dieses Berichts und der Lektüre des «Dampf» hat es in sich: Während ich diese Zeilen schreibe, nähern wir uns der Mitte der Betriebssaison unserer Bahn und hoffen auf gutes Gelingen. Der Leser hingegen weiss hoffentlich aus eigener Erfahrung am Ort des Geschehens oder durch die Online Berichterstattung natürlich längst, wie das Bahnfest im Goms herausgekommen ist.

Dies ist sicher ein guter Grund, sich auch mit weniger zeitnahen Themen, wie der DFB Strategie, zu befassen, deren zweiter Teil in dieser Ausgabe erscheint. Ich möchte deshalb heute den «Scheinwerfer» noch auf zwei spezielle Themen richten, welche die Dampfbahn auszeichnen:

Polyvalente Mitarbeiter in einem durchlässigen System

Ist es Dir auch schon so ergangen? Der DFB Mitarbeitende, der vor Dir steht, hat zwar heute dasselbe Gesicht, aber trotzdem ein ganz anderes Erscheinungsbild? Richtig, ich spreche von unseren wandlungsfähigen Fronis, die einmal in Uniform, einmal in orangefarbener Warnkleidung oder auch mal zivil als Gast oder vor Dienstantritt in Erscheinung treten.

Ich kenne mittlerweile zahlreiche unserer Fronis, welche als eigentliche Verwandlungskünstler in ganz verschiedenen Rollen im Einsatz sind.

Es ist eine Stärke unserer Bahn und ein Gewinn für die Mitarbeitenden, dass sie sich bei ganz verschiedenen Tätigkeiten einbringen können. Für Abwechslung ist also gesorgt.

Hast Du Dich auch einmal gefragt, ob allenfalls eine andere/ergänzende Tätigkeit spannend sein könnte? Dank unserem offenen und durchlässigen System ist es ja bei den meisten Aufgaben (Ausnahme



Foto: Urs Züllig

Geschmückter Jubiläumszug mit Lok 9 oberhalb Bahnübergang Muttbach/
Train du jubilé décoré avec la loc 9 au-dessus du passage à niveau de Muttbach

solche mit Prüfungsanforderungen) kein Problem, einmal bei den Kollegen zu schnuppern.

Beispielhafte Projektinitiativen – Natursteinverkleidung der Tunnelportale

Es gibt bei der DFB immer wieder Projekte, welche ohne Einzel- oder Gruppeninitiativen niemals zustande gekommen wären. Das neuste Beispiel ist die Verkleidung der Tunnelportale der Senntumstafeltunnel mit Natursteinen, welche bei der DFB als Wunschbedarf keine Priorität hatte und deshalb dafür auch keine Mittel verfügbar waren.

Auf Initiative von Tony Stadelmann, welcher alle notwendigen Mittel in eigener Regie organisierte (Planung, Finanzierung, Arbeitskräfte Einbezug Asylbewerber, Fachspezialisten, Bauleitung), konnte die Bauabteilung diesem Vorhaben gerne zustimmen. Wer genaueres wissen will, lese dazu den Bericht des Projektleiters in dieser Ausgabe.

Weitere nach diesem Modell bereits realisierte Projekte sind das gelungene Dienst-

gebäude in Oberwald oder die Notfallmedizinische Ausrüstung, über welche in einer nächsten Nummer des DadF zu berichten sein wird. In Vorbereitung ist auf Initiative der VFB Sektion Zürich die Aufstockung des Sanitärtrakts im Depot Realp.

Saisonstart nach Mass

Die Vorbereitungen auf die Betriebssaison 2014 verliefen wie erhofft unspektakulär. Die Schneeräumung konnte in der Rekordzeit von nur 2 Wochen gegenüber 5 im Vorjahr bewältigt werden. Bereits am dritten Tag der Kampagne gelang es, die Steffenbachbrücke zu stellen. Diese günstige Konstellation und die Flexibilität der eingeteilten Fronis machte es möglich, andere wichtige Projekte voranzutreiben, zu erwähnen sind: Rückbau Alptransit Anschlussgleis Sedrun, Totalerneuerung 300 m Gleis oberhalb der Sidelenbachbrücke, Weiterarbeit an Fassade und Einrichtung der Werkstätterweiterung Realp, im Wagenunterhalt und zahlreichen weiteren Objekten.

Am 28. Mai holte Lok 9 als letzten Test vor den Events zum Streckenjubiläum die

Personenwagen aus dem Winterquartier in Brig ab. Aufgrund von Rauchproblemen im Basistunnel der MGBahn bei der Zufuhr der Lok nahm der 5-Wagen-Zug kurzerhand den Weg «über den Berg» nach Realp, so früh im Jahr wie noch kaum je zuvor. Dies war nur dank vorzeitig beendeter Schneeräumung möglich. Zwischen Schneeräumung und Betriebsöffnung machte uns noch eine weggerutschte Stützmauer oberhalb Gletsch zu schaffen. Der Schaden konnte rechtzeitig repariert werden und war für unsere Gäste am Tag der Betriebsöffnung kaum noch sichtbar.

Der Saisonstart gelang perfekt – bereits am zweiten Wochenende waren die Start-Events zur Feier der 100-jährigen Bahnstrecke Brig–Gletsch angesagt. Zahlreiche Aktionäre liessen sich die einmalige Gelegenheit nicht entgehen, mit der Bahn nicht nur über die Furka zur GV in Oberwald, sondern danach noch wie vor 100 Jahren bis Brig im Dampfzug weiterzureisen.

Die Pendelfahrten am Sonntag, 29. Juni, zwischen Brig und Mörel im Rahmen des Alpenstadtfests Brig waren leider ferien- und wetterbedingt weniger gut ausgelastet.

Am Montag, 30. Juni, also genau 100 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der Bahnlinie Brig–Gletsch feierten die Matterhorn Gotthard Bahn und die DFB gemeinsam mit zahlreichen geladenen Gästen das Jubiläum mit einem würdigen Anlass. Die festlich geschmückte Lok 9, welche auch am 30. Juni 1914 einen der 3 Extrazüge befördert hatte, brachte den Extrazug von Brig nach Gletsch, wo nach einem feierlichen Empfang die Gäste im Glacier du Rhone kulinarisch verwöhnt und mit Ansprachen unterhalten wurden. Wir bedanken uns speziell bei der Matterhorn Gotthard Bahn, welche die Durchführung dieses Anlasses erst ermöglicht hat, ebenso wie für die gute Zusammenarbeit im Rahmen des täglichen Betriebs und natürlich bei der Organisation der Festanlässe. Die Jubi-

larin, die 100-jährige HG 3/4 Nummer 9, und ihre Crews glänzten an allen 3 Tagen nicht nur optisch sondern auch mit einer störungsfreien Fahrt und durch perfekte Einhaltung des Fahrplans.

Am dritten Wochenende begann der tägliche Betrieb mit etwas tieferer Nachfrage, aber dank einem zusätzlichen Charterzug mit 4-Zug-Betrieb.

Ausblick und Dank

Nach dem wettermässig sehr durchzogenen Juli hoffen wir, dass uns der August doch noch den Sommer zurück und mehr Gäste auf die Bahn bringen wird. Dies natürlich speziell im Hinblick auf das grosse Bahnfest Mitte August im Goms. Ich schliesse meine Betrachtung mit dem herzlichen Dankeschön an alle, welche hinter und vor den Kulissen den regulären Bahnbetrieb ermöglichen und erst noch Zeit und Energie gefunden haben, ein tolles Bahnfest zum 100-jährigen Jubiläum unseres Kulturgutes zu organisieren.

Das Schwungrad meint ...

Es war anno dazumal

Ich kenne jemanden, der war fast von Anfang an dabei, als es galt, die Gleisanlagen über die Furka zu retten. Ab 1987 waren seine Gedanken und Ideen sehr gefragt, er half bei vielen Aktionen für die Beschaffung von Material für den Wiederaufbau der Bahn mit. Dank seiner damaligen kleinen Schlosserwerkstatt konnte so vieles hergestellt werden. Sehr viel Freizeit investierte er auch, indem er während 20 Jahren immer wieder Reisen zur Dampfbahn organisierte. All diese Personen freuten sich jeweils auf diese Ausflüge, denn er wollte allen Leuten die Bahn zeigen, nicht nur darüber reden.

Sein grösstes Erlebnis, so sagte er immer, sei die Teilnahme an der Rückführung der Dampflok aus Vietnam gewesen. Dieses Abenteuer habe ihn so beeindruckt, dass er lange noch als Dank der Dampfbahn

geholfen habe, zu Fahrgästen und auch zu Bargeldeinnahmen zu kommen. Auch bei dieser Tätigkeit hatte er sehr guten Erfolg. Die Generalversammlungen der Bahn besuchte er fast alle in diesen Jahren. Nur war er nicht immer einverstanden, was an diesen beschlossen wurde. Mehrmals wurde etwas durchgesetzt oder auch gute Vorschläge abgelehnt, was für die Bahn keinen Erfolg brachte. Er hatte bei diesen Veranstaltungen die Traktanden und deren Themen auch immer sorgfältig studiert, so dass er seine persönliche Meinung vorbereiten konnte, um diese dann im richtigen Moment auch vorzutragen. Weil er aber immer den nötigen Anstand wahrte und nie ausfällig wurde, musste er auch keine negativen Konsequenzen einstecken. Er sagte auch mehrmals, dass die «Vorstandsleute» den Artikel im Heft

«Dampf an der Furka» sowieso nie lesen, das sei nichts für sie! Demnach stellte er fest, dass seine Anliegen deshalb auch nicht an die «richtigen Leute» kommen können.

Jetzt versuche **ich**, in seinem Sinne weiterzumachen. Ich denke, dass er mir ein gutes Vorbild war.

Hoffentlich erscheint dieser doch gut mögliche Brief noch lange nicht, aber es könnte dereinst möglich sein. Im Moment bin ich, der langjährige Schwungradschreiber, in grosser Sorge um den Erhalt von guten und fähigen Leuten mit richtigen Ideen für den Fortbestand unserer Furka Dampfbahn. Es funktioniert nur, wenn wir **miteinander** arbeiten.

*Das wünscht euch
Euer Schwungrad*

Projekt Tunnelverkleidung

«Facelifting» entlang der Bergstrecke

Von Tony Stadelmann, Froni Abteilung Bau

Auf der Schluchtstrecke von der Wilerbrücke bis zur Steffenbachbrücke befinden sich die drei Tunnels «Alt Sennstafel I, II und III». Nicht alle Portale sind mit Natursteinen verkleidet. Damit sich die Tunnel Tore jeweils anlässlich der Schneeräumung bergwärts öffnen lassen, wurden in den Achtzigerjahren vier kastenförmige Beton-Vorbauten erstellt. Für den Bahnbetrieb der DFB und für die Sicherheit ist die Verkleidung mit Natursteinen keine Notwendigkeit. Im Projektbescrieb steht: «So wie Dampflok und das Wagenmaterial für die Fahrgäste eine Augenweide sind, so sollen sie auf der Strecke eine intakte Natur vorfinden. Auch die Strecke, umgeben von einer einzigartigen Bergwelt, gehört zum Kulturgut der DFB.»

Oft fehlen der DFB die finanziellen Mittel für das Notwendige, sodass viel Wünschbares «auf der Strecke» bleiben muss. Dennoch hat sich die DFB bei einigen Sponsoren als wichtiger Partner mit dem Projekt Tunnelverkleidung geradezu angeboten. Der zweite wichtige Partner war das Schweizerische Rote Kreuz, Abteilung Asyl in Altdorf, welches die Teilnehmer für das Programm zur Verfügung stellte. Doch was sind gute Ideen wert, wenn die Finanzen fehlen? Als Geldgeber haben sich in verdankenswerter Weise der Kanton Uri, Abteilung Naturschutz, die Urner Kantonalbank, die Otto Gammastiftung und die Stiftung Pro Patria beteiligt. Mag sein, dass die soziale Komponente das Projekt besonders sympathisch macht. Für die Asylsuchenden wird dadurch eine sinnvolle Beschäftigung organisiert. Sie lernen dabei unsere Arbeitswelt kennen und sie wollen sich gerne nützlich machen. Die von ihnen geleistete Arbeit hinterlässt Spuren in unserer schützenswerten Landschaft.

Bereits im Sommer 2013 wurden mit Asylbewerbern Wanderwege und eine Trockenmauer erstellt. Daraus entstand die Idee, auf ähnliche Weise auch die Tunnelverkleidungen zu realisieren.

Die Asylbewerber werden im Kanton Uri vom Schweizerischen Roten Kreuz betreut. So wurde aus der Idee ein Beschäftigungsprogramm. Seit Anfang Mai fahren täglich acht Programmteilnehmer mit dem Personalbus nach Realp und kehren abends müde in ihr Camp zurück. Sie stammen vorwiegend aus Afghanistan, Eritrea, Syrien und Tibet. Ihre Aufgaben erstrecken sich über die Baustelleneinrichtung zum Gerüstbau, aber hauptsächlich im Aufbau des Mauerwerkes. Viele DFB Fronarbeiter kennen die engen Verhältnisse auf der Strecke aus eigener Erfahrung. Auf der linken Seite tief unten die Furkareuss, und auf der rechten Seite zuerst



Foto: Tony Stadelmann

Montage des Leegerüstes / Montage du coffrage



Foto: Tony Stadelmann

Fertig sind die Gewölbesteine für Tunnel II / Les pierres de voûte pour le tunnel II sont prêtes

eine Wasserrigole und dann die Felswand. Diese engen Platzverhältnisse sind das eine, aber das Arbeiten unter fahrplanmässigem Zugsverkehr erfordert hohe Flexibilität. Das Belegen der Gleisanlagen mit Maschinen oder festen Einrichtungen war nicht denkbar. Also, wie die alten Ägypter beim Pyramidenbau – Handarbeit! Ein ganz wichtiger Programmpunkt ist das Zuschneiden von Natursteinen, insbesondere der Gewölbesteine. Dieses fast vergessene Handwerk hat Jakob Calcagni, als gelernter Steinmetz, den jungen Menschen beigebracht.

Zusammenfassend kann man das Projekt als gelungen bezeichnen. Die Natur hat wiederum Tunnelportale, wie sie vor 100 Jahren erstellt wurden. Die Programmteilnehmer haben einen Leistungsausweis, der ihnen bei einer Stellensuche nützlich sein wird. Die DFB als Eigentümerin konnte auf diese Weise ein «Facelifting» auf der tausendfach fotografierten Bergstrecke realisieren.



Foto: Tony Stadelmann

*Tunnel II bergseitig nimmt Gestalt an/
L'amont du tunnel II prend forme*



Foto: Tony Stadelmann

*Jakob Calcagni mit zwei Teilnehmern/
Jakob Calcagni avec deux participants*

Mitteilung der DFB-Bauabteilung

Besuch bei der Demontage der Steffenbachbrücke

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten, mit einer Besuchergruppe unter der Leitung der DFB bei der diesjährigen Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu sein.

Datum

Demontage Herbst 2014: Freitag, 03. Oktober 2014 (ganzer Tag)

Programm (Änderungen vorbehalten)

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

Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 20.–

Mahlzeit: Fr. 15.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1'800 m. ü. M., und es muss mit schlechtem Wetter und auch mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer (bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail und Personenzahl angeben; ebenso, ob mit oder ohne Mittagessen):

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon
Telefon 044 930 63 53, E-Mail wgysi@bluewin.ch



Foto: Tony Stadelmann

*Der Gewölbekopfstein wird eingebaut/
Pose de la pierre de voûte*

Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB und/oder bei der DFB AG



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

Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

Name _____ Vorname _____ Geburtsdatum _____
 Strasse/Nr. _____ PLZ _____ Wohnort _____
 Land _____ Beruf _____ Tel fest P _____
 Tel mobile _____ E-Mail P _____ E-Mail G _____

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

Verein Furka-Bergstrecke

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Sektion AG) | <input type="checkbox"/> Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen |
| <input type="checkbox"/> Teilnahme an Bauwochen des VFB | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Zentralvorstand VFB |

DFB AG

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Dampflokkeizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt) | <input type="checkbox"/> Landschaftspflege/Vegetationskontrolle |
| <input type="checkbox"/> Dampflokkführer (Basisausbildung als Heinzer
Voraussetzung) | <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in im Gleisbau |
| <input type="checkbox"/> Diesellokkführer | <input type="checkbox"/> Bedienung/Wartung von Baumaschinen |
| <input type="checkbox"/> Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven | <input type="checkbox"/> Begleiter/in von Bauzügen |
| <input type="checkbox"/> Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen | <input type="checkbox"/> Arbeiten im Magazin/Durchführung Materialtransporte |
| <input type="checkbox"/> Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre) | <input type="checkbox"/> Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.) |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in Gästebetreuung (im Zug) | <input type="checkbox"/> Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten |
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter/in (Eintrittsalter max. 60 J.) | <input type="checkbox"/> Leiter/-in von Baugruppen |
| <input type="checkbox"/> Schaltermitarbeiter/in Billettverkauf | <input type="checkbox"/> Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten) |
| <input type="checkbox"/> Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug | <input type="checkbox"/> Andere Baufacharbeit |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in eines Souvenirshop | <input type="checkbox"/> Marketing/Werbung/PR |
| <input type="checkbox"/> Betreuer/in Bahnhofcafé Realp | <input type="checkbox"/> Mitarbeit am Webauftritt |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in Betriebskantine | <input type="checkbox"/> Software-Entwickler/in |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in Hausdienst in den Unterkünften
Realp und Gletsch | <input type="checkbox"/> Betreuung Computer und Netzwerk |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude,
Umgebung | <input type="checkbox"/> IT-Systemadministration |

- Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf.
 Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:
 mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)
 mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)
 als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an eine der folgenden Adressen:

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

Mitgliederservice / Administration
 Frau Simone Hurter
 Steinacherstrasse 6
 CH-8910 Affoltern am Albis
 Telefon +41 44 761 47 01
 Mobile +41 79 329 47 62
 E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Dampfahnfurka-Bergstrecke AG (DFB AG)

Personalchef DFB AG
 Herr Hansjürg Krapf
 Rosenaustrasse 6
 CH-9200 Gossau
 Telefon +41 71 385 54 06
 Mobile +41 79 232 42 43
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

Schnuppertag bei der DFB

Einfach – einmalig

Von Beat J. Klarer, Leiter Marketing DFB AG

Einfach einmalig – ein Schnuppertag bei der DFB verbunden mit einer hohen Zufriedenheit aller Beteiligten.

Realp, 5. Juli 2014, nachmittags um 17.00 Uhr. «Hutgrösse 56 oder gar 58, Jacke 52 – ja diese passt ... ein Lachen, ein Witzchen, eine Zufriedenheit.». Ein Augenblick von neuen Kollegen, die nach dem von Jörg Wälti (Leiter Betriebspersonal) sehr professionell organisierten Einführungstag bereits ihre DFB Gästebetreuer-Uniformen in Empfang nehmen konnten. Von 14 teilnehmenden Interessierten haben rund 10 bereits nach dem Einführungstag eine freiwillige und definitive Mitarbeit bei der DFB zugesagt. Sei dies als Mitarbeiter im Löschzug oder in der Wagenreinigung, als Verkäufer im Shop, als Gästebetreuer oder gar als Fahrdienstleiter.

Morgens gegen 10.00 Uhr fand sich an einem regnerischen Samstag im Juli eine Gruppe von möglichen neuen DFB Kollegen und Kolleginnen in Oberwald ein. Nach einer kurzen Begrüssung und einer Begehung der Bahnhofsanlage Oberwald führte der Zug 128 die Gruppe steil bergwärts in Richtung Furka. Vorbei an tiefen Schluchten des Rotten, begleitet von einer wunderbaren Bergflora (Türkenbund), bespickt mit gezielten Informationen über die DFB wurde Gletsch erreicht. Die Mittagspause wurde genutzt, um die Anlagen und die Sehenswürdigkeiten dieses historischen Ortes zu begehen. Eine gut bürgerliche Küche verwöhnte den Gaumen der Gäste im «Blau-Haus». Das «Dessert» bildete eine Vorstellung der einzelnen DFB-Dienste und Chargen sowie eine Frage-Runde für die Interessierten.

Ein schriller Pfiff der Dampflok setzte das Zeichen zur Weiterfahrt in Richtung Furka. Interessante Details über die Stre-

cke konnten von den Begleitern stetig den möglichen neuen Kollegen weitergegeben werden. Details wie zum Beispiel warum die Dampflok an einer bestimmten Stelle vor Muttbach auf offener Strecke pfeift oder wo anfänglich das westliche Tunnelportal vom Scheiteltunnel geplant war. Dies sind kleine Reminiszenzen, die von der Gruppe mit grossem Interesse aufgenommen wurden.

Interessante bilaterale Gespräche zwischen den Teilnehmern verkürzten die Reise. Warum bewirbt sich wohl ein Kollege aus der Gegend Hamburg bei der DFB, der ansonsten bereits bei den Museumsbahnen «Schönberger Strand» tätig war? Der Grund liegt wohl darin, dass die grossen Gegensätze vom Flachland im hohen Norden Deutschlands gegenüber dem Hochgebirge der Alpen ist und ebenso die Traktionsart der beiden historischen Bahnen. Auch dieser Hamburger, Holger Ebling, wird künftig als Zugbegleiter bei der DFB anwesend sein!

Der Zug nähert sich langsam dem Tagesziel Realp. Die Fragen über ein Engagement bei der DFB wurden immer häufiger



Foto: Beat J. Klarer

Die Schnuppergruppe in Gletsch. Rechts im Bild der Geschäftsführer Urs Züllig, fünfter von rechts Werner Gubler (Leiter Betrieb) Sechster von links Hannes Wanner (Stellv. Leiter Betriebspersonal) / Le groupe à Gletsch. A droite sur la photo, le directeur Urs Züllig. Cinquième depuis la droite, Werner Gubler (chef d'exploitation). Sixième depuis la gauche, Hannes Wanner (chef du personnel suppléant)

und gezielter gestellt. All diese Fragen wurden von den anwesenden DFB Kamer Mitarbeitern freundlich, professionell und mit Erfolg beantwortet.

Die Schlussfrage war erfreulicherweise oft: Darf ich gleich das DFB-Mitarbeiterformular ausfüllen, oder gehen wir gleich zur Uniformfassung in Realp? Einfach eine tolle Sache!



Foto: Beat J. Klarer

Robert Wyss, unten rechts Peter Wälchli / Robert Wyss, en bas à droite Peter Wälchli

Engagement d'apprenti/es en faveur du train à vapeur de la Furka DFB

Ecoles Professionnelles, Berne

Compte-rendu des apprenti/es

Du 11 au 16 Mai 2014, 17 apprenti/es en menuiserie accompagnés de trois maitres d'apprentissage ont travaillé comme bénévoles à Realp. Malgré un retour de l'hiver cette jeune équipe s'est attelée avec courage à trois principaux chantiers: celui, en cours, du dépôt des trains, un escalier sous le pont Wyler, un passage à niveau pour piétons. Ce compte-rendu – rédigé par les apprenti/es – donne un reflet de cette semaine riche en évènements.

Il s'agissait du train du Gotthard!

Partis de la gare de Berne le 11 Mai 2014, nous avons passé par Thoune, Spiez, le Lötschberg et sommes arrivés à Brigue, gare terminus. En sortant de la gare de Brigue nous avons rejoint un autre train, celui du Gotthard! Après une grosse heure nous sommes enfin arrivés à Realp. Après installation dans nos chambres, nous avons pris le repas du soir; le couvre-feu étant à 22 heures, rapidement tout devint calme!

Le travail physique réchauffe

Diane à 06:15 le lundi matin, puis rassemblement à 06:45 afin d'être ponctuellement au restaurant pour déjeuner à 07:00. La répartition du travail effectuée je me suis retrouvé avec trois camarades toute la journée sur un wagon porte-rails, grâce auquel nous avons déplacé des rails se trouvant dans un secteur souvent inondé par la Reuss. Ce vieux wagon possède deux petits bras pivotants munis d'un moufle capable d'aller et venir sous une petite grue. Chacune d'elle peut soulever une tonne grâce à ce moufle à main.

A l'extrémité de la chaîne se trouve un grappin auto-coinceur qui permet de soulever le rail par son champignon (sa

partie supérieure). Après l'avoir soulevé à hauteur suffisante il est possible de pousser l'ensemble et d'amener le rail sur le wagon à l'endroit voulu; on continue ainsi en les empilant au maximum de la capacité du wagon. Après avoir déplacé le convoi jusqu'à un endroit préparé où se trouvaient déjà d'autres rails nous avons déchargé le tout en nous aidant d'éléments en bois afin de les faire glisser en bonne position. Ce travail plutôt physique a fait que nous n'avons pas senti le froid.

Un escalier neuf pour le DFB

Mardi, deuxième jour de travail: nous commençons par déjeuner à 08:00 puis nous avons été répartis en trois groupes de travail. Le premier groupe s'est occupé de la façade du dépôt, le deuxième a effectué un déplacement de rails, le troisième s'est attelé à la construction d'un escalier. J'étais dans ce groupe avec Messieurs Buffolino, Leuenberger et Aebersold, notre chef. Nous avons commencé par l'assemblage vissé des éléments en bois de l'escalier.

Nous n'avons pas abandonné

Le mercredi nous étions les premiers sur l'échafaudage pour y visser les huit dernières lattes à la paroi de béton.

Une isolation a été posée, ensuite un autre groupe s'est occupé du deuxième lattage. Il faisait très froid, il neigeait et nous avions les doigts gelés. Pourtant, nous n'avons pas abandonné!

Un groupe a fait une excursion d'une demi-journée avec Mr Jenni. Nous aurions bien voulu, avec un forestier, aller observer une forêt protégée se trouvant au-dessus d'Andermatt – lui

servant de pare-avalanche – mais il a fallu y renoncer à cause du mauvais temps. En lieu et place nous sommes allés en train à Andermatt pour visiter une centrale électrique.

Toute la façade est isolée

Nous avons par la suite continué le travail sur la façade et effectué d'autres tâches additionnelles, telles que de découper des panneaux isolants en laine de pierre afin de dégager les fenêtres. Deux d'entre-nous durent fixer en haut une sorte de plinthe afin de pouvoir y suspendre dans l'après-midi des bâches protégeant des intempéries. En fin de journée la façade était totalement isolée et toute la classe a pu participer à la fixation de ces bâches.

Le beau temps, enfin!

C'est le dernier jour que nous avons eu du vrai beau temps. Chaque groupe retourna à son chantier. L'un d'entre eux se chargea du reste des lattes à poser pour l'hiver alors que les autres continuèrent sur l'échafaudage étant donné que les bâches, que nous avons installées tout en haut, n'arrivaient pas jusqu'au sol.

Finalement, c'est par une course jusqu'à Oberwald avec le tracteur diesel que nous avons terminé la semaine. De retour à la maison de commune nous avons fait nos paquetages et ensuite les nettoyages. Mr Rohrer se chargea de nos bagages avant d'aller prendre le repas de midi. C'est ainsi que se termina notre camp durant lequel nous avons appris à travailler en groupe. Seule ombre au tableau, certains durent nous quitter et rentrer chez eux en milieu de semaine pour raison de maladie.

Relève de la garde au DFB SA

AG Oberwald, 28 juin 2014

Le thème principal de l'assemblée générale du DFB SA de cette année a été la relève de la garde au Conseil d'Administration. Du public est venu le reprocher, justifié, que les nouveaux membres du conseil d'administrations qui se présentaient à l'élection n'avaient pas été suffisamment introduits. A côté de deux prises de paroles constructives, certains ont malheureusement « abusé » de la tribune offerte par cette assemblée pour tenter d'ouvrir une brèche à de vieilles revendications. Certains cercles ont visiblement de la peine à accepter des décisions déjà prises. Pour le président sortant Oskar Laubi, ce ne fut pas une tâche facile d'aborder les sujets de manière exhaustive dans le peu de temps dont il disposait; cependant, les thèmes stratégie, remise pour voitures, comptes annuels, etc. ont préalablement été largement discutés, sous son experte direction, au Conseil d'Administration – puis les décisions y relatives adoptées à l'unanimité – et communiquées oralement aux intéressés directs. La remarque du président que – selon le droit en vigueur – certaines décisions étaient obligatoirement l'apanage du Conseil d'Administration et ne pouvaient pas être partagées avec les sociétés sœurs (SFB, ALSF), a malheureusement interprétée par certains auditeurs comme un prétexte plutôt que comme une donnée contraignante. Il en est resté un goût amer à la fin de l'assemblée – malgré le travail sérieux et intensif du Conseil d'Administration qui, rappelons-le, travaille bénévolement.

Remerciements au président sortant du CA/Mutations

J'ai eu la joie et le plaisir de collaborer avec Oskar Laubi pendant plusieurs années au Conseil d'Administration. Je l'ai toujours considéré comme une

personne compétente, loyale et compréhensive, traitant ses adversaires avec respect, même si ces derniers n'ont pas toujours joué la même partition. Il serait totalement faux de lui reprocher cette attitude distinguée comme une faiblesse, il mérite au contraire notre plus grande estime. Je remercie ici Oskar pour ces trois années pleines d'enseignements passées à ses côtés. Après sept ans à la tête du chemin de fer, et à un âge auquel d'autres jouissent depuis longtemps de leur retraite, il se retire à son tour de son activité professionnelle. C'est grâce au temps passé en commun que je me sens prêt à assumer la fonction de président du CA à laquelle je lui succède. Je m'efforcerai, à ma manière, de poursuivre son œuvre.

Aux côtés d'Oskar Laubi, deux autres conseillers d'administration blanchis sous le harnais quittent la passerelle de commandement: Hermann Walser, vice-président, obligé de se retirer de manière inattendue pour raisons de santé; et Jean-Pierre Dériaz, notre représentant romand, qui avait annoncé de longue date sa démission pour ce jour. Tous nos remerciements à tous pour leur engagement et le sacrifice de leur temps durant toutes ces années.

Avec l'accord de l'assemblée générale, la fonction de vice-président du conseil sera reprise par notre membre de longue date, Franz Kissling. Il remplacera de plus Hermann Walser comme représentant du DFB au conseil de la fondation SFB. Enfin l'assemblée générale a élu, pour une période de trois ans, les nouveaux conseillers d'administration suivants: Pierre-Philippe Durussel, Oskar Brodmann et Peter Lerch. Tous les trois sont encore professionnellement actifs; ainsi la continuité au CA devrait être assurée à long terme.

Pierre-Philippe Durussel, 1957:

Il est domicilié à Granges (VD), et assure ainsi l'ancrage du train en Suisse Romande. Par ses études en économie à l'université de Lausanne, et sa fonction actuelle de chef de l'inspectorat interne d'une entreprise de la Confédération, il dispose des compétences nécessaires pour scruter d'un œil critique les finances du chemin de fer. Quant à son intérêt pour le domaine technique, il l'a manifesté par 4 semestres d'études comme ingénieur en machines à l'EPFL.

Oskar Brodmann, 1952:

Son cadre de vie est Hinwil, dans l'Oberland zurichois. Comme directeur de produit et membre de la direction d'une grande entreprise de construction de machines, il est souvent en déplacement professionnel. Il siège aussi au conseil d'administration d'une entreprise de production de taille moyenne. Oskar Brodmann a tout d'abord étudié la chimie à l'EPFZ et obtenu le diplôme d'ingénieur-chimiste. Son lien avec le train se manifeste dans son hobby; il a été et reste actif au DVZO (Dampf-Verein Zürcher Oberland), d'abord comme contrôleur et ensuite comme conducteur de train. En plus de sa licence de conducteur de train, il possède une licence de l'OFT comme agent de manœuvres.

Peter Lerch, 1960:

C'est à Köniz (BE) qu'il habite. Comme responsable planification et transport d'un important centre de services du canton de Berne, il revêt aussi une fonction importante de la Confédération. Il apporte aussi une expérience de commandement de l'armée, où il commandait une compagnie de sapeurs. Il a tout d'abord achevé des études d'ingénieur-forestier à l'EPF, puis des études

post-diplôme d' « Executive Master of Business Administration in Integrated Management » à la HES bernoise.

Défis futurs

Je me réjouis des défis futurs, qui n'auront en fait guère évolué avec le changement de direction. En premier lieu, comme jusqu'ici, la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Celle-ci concerne d'une part le matériel roulant, pour lequel existent de nombreuses prescriptions fédérales, et d'autre part le terrain environnant et l'infrastructure. Il s'agit là d'observer avec la plus grande précision les modifications de terrain susceptibles d'influencer la ligne et, en cas de perturbation d'origine naturelle, telle qu'affouillement du tracé, d'engager à temps les mesures d'assainissement.

En second lieu vient le développement raisonnable de l'infrastructure, dans le but de maintenir à long terme notre bien culturel au niveau souhaité. Je pense ici, entre autres, à la halle des wagons

planifiée, au maintien de la qualité du matériel roulant, ainsi qu'à l'achèvement de l'atelier de Realp.

En dernière position dans l'ordre des priorités – quoique important, car il s'agit de répondre aux dépenses d'exploitation courantes – l'accès à de nouvelles sources de revenus, entre autres par une collaboration ciblée avec des représentants du tourisme et de l'hôtellerie. Les tâches de priorité 1 et 2 nécessitent des versements importants, même uniques. La sécurité ne peut pas attendre, il est urgent d'accéder au financement nécessaire. Je pense ici d'abord aux sommes qui nous parviennent par le biais de la fondation. Le développement doit cependant être entrepris de manière mesurée, en accord avec le plan financier – et celui-ci finalement en tenant compte des dons attendus et des augmentations de capital.

Pour pouvoir réaliser notre plan de développement dans sa variante maximale,

il faudrait nécessairement des recettes supérieures à celles d'aujourd'hui. Nous ne sommes cependant pas sous pression. Certaines étapes du développement peuvent être repoussées dans le temps. Le déroulement de ces étapes est fixé dans le plan stratégique, lequel est présenté dans plusieurs contributions du « dampf an der furka ». Il nous prescrit la direction, pas la vitesse.

Mon vœu personnel

Mon vœu, et mon intention, c'est que la collaboration avec les têtes de la SFB et de l'ALSF puisse se dérouler de manière purement factuelle. Le DFB et les deux organisations sœurs susnommées ont un but commun : maintenir et même développer un « bien culturel de premier ordre ». Tous les efforts dans ce sens sont heureusement fournis bénévolement. Si nous réussissions de plus, pour le bien commun, à laisser nos intérêts personnels au vestiaire, nous aurions accompli un pas de plus vers notre but.

Avenir du chemin de fer à vapeur

Stratégie DFB 2020

Par Urs Züllig, directeur

Définition des buts

En 2013 un groupe de travail du DFB (composition, voir encadré), mandaté par le conseil d'administration, a entrepris d'examiner, dans un processus stratégique, la question de savoir dans quelle situation doit se trouver le DFB à moyen terme, c'est à dire d'ici 5 ans et plus, et les étapes nécessaires à la réalisation de cet objectif. Dans les prochaines éditions de DadF nous publierons plusieurs articles présentant les résultats de ce processus stratégique. L'équipe stratégique du DFB conclut son mandat par les recommandations suivantes pour le développement futur du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka :

Points fondamentaux de la stratégie DFB 2020

- Le développement de l'offre actuelle/ concept d'exploitation doit être poursuivi de manière modérée et par étapes selon le scénario « Evolution ».
- Le meilleur gage de succès semble être une offre fixe en trains, basée sur les données empiriques, à laquelle s'ajouteraient de manière flexible divers compléments (capacité variable, trains supplémentaires, courses extra et à thème).
- Le personnel qui travaille gratuitement pour notre chemin de fer est (à côté de la traction à vapeur et du paysage) la caractéristique distinctive pour nos hôtes, par ailleurs incontournable pour des raisons financières.

- Les moyens financiers libres doivent être affectés en première priorité à la sécurité de la ligne et des installations, en deuxième priorité à l'achèvement des ouvrages commencés et en troisième priorité à l'extension.

Membres du groupe de travail

Urs Züllig
Ernst Künzli
Walter Knobloch
Werner Gubler
Walter Willi
Hannes Wannner
Federico Rossi
Jürg Bolliger
Beat Moser

- La base d'exploitation, auxiliaire à celle de Realp, doit être créée à Oberwald, afin de donner la possibilité d'y faire passer la nuit aux locomotives et d'assurer l'entretien diurne.
- Pour atténuer la problématique de la possible interdiction de circulation des locomotives à vapeur chauffées au charbon sur le tronçon Oberwald–Gletsch, une automotrice diesel est de loin la solution la plus avantageuse au niveau des frais.
- L'électrification du tronçon Oberwald–Gletsch n'entre pas en ligne de compte, pour des raisons tant financières que liées à l'exploitation.

Les points fondamentaux les plus importants de la stratégie DFB 2020 feront l'objet d'explications ci-après et d'articles dans les prochaines éditions de la DadF.

Questions fondamentales

Ont été considérées comme « questions fondamentales » celles qui conduisent, en raison de leur importance, à un autre scénario pour le DFB. Un catalogue de plus de 45 questions a été réduit à un nombre limité par élimination des questions tactiques et opérationnelles. Les plus essentielles sont :

- Quelles informations nous donnent l'environnement et le plan directeur ?
- Quels segments de clientèle cherchons-nous à atteindre et avec quelle offre (course en train, offres annexes) ?
- Quels systèmes de traction sont conformes à notre stratégie ? Comment résolvons-nous la problématique du « risque d'incendie sur le tronçon Oberwald–Gletsch » ?

- Comment assurons-nous le financement durable de l'exploitation, de l'entretien et de l'extension ?
- Comment allons-nous assurer durablement les autres ressources (voie ferrée, matériel roulant, hôtes, volontaires) afin de conserver et d'exploiter notre bien culturel ?

Scénarii

Trois scénarii possibles ont été identifiés, à savoir :

1. Evolution

Poursuite d'un développement mesuré de l'offre par optimisation de la demande, du rendement et des ressources. Se concentrer sur l'exploitation ferroviaire, apport de prestations complémentaires en priorité par les partenaires.

2. Augmentation de la capacité

Fort accroissement de l'offre correspondant à la mise en service de nouvelles locomotives, avec augmentation correspondante du matériel roulant et du personnel.

3. Oberwald–Gletsch sans charbon

Analogue au scénario 1, cependant avec concept d'exploitation partagée Realp–Gletsch (locomotive à vapeur fonctionnant au charbon) et Gletsch–Oberwald (autre mode de traction).

Le Conseil d'administration a approuvé à l'unanimité la proposition de mandater le groupe de travail pour l'achèvement détaillé du scénario 1 « Evolution ». Le VFB et la SFB ont également examiné cette

proposition et accordé leur soutien à cette procédure.

La question de l'électrification du tronçon Oberwald–Gletsch

Suite au caractère émotionnel de la discussion sur la possibilité et le sens de l'électrification du tronçon Oberwald–Gletsch, nous présentons tout d'abord les arguments avancés par les personnes favorables à l'électrification. Ce sont :

- Solution au problème « danger d'incendie de forêt » (degré de danger ROUGE)
- Suppression des frais d'entretien et d'exploitation de l'installation des sprinklers
- Suppression des dépenses pour l'équipe de trains d'extinction/prévention des incendies
- Suppression des « dégâts causés à la nature » par l'installation des sprinklers
- Solution de la problématique : plus aucune nouvelle locomotive à vapeur disponible, mais en revanche des véhicules électriques historiques.
- Les véhicules historiques à traction électrique en tant qu'attrait complémentaire à la traction à la vapeur.

Afin d'étudier la question à fond, la liste de toutes les options possibles pour l'exploitation du tronçon Oberwald–Gletsch a été dressée et chacune d'elle a fait l'objet d'une estimation sur la base du concept d'exploitation, notamment coûts d'exploitation/investissements/attractivité pour la clientèle/conséquences sur le concept d'exploitation lui-même.

Les conclusions principales sont les suivantes :

La solution actuelle : locomotive à vapeur au charbon dans le cas normal, et location de la locomotive diesel de la MG-Bahn pour le degré de danger ROUGE, est économiquement de loin la meilleure. Le coût de la prévention incendie a été estimé à CHF 40'000.– par an.

La solution qui vient ensuite, qui permet de renoncer à la dépendance de la location de la locomotive diesel de la MGBahn ou d'acquérir de l'autonomie, est l'acquisition d'un véhicule thermique

Processus stratégique

Le processus stratégique a été divisé en trois étapes, dont les résultats intermédiaires ont, à chaque fois, fait l'objet d'un examen par le mandant (CA) et les organisations partenaires VFB et SFB dans le cadre du « groupe de contact 4x3 ».

Etape 1	Identification des scénarii possibles et des questions fondamentales (terminé)
Etape 2	Achèvement du scénario choisi/projet de stratégie (terminé)
Etape 3	Achèvement des stratégies partielles, par exemple matériel roulant (en cours)

performant. Dans le cadre de cette éventualité, c'est la variante du « train-navette BDeh 2/4 avec wagon-générateur » qui l'emporte, parce qu'elle présente les avantages suivants :

- Mise en circulation telle quelle d'une automotrice de la Schöllenenbahn avec wagon-pilote (autorisation de circulation simplifiée)
- Mise en circulation possible tant sur le DFB (énergie fournie par le wagon-générateur) que sur le MGB (énergie fournie par la caténaire)
- Capacité suffisante de substitution sur le tronçon Oberwald–Gletsch en cas de danger d'incendie en degré ROUGE
- Véhicule de réserve en cas de panne des trains à vapeur, pouvant servir à l'évacuation des passagers sur tout le tracé
- Possibilité d'engager cette composition pour les trains du matin et du soir pour les promeneurs, ainsi que pour le transport du personnel et l'approvisionnement de la station Furka

Les montants à investir pour l'électrification (caténaire et remise en état de deux automotrices) sont estimés à CHF 7.5 millions, les frais de montage et de démontage annuels à CHF 120'000.–. Ceci conduit à des coûts d'exploitation d'environ CHF 420'000.– pour le seul tronçon Oberwald–Gletsch, soit un montant de plus du triple des coûts actuels, et supérieur aux recettes réalisées sur ce tronçon. A cela

s'ajoutent d'autres arguments qui plaident contre l'électrification :

- Sérieuses réticences quant à la sécurité en montant sur les locos à vapeur en gare de Gletsch pour faire le plein d'eau – la caténaire devrait être mise hors tension.
- Concept d'exploitation onéreux causé par le changement de locomotive et les frais de personnel y relatifs.

Wir suchen dringend für freiwillige, regelmässige Einsätze:

- **Hauswart** mit Erfahrung in der Instandhaltung von Haus-technikanlagen für Realp und Gletsch
- Mitarbeiter/in **Hausdienst** für die Unterkünfte Realp und Gletsch
- **Mitarbeiter/in Betriebskantine/Kaffeewagen**
- **Ausgebildete Handwerker**, besonders
 - Maurer/Polier
 - Schreiner/Zimmermann
 - Elektromonteur
 - Sanitär-Installateur
 - Dachdecker
- **Leiter Wagenunterhalt** in Realp
- **Chefredaktor** für unsere Webseite
- Im Bereich **Marketing**:
 - **Medienverantwortliche/r** für die Koordination der Medienarbeit der DFB AG
 - **Pressechef/in**

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:
Hansjürg Krapf,
Telefon: +41 71 385 54 06
oder via E-Mail an:
personalchef@dfb.ch



- Impossibilité de faire circuler sur le tronçon électrifié des trains à vapeur et électriques, en raison du gabarit du tunnel hélicoïdal.

En définitive, le groupe de travail arrive à la conclusion évidente qu'une **électrification du tronçon Oberwald–Gletsch n'entre pas en ligne de compte** – pour des raisons tant financières que liées à l'exploitation.

Impressum

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse:

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

Redaktionskommission:

Vorsitz, Vertreter DFB AG:
Peter Walsler, peter.walsler@dfb.ch
Vorsitz Stv., Vertreter VFB:
Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch
Vertreter SFB: Pepi Helg, pepi.helg@dfb.ch
Redaktor: Ruedi Traub, dadf.redaktion@dfb.ch
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB
Fotografie: Jürg Zimmermann
juerg.zimmermann@dfb.ch

Sektionsnachrichten:

Aargau: Heinz Unterweger, heinz.unterweger@dfb.ch
Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch
Nordwestschweiz: Martin Wymann,
mwymann@intergga.ch

Herstellung, Druck:

ea Druck AG
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln
Telefon 055 418 82 82, info@eadruck.ch

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 41 888 03 03
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a. A.
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Erscheinungsweise:

vierteljährlich (Mitte Februar, Mitte Juni, Mitte September, Ende November)
Einem Teil der Auflage des «Dampf an der Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektionsnachrichten» der Sektionen Aargau, Bern und Nordwestschweiz beigelegt. Sie sind im Abonnementspreis inbegriffen.

Abonnement:

CHF 35.– /Jahr für Nichtmitglieder
Inseratarife: ¼ Seite CHF 300.– | ½ Seite: CHF 500.– | 1 Seite sw CHF 900.– | 1 Seite 4-farbig: CHF 1200.– | Rückseite CHF 1500.–
Rabatte: 2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%
Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.

VFB Sektionen

Aargau

Von Heinz Unterwegger,
und Werner Beer

Schwerpunkt der Aktivitäten der Sektion Aargau war und ist naturgemäss der Wagenbau. Zur Arbeit an den beiden «Patienten» ABD 4554 und AB 4462 und einigen Infrastrukturverbesserungen in der Werkstatt gesellten sich zwei Arbeitswochen auf der Bergstrecke, einige Car-Reisen an die Bergstrecke mit Dampfbahnfahrt und als Werbeveranstaltung die Teilnahme an den traditionellen Thementagen «Rail Days» im Verkehrshaus Luzern.

ABD 4554 gibt mehr Arbeit

Der Tradition der Wagenwerkstatt gemäss soll der ABD 4554 nach der Revision wieder wie neu aussehen. Das bedingt z. B. dass die Innenverkleidung neu hergestellt wird, nachdem die Wasser- und Gebrauchsspuren nicht einfach abgeschliffen werden konnten. Die neuen Abdeckungen werden im Bereich der Fenster neu auch so gestaltet, dass ein einfacher Zugang zu den Fensterscheren möglich ist.

Die Holzbänke wurden sorgfältig abgeschliffen und neu lackiert und strahlen wieder in altem Glanz. Einige Detailarbeit gab und gibt es bei den inneren Fen-



Foto: Heinz Unterwegger

Die Holzbänke sind bereits neu lackiert / Les banquettes en bois sont vernies à neuf



Foto: Heinz Unterwegger

Aufpolieren der «goldenen» Fensterrahmen / Polissage des cadres de fenêtre « dorés »

sterrahmen, der Aufarbeitung der Fensterscheren und nicht zuletzt beim Polieren der «goldenen» Fensterrahmen. Auch die Unzahl von Deckleisten und viele andere Details werden geprüft und überarbeitet.

Unerwartete Mehrarbeit gab es im Bereich der Boden- und Fensterbalken, wo weitere Teile ersetzt werden müssen. Der Mehraufwand führt zur Konsequenz, dass der ABD 4554 erst auf die Saison 2015 wieder auf die Bergstrecke kann. Die externen Kosten sind dank eines grosszügigen Sponsors gedeckt.

AB 4462 hat einen Bruder

Ein baugleiches Chassis wie jenes des AB 4462 lagerte schon einige Zeit auf den stillgelegten Schienen südlich der Wagenwerkstatt. In einem wöchigen Einsatz von Metallbau-Lernenden des Berufs- und Weiterbildungszentrums Buchs SG wurde es aus dem Dornröschen- (oder besser gesagt dem Brombeer-) Schlaf geweckt und soweit demontiert, dass gewisse Komponenten nun gemeinsam mit dem AB 4462 überarbeitet werden

können. Auch konnte ein Federpaket von diesem Chassis für den AB 4462 «ausgeliehen» werden, nachdem bei ihm ein Federblatt gebrochen war.



Foto: P. Debrunner

Lernende des BZ Buchs SG demontieren ein baugleiches Drehgestell / Des apprentis de l'école professionnelle de Buchs SG démontent un boogie de construction identique

Die Arbeiten am Wagenkasten konzentrieren sich auf die Fertigstellung des Bodenrahmens und der vielen Fensterpfosten. Diese Komponenten haben viele Ausfräsungen, die sehr präzise ausgeführt sein müssen, um das spätere Zusammensetzen-Puzzle erfolgreich zu machen. Sobald der Bodenrahmen fertig ist, wird er mit entsprechenden Zwischenlagen auf das metallische Chassis geschraubt, um anschliessend die Bodenplatten einzulegen.



Foto: Heinz Unterwegger

Der Bodenrahmen und die Dachpfetten sind fast fertig / Le chassis est presque terminé

Werkstatt-Infrastruktur

Neben diesen «grobem» Arbeiten gibt es viele Kleinteile herzustellen wie z. B. die Teile der Fensterführungen mit Andruckfedern und die Aufrollmechanismen der Fensterstoren. Auch an der Wagenwerkstatt selber wurde Wichtiges geleistet. Am augenfälligsten für den Besucher ist wohl der Plattenbelag auf der Piazza Furka. Er wurde uns von Gartenbauern im Anschluss an einen Besuch in der Wagenwerkstatt gesponsert und bietet unseren Besuchern guten Komfort und staubfreie Schuhe. Um die Werkstattkollegen und die Besucher besser verwöhnen zu können, gibt es in der Küche ein neues Kochfeld, einen neuen Backofen und einen leistungsfähigen Geschirrspüler aus äusserst günstiger Quelle bzw. gesponsert.



Foto: U. Michel

Komfortabler Plattenboden in der Piazza Furka / Dallage confortable à la Piazza Furka

Neu steht eine grössere Sandstrahlanlage in der Metallbearbeitung, die es uns ermöglicht, auch grössere Teile – z. B. der Drehgestelle und Bremsanlagen – zu strahlen. Der Schreinerei steht neu eine Bandschleiftisch zur Verfügung, auf dem grössere Flächen wie Türen und Teile der Wandverkleidungen geschliffen werden können.

Nicht zuletzt wurde Wichtiges für den Brandschutz und die Personensicherheit vorgesehen wie

Agenda 2014 der VFB-Sektion Aargau

Siehe auch www.vfb-aargau.ch und Sektionsnachrichten Heft 3/2014

Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen
AB 4462 und ABD 4554

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstageinsätze

Samstag, 1. November 2014

jeweils ab 08.00 Uhr

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

Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54

Für Besuche in der Wagenwerkstatt wird um vorgängigen Kontakt Tel. 079 645 28 54 gebeten.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

4. Arbeitswoche 5. bis 11. Oktober 2014, KW 41

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Sektionsreise: Pilatus-Werke und Dampfschiffahrt

Donnerstag, 18. September 2014

Werbbeanlässe und Diverses

Herbstmarkt Dietikon, Samstag, 20. September 2014

Werbbestand (Winzerfest Döttingen), Samstag, 4. Oktober 2014

VFB Sektionen

neue Feuerlöscher, ein Wandlöschposten, Markierungen der Fluchtwege und Umbau von Türen.

Drei der vier Arbeitswochen sind bereits Geschichte

Die Sektion Aargau stellt auch sehr tatkräftig Arbeitskräfte an der Bergstrecke und organisiert 2014 vier Arbeitswochen. Die erste Woche Ende April/Anfang Mai war stark von Neuschnee geprägt. Naturgemäss gab es viele Arbeiten zur Vorbereitung auf die Fahrseason, aber auch an der Weiterentwicklung der Infrastruktur.

Die zweite Arbeitswoche Ende Juni/Anfang Juli beschäftigte die Vegetationsmannschaft mit Lernenden der Firma Eglin mit der Reinigung von Wassergräben. Eine zweite Gruppe war mit Arbeiten der Verschiebung des Lagerplatzes Geren im Einsatz und eine dritte Gruppe mit der Demontage der Geleise und Kabel im Umschlagbahnhof Sedrun der Alp Transit. Zu Redaktionsschluss war die dritte Arbeitswoche noch Zukunft.



Foto: J. Morf

Gleisdemontage in Sedrun / Démontage de voie à Sedrun



Foto: P. Debrunner

Furka-Stand an bester Lage an den Rail Days im Verkehrshaus Luzern / Stand de la Furka aux Rail Days du Musée des Transports à Lucerne

Werbung und Reisen

Bis Ende August hat unsere Reiseleiterin bereits 10 Gruppen zum Erlebnis Dampfbahn Furka-Bergstrecke geführt. Weitere Reisen sind bereits gebucht.

An den Thementagen «Rail Days» des Verkehrshauses Luzern im Juni waren wir wieder mit unserem Werbepersonal an bester Position beim Haupteingang vertreten. Gegen 700 Prospekte und Fahrpläne konnten an interessierte Besucher abgegeben werden – darunter waren sicher eine Anzahl künftiger Fahrgäste.

Innerschweiz

Von Willy auf der Maur

Achtung: Termin-Verschiebung

Der Arbeitseinsatz vom 20.9.2014 wurde eine Woche vorverschoben auf Samstag, 13. September 2014. Auch der Besuch aller interessierten Vereinsmitglieder und des Vorstandes ist auf dieses Datum vorverschoben. Treffpunkt ist um 10 Uhr beim Bahnhof DFB in Realp, beim Café-Wagen. Wir treffen die Fronis auf ihren Baustellen, Mittagessen zusammen vor Ort aus dem Rucksack. Am Abend gemeinsames Verabschieden im Pöstli in Realp.

Im 2014 sind noch die folgenden Samstags-Einsätze der Innerschweizer an der Furka geplant: 13. September, 4. Oktober, 11. Oktober

Anmeldung für Arbeitseinsatz:

Jakob Hartmann
Baumatt
6284 Sulz LU
041 917 15 46, ab 19 Uhr abends
Franz Elmiger
Mühlestrasse 24
6294 Ermensee
079 691 30 41
Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, besten Dank.

Der Furka-Hock der Innerschweizer wird im Seebistro LUZ, in Luzern, gleich neben der Anle-

gestelle und dem Billetverkaufsbauwerk der SGV beim Bahnhof abgehalten.

Wir treffen uns immer am 1. Dienstag im Monat, ab 19.30 Uhr.

Daten: 7. Oktober, 4. November, im Dezember und Januar 2015 kein Hock!

Auskunft zu all den Anlässen geben gerne auch die Mitglieder des Vorstandes der Sektion, siehe auf www.dfb.ch unter Wir über uns, VFB CH, Innerschweiz, oder vfb-innerschweiz@dfb.ch, oder Willy Auf der Maur, 079 407 60 13



Foto: Willy Auf der Maur

Dieses Bild zeigt die Innerschweizer Fronis bei der Abfahrt in Muttbach, nach Station Furka, mit DFB Dieseltraktor 506, offenem Wagen 2-achs / Les bénévoles de Suisse Centrale quittant Muttbach pour la station Furka avec le tracteur Diesel DFB 506 et un wagon ouvert à 2 essieux

Nordwestschweiz

Fronarbeit im Früh-Sommer

Mo 2. bis Sa, 7. Juni 2014
Bericht: Rolf Reusser

Als Neuling bin ich bereits am Sonntag um zirka 16 Uhr mit der Bahn in Realp eingetroffen und bezog sofort im Depot DFB meine Unterkunft.

Pünktlich um 17.00 Uhr wurde ich in der Kantine von Urs Degen herzlich empfangen. Zum Abendessen war unsere Arbeitsgruppe komplett. Einige Gesichter kannte ich schon vom vorherigen Orientierungstreffen im Lokal «Unser Bier» in Basel.

Nach dem Essen ging es los. Urs gab die Arbeitsverteilung für den ersten Arbeitstag bekannt. Peter Stocker – auch ein Neuling – und ich fassten den Job «Gleisbau» bei Km 53 auf 2000 m über Meer.



Foto:???

Morgenessen am 1. Arbeitstag / Petit déjeuner le 1^{er} jour de travail

Ausgerechnet die beiden Greenhörer sind zum Gleisbau zugeordnet worden. «Jo denn halt!»

Am Montag nach dem Frühstück trafen wir uns vor 8.00 Uhr beim Bauzug, der uns zur Baustelle fuhr. Oben angekommen erklärte uns Manfred Willi (Leiter Bahntechnik) kurz unsere Arbeit. Da standen wir mit einem riesigen Gabel- und Ratschenschlüssel. Zur Ausrüstung gehörte auch noch eine mit Benzin getriebene Schwellenschraubenmaschine. Als erstes mussten wir diese Maschine auf das «Schienenwägel» heben und über 300 Meter auf den Schienen zu unserem Einsatzort stossen. «S'isch e Chrampf gsi!»

Nach kurzer Zeit gelang es uns, die Maschine zu starten. Welche Freude, wenn das Ding läuft. Nun versuchten wir die erste Schienenbefestigungsmutter zu lösen. Aber warum läuft die Maschine in falscher Drehrichtung? Wir studierten die Funktionen der Maschine und fanden schnell die Lösung. In kurzer Zeit konnten wir die Muttern unseres Gleisabschnittes lösen.

Jetzt war das Lösen der Schrauben der Verbindungsflaschen der Schienen- und Zahnstangenverbindungen angesagt. Alles von Hand mit dem schweren Gabelschlüssel und dem Ratschenschlüssel mit eher kurzem Hebelarm.

Die Schrauben der 100-jährigen (?) Schienen und Zahnstangen waren nach so langer Betriebszeit sehr schwer zu lösen! Mit viel Kraft haben wir auch dieses Problem gelöst. Noch vor Mittag waren die losen Gleisstücke bereit für den Bagger, der am Nachmittag die Eisen vom Schotter abhob. Somit war ein Teil unseres Jobs ohne grosse Probleme und Pannen beendet.

Zufrieden genossen wir unseren Mittagslunch. Nach der Pause

VFB Sektionen

lösten wir weitere Verbindungen. Manchmal fehlte uns die Kraft, um die Schraubverbindungen zu lösen. Mit Hilfe eines Verlängerungsrohres für den Ratschenschlüssel ging es viel einfacher. Insgesamt wurden bis vor Betriebsbeginn Ende Juni 300 Meter Schienen ersetzt. Die Facharbeiten leisteten die anwesenden Gleisbautrupps. Ohne diese «Profis» lassen sich diese Gleisbauarbeiten nicht bewältigen.

Zufrieden fuhren wir gegen Abend mit dem Bauzug bei leichtem Regen zum Depot Realp zurück. Unser erster harter Tag als Neulinge war somit beendet.

Am zweiten Tag waren 5 Mann unseres Teams mit Dumper, Schaufeln, Rechen und Maurerkesseln zur Reinigung des Bahntrassees im «Bielen» (Flurname) ausgerüstet. Das Ziel bestand darin, die heruntergefallenen Schiefersteine und mittelschwere Bruchstücke zu entfernen, um eine Auffangrinne zu bilden. Rechtzeitig zur Mittagszeit war der erste Teil beendet. Wie sich später herausstellte, war die Arbeit doch noch nicht fertig.

Das Highlight der Woche war sicher der Auftrag, 28 Holzschalungen für Betonsockel einer Einzäunung anzufertigen. Urs und ich waren die Operators an der Kreissäge. Sehr schnell hatten wir die stattliche Anzahl Holzbrettchen aus gebrauchten Schalbrettern gesägt. Kaum zu glauben, wie viele Möglichkeiten es gibt, ungleiche Holzbrettchen zusammenzunageln. Charly Schlatter und Paul Tschudin haben ohne Daumenverletzungen in Akkordzeit die Schalungen zusammengestellt. Sogar ein Lob von Manfred für die saubere und pünktlich erledigte Arbeit lag noch drin.

Am Mittwochabend organisierte Urs im Restaurant «Bahnhöfli» in Realp ein Käsefondue. Anwesend waren auch fünf geladene Gäste, darunter die «Vegetariengruppe». Neben dem Essen wurde ebenfalls viel gefachsimpelt. Es war ein lustiger geselliger Abend.

Am Donnerstag wurden auf Wunsch von Manfred die Auffangrinnen im «Bielen» vergrössert bzw. verlängert. Karl Stoll war als erfahrener Dumperfahrer für den Transport der Steine verantwort-



Foto: Rolf Reusser

Verdiente Ruhepause / Pause méritée

lich. Zur Verstärkung halfen auch Walter Utzinger und Hansruedi Renfer mit. Schliesslich entfernte die «Säuberungsgruppe» ohne Baggerhilfe immerhin über 22 Tonnen Schiefersteine und Splitter weg. Am Nachmittag kurz vor Feierabend war unsere Arbeit beendet. Vom anstrengenden Schaufeln waren wir etwas gezeichnet.



Foto: Rolf Reusser

Der Schieferfelsen im «Bielen» / Le rocher au « Bielen »

Am Freitag – ein traumhaft schöner Tag – fuhren Walter und ich mit dem Bauzug nochmals zur Gleisbaustelle. Wiederum hatten wir eine Aufräumarbeit. Es mussten innerhalb des Gleisstrassees die entfernten 100-jährigen Schrauben und Verbindungsglaschen eingesammelt werden. Enziane und viele andere Blumen und Pflanzen der Bergwelt standen in voller Blüte.



Foto: Rolf Reusser

Auch die Schmetterlinge geniessen den herrlichen Sommertag / Les papillons aussi profitent de la journée estivale

Langsam fing ich an zu begreifen, weshalb es eine so grosse Logistik braucht, damit die Dampfbahn während drei Sommermonaten einwandfrei funktionieren kann.

Am letzten Abend trafen wir uns zu einem kleinen Abschiedstrunk im Restaurant «Pöstli». Wir liessen die

vergangene Woche Revue passieren. Alle waren zufrieden.

Die Arbeitsgruppe «Nordwestschweiz» war während der Woche mit der Kantinenverpflegung sehr zufrieden. Der Kantinencrew danken wir für die freundliche nette Zusammenarbeit und sie verdient ein grosses Lob.

Es war eine interessante Arbeit als neuer Fronarbeiter während der ganzen Woche. Manchmal etwas streng – jedoch neue Kollegen gewonnen. Ich komme wieder!

Jahresprogramm

- 1.9.2014 bis 31.1.2015
- Herbstausflug (1 Tag)
 - 6. September Schynige Platte
- Fronarbeit (6 Tage)
 - 13.–18. Oktober, Realp / Furka
- Mitgliedertreffen
 - 22. November, Arlesheim
- 3-Königstreffen, 6. Januar 2015, MCB-Clublokal Basel

Vorstand Nordwestschweiz

Präsident (Sektionsadresse)

Urs Degen
Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil
061 401 32 65 / 079 687 99 77
vfb-nwch.praesident@dfb.ch
Konto Postfinance 40-6776-6
IBAN CH73 0900 0000 4000 6776 6

Kassier/Webseite

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

Aktuar/Protokoll

Martin Wymann
Holzmattstrasse 2, 4102 Binningen
061 302 20 83 / 078 670 20 83
martin.wymann@dfb.ch

Werbung

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

Beisitzer

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

Baueinsätze (Organisation)

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

Oberbayern

VFB-Sektionsreise München/Oberbayern 2014

Von Siegfried Weber

Am Samstag, den 5. Juli 2014, fanden sich 13 Teilnehmer am Münchener Hauptbahnhof ein, um an der wie schon in den letzten Jahren von unserem Sektionspräsidenten Hans Berger bis ins Detail durchplanten und sehr gut organisierten Sektionsreise teilzunehmen. Diesmal sollten unter dem Motto «Sachsendampf» die Schmalspurbahnen in Sachsen besucht werden. Mit einer von ihm liebevoll zubereiteten Brotzeit ging es im ALEX-Treff um 10.44 Uhr frohen Mutes Richtung Dresden. Mit einem Umsteiger in Hof wurde am späten Nachmittag der Hauptbahnhof Dresden erreicht. Weiter ging es mit der Strassenbahn Linie 7 der Dresdner Verkehrsbetriebe, die uns in den nächsten 8 Tagen zu unserem Hotel Kim auf der Gompitzer Höhe immer wieder begleiten sollte. Zu einem gemütlichen Abendessen im «Kitzo Alpenstüberl» gesellten sich dann noch die fehlenden 4 Teilnehmer der Sektionsreise.

Der Sonntag, 6. Juli, wurde in Dresden verbracht. Am Vormittag war eine Rundfahrt mit der Parkeisenbahn im Grossen Garten gebucht. Der grosse Garten geht auf den ersten, 1676 von Kurfürst Johann Georg II. angelegten Garten zurück. Die beiden Schleppenderlokomotiven der Parkeisenbahn aus dem Jahr 1925, liebevoll «Moritz» und «Lisa» genannt, entsprechen der Konstruktion einer Schnellzuglok im Massstab 1:3 und fahren auf 381 mm Spurweite. Dichter Dampf stieg unter den Baumkronen auf, Schienengeräusche und energische Signale der Lokomotive unterbrachen die idyllische Ruhe bei der 35-minütigen Rundfahrt. Bei der Parkeisenbahn werden die meisten Dienstposten von Kindern ausgeübt, welches bei manchem Kind eine positive Anregung auf den zukünftigen Beruf haben dürfte. Vor der Rundfahrt ergab sich noch die Möglichkeit, die «Gläserne Manufaktur», eine auf dem ehemaligen Ausstellungsgelände der Volkswagen AG errichtete «Erlebniswelt» der PKW-

VFB Sektionen

Montage, zu besichtigen. Mit der Strassenbahn der Linie 10 und 12 ging es um die Mittagszeit weiter Richtung Schillerplatz. Nach einem kurzen Fussmarsch über das «Blaue Wunder», eine in den Jahren 1891 bis 1893 errichtete mächtige Eisenbrücke mit 226 m Länge, bei der sich der grüne Anstrich rasch ins Blau verfärbte, wurde die Talstation der Schwebebahn in der Pillnitzer Landstrasse erreicht. Mit der Schwebebahn, erbaut in den Jahren 1898 bis 1900, erreicht man in 5 Minuten Fahrzeit nach 274 Metern Streckenlänge und einer max. Neigung von 39,9 Prozent die 84 Meter höher gelegene Aussichtsplattform auf der Loschwitzhöhe. Das Interessante an der Schwebebahn ist das Einschienenhängebahn-Prinzip des Kölner Ingenieurs Eugen Langen. Die Wagenkästen hängen unter der Fahrschiene und werden durch ein in der Bergstation angetriebenes Zugseil bewegt. Reichliche Information über die Schwebebahn vermittelt eine kleine Ausstellung in der Bergstation. Wieder an der Talstation angekommen und nach einem kleinen Fussmarsch wurde die Standseilbahn, die seit dem Jahr 1895 den Körnerplatz mit dem Nobelstadteil Weisser Hirsch verbindet, erreicht. Nach 547 Metern Fahrtstrecke, 95 Höhenmetern und einer max. Neigung von 29,8 Prozent erreicht man die Bergstation. Dort befindet sich auch die Gaststätte Luisenhof, deren Veranda wegen ihres schönen Blickes ins Elbtal und über Dresden auch «Balkon Dresdens» genannt wird. Nach der Einkehr im Luisenhof stand den Teilnehmern der restliche Abend zur freien Verfügung.

Am Montag, 7. Juli, war der Besuch der Schmalspurbahn Bf. Radebeul-Ost nach Radeburg, auch Lössnitzdackel genannt, oder unter der im Jahr 1998 vergebenen Marketingbezeichnung «Lössnitzgrundbahn» bekannt, angesagt. Um 10.20 Uhr verliess P3004 den Schmalspurbahnhof Radebeul-Ost Richtung Radeburg. Die auf 750 mm Gleis verkehrenden Dampflokomotiven der BR 99 mit einer max. Geschwindigkeit von 25 km/h sind überregional vor allem durch den im Jahr 1974 eingeführten Traditionsver-



Foto: Hans Berger

Dampfzug der Fichtelbergbahn überquert das Viadukt vor Kurort Oberwiesenthal / Le train à vapeur du Fichtelberg passe le viaduc avant Oberwiesenthal

kehr mit historischen Lokomotiven und Wagen aus der Frühzeit der sächsischen Schmalspurbahnen bekannt und somit einschliesslich der Gleisanlagen ein Kulturdenkmal. Während der 16,55 km langen Fahrt werden 11 Stationen angefahren, 19 Brücken überquert und ein 210 Meter langer Damm durch den Dippelsdorfer See befahren. Der kurze Aufenthalt in Radeburg reichte gerade um die umsetzende Lok beim Wasserfassen zu fotografieren, dann ging es bereits zurück bis zum Bahnhof Moritzburg, welcher vorerst für uns die Endstation war. Am Nachmittag war im Schloss Moritzburg eine Führung gebucht. Bis dahin konnte im Gasthof «Goldne Brezel» für eine Stärkung von Leib und Seele gesorgt werden. Die anschliessende Führung im barocken Schloss Moritzburg gab einen Einblick über die Lebensweise von August dem Starken, dem es als Jagd- und Lustschloss diente. Heute verfügt das Schloss über die bedeutendste Jagdtrophäensammlung des 18. Jahrhunderts. Nach der Schlossführung wurde ab der nahegelegenen Bushaltestelle die Heimfahrt angetreten. Dienstag, dem 8. Juni, stand eine Fahrt nach Leipzig mit Besichtigung der im Jahr 1998 errichteten «Hauptbahnhof-Promenaden» sowie des Museumsbahnsteiges im Hauptbahnhof Leipzig auf dem Programm. Ausserdem konnte eine Fahrt mit der S-Bahn durch den neubauten City-Tunnel, der die Innenstadt (Hbf.) mit dem «Bayerische Bahnhof» verbindet, welcher



Foto: Stigfried Weber

nach den Entwürfen des Leipziger Architekten C.A.E. Pötzsch in den Jahren 1841 bis 1844 errichtet wurde, unternommen werden. Des Weiteren war eine Besichtigung des 91 Meter hohen und im Jahr 1913 errichteten Völkerschlachtdenkmales vorgesehen. Der Mittwoch, 9. Juli, stand im Zeichen der Zittauer Schmalspurbahn in der Oberlausitz. Das 750 mm Gleis der Zittauer Schmalspurbahn wird mit Dampfloks der BR 99 befahren. Die Streckenlänge beträgt zwischen Zittau Bf. und Bf. Bertsdorf 8,9 km, Bertsdorf-Jonsdorf bzw. Bertsdorf-Oybin jeweils 3,8 km bzw. 3,3 km. Die Zittauer Schmalspurbahn wird seit dem Jahr 1996 von der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) betrieben. Um 11.00 Uhr ging es im Speisewagen bei kleinen Getränken von Zittau mit dem Dampfzug 204, gezogen von einer BR 99, Richtung Kurort Oybin. Bis zur Weiterfahrt blieb genügend Zeit, den Kurort Oybin zu Fuss zu erkunden. 2.–Euro kostete der Besuch des Museums der Zittauer Schmalspurbahnen auf dem Bahnhofsgelände. Die Sammlung des Museums spiegelt die Vergangenheit mit vielen gut erhaltenen Relikten aus der

Dampflokzeit wieder. Die Weiterfahrt erfolgte mit Dampfzug 313 bis Bertsdorf, von dort weiter mit dem Dampfzug 314 bis zum Kurort Jonsdorf. Nach dem Wasserfassen und Umsetzen der Lok wurde die Rückfahrt angetreten. Nach einem weiteren Umsteigen, wieder in den Speisewagen des Dampfzuges 209, wurde die Fahrt in Zittau beendet.

Am Donnerstag, 10. Juli, wurde die Weisseritztalbahn Ziel unserer Sachsendampf Sektionsreise. Die Strecke der Weisseritztalbahn gilt als eine der schönsten Strecken Europas und ist die dienstälteste Schmalspurbahn Deutschlands. Beheimatet sind auch hier Tenderlokomotiven der BR 99. Seit dem Jahr 1883 dampft die Bahn auf 750 mm Gleis mit max. 30 km/h von Freital-Hainsberg auf 26,3 km Länge durch den wildromantischen Rabenauer Grund, über 32 Brücken und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 350 Metern bis Bahnhof Dippoldiswalde. Die Strecke bis in den Kurort Kipsdorf, durch das Hochwasser 2002 völlig zerstört, befindet sich zurzeit noch im Bau. Die Bergfahrt ab Freital-Hainsberg mit P 5002 war ein akustischer und optischer Genuss, konnte man, bedingt durch die engen Gleisradien, der arbeitenden Dampflok sozusagen auf die Kuppelstangen schauen. Vorbei an einem Alpaka-Gehege und der Talsperre Malter wurde bald Dippoldiswalde erreicht. Bis zur Rückfahrt um 15.10 Uhr blieb genügend Zeit, den Ort ausgiebig zu erkunden. Die Rückfahrt verbrachte der Artikelschreiber auf dem offenen Aussichtswagen, auf dem sich wegen der etwas schlechteren Witterung wenige Teilnehmer aufhielten.

Am Freitag, 11. Juli, stand der Besuch der Fichtelbergbahn auf dem Programm. Die Fichtelbergbahn überwindet auf 17,35 km Länge bei einer Spurweite von 750 mm einen Höhenunterschied von 238 Meter, überquert dabei 6 Brücken und endet im Bahnhof «Kurort Oberwiesenthal» auf 893 m. ü.M. Der Fuhrpark besteht aus einer Einheitslok bzw. Neubaulok der BR 99, sowie einer Diesellokomotive L45H. Die Anfahrt zur Fichtelbergbahn begann bereits mit einer Geduldssprobe. Bedingt

VFB Sektionen

durch einen Verkehrsunfall konnte ein Anschluss-Bus in Anna-berg nicht mehr erreicht werden. Kurzum entschloss sich unser Präsident, in zwei bereitstehende Taxis umzusteigen, so konnte die Abfahrt in Cranzahl mit dem Dampfzug 1003 um 11.45 Uhr Richtung Oberwiesenthal noch erreicht werden. Eine Fahrt mit der ältesten Seilschwebbahn Deutschlands, sie überwindet auf einer Länge von 1175 Metern eine Höhe von 302,9 m. ü. M. auf den Fichtelberg mit 1208,4 m. ü. M., wird belohnt mit einem fantastischen Blick über das Fichtelgebirge. Nach ausgiebiger Erkundung des Kurortes wurde am Nachmittag die Rückfahrt mit dem Dampfzug 1010 angetreten. In Wolkenstein erwartete uns ein mit Spannung erwartetes Abendessen in einem Restaurant des Wolkensteiner Zughotels, in dem man typisch erzgebirgische Küche geniessen kann.

Der Samstag, 12. Juli, war angedacht, die Reisegruppe langsam wieder vom Dampf zu entwöhnen. Auf dem Programm stand der Besuch der Kirnitzschtalbahn und als Abschluss der Sektionsreise eine Dampferfahrt mit der Elbschiffahrt. Die auf 1000 mm verkehrende Strassenbahn, im Jahr 1898 in Dienst gestellt, führt auf 8 km Länge vom Kurpark Bad Schandau entlang des Flusses Kirnitzsch durch das wildromantische Kirnitzschtal bis zur Endstation Lichtenhainer Wasserfall im Nationalpark Sächsische Schweiz. Sie wird auch liebevoll unsere «Gelbe Dame» genannt. Mit Hilfe einer grossen Photovoltaikanlage auf dem Dach der Wagenhalle wird fast 30 Prozent des gesamten Strombedarfes erzeugt. Bis zur Rückfahrt war die Möglichkeit gegeben, den künstlich erzeugten Wasserfall zu besichtigen bzw. eine halbstündige Wanderung zum Kuhstall, das zweitgrösste Felsentor im Elbsandgebirge auf einem 337 Meter hohen im 15. Jahrhundert von der Burg Wildenstein beherrschten Felsen der hinteren sächsischen Schweiz, zu unternehmen. Wieder mit der Strassenbahn in Bad Schandau angekommen ging es sobald an die Fährstelle Bad Schandau. Mit der Elbtallinie 13, ein Schaufelrad-

dampfer mit dem Namen «Pillnitz», folgte eine 75-minütige Elbefahrt bei schönstem Sonnenschein bis zur Anlegestelle Stadt Wehlen. Bemerkenswert war die ausführende Steuertätigkeit des Maschinisten bei Anlegemanövern an der einsehbaren Dampfmaschine. Daraufhin erfolgte die letzte Heimfahrt ins Hotel. Am Abend traf man sich nochmals zu einem gemeinsamen Essen, dabei wurde unserem Präsidenten Hans Berger ein kleines Präsent als Dank für die erlebnisreichen 7 Tage überreicht.

Am Sonntag, 13. Juli, war die Heimfahrt angesagt. Schweren Herzens, mit vollen Speicherkarten der Digitalkameras und schönen Erinnerungen an die zurückliegenden 8 Tage begann um 9.59 Uhr mit RE 3456 ab Dresden Hbf. die Heimfahrt Richtung Hof Hbf. In Landshut verabschiedeten sich einige Teilnehmer der Reisegruppe, am Münchener Hbf. war auch für die restlichen Teilnehmer die Sektionsreise 2014 zu Ende.



Foto: Siegfried Weber

Ostschweiz

**Bericht von 3 Fronis
der Sektion Ostschweiz**
(Woche 19 / 5. – 9.5.2014)

Alle Jahre wieder machten wir uns am Sonntag, den 4. Mai, zu Dritt auf den Weg zum Gossauer Bahnhof. Diesmal führte uns die Reise mit der SBB nach Zürich, Göschen über Andermatt nach Realp. Mit einer speziellen Besonderheit wurden wir in Göschen überrascht. Weil der Strassentunnel in der Schöllenen saniert wird, ist die Strasse im Frühling und Herbst je 4 Wochen total geschlossen. Das

heisst, der Strassenverkehr wird mit Lichtsignalanlage durch den Eisenbahntunnel geführt, inkl. Bahnersatz! Möglich machte dies erst der Einbau von Betonelementen in den Zwischenräumen der Schienen und die Fahrleitung wurde direkt an die Decke montiert. Mit einer herzlichen Begrüssung der alten Kameraden der Sektion Ostschweiz und einem aufgeschäumten Automatenbier hatten wir uns wieder viel aus dem vergangenen Jahr zu erzählen.



Foto: Markus Geiger

Gleis 85 wird einbetoniert / Bétonnage de la voie 85

Montag

Bei Tagesanbruch lachte uns die Sonne über die verschneiten Berge schon sehr früh an. Nach einem stärkenden Frühstück begrüsst uns Manfred Willi und erklärte uns die anfallenden Arbeiten der Bauwoche. Als grosse Überraschung erklärte er uns, dass der Zahnstangenausbau in Sedrun 1600 m und nicht weniger sind und spätestens in 3 Wochen abgeschlossen sein muss! Als weitere Tätigkeit das Geleise neben der neuen Remise noch einbetoniert werden sollte.

Die Sachlage war klar und deutlich und wir ALLE machten uns sogleich an die Arbeit.

Am Geleise mussten noch die Stützbleche mit Stützwinkel für den Spurrkranz-Freiraum zugeschnitten und eingeschweisst werden.



Foto: Markus Geiger

Ab dem Fahrmischer wird der Beton geliefert / Fers et coffrage prêts pour le béton

Die «Gleisbauer» machten sich an die Arbeit und installierten das Lasergerät, um die Schienen ins Lot zu bringen. Danach wurden die gesetzten Unterlagen mit Betonpatschen untermauert.

Dienstag

Ein Prachtstag! Stahlblauer Himmel! 2 Fahrzeuge, vollbepackt mit Material und Personen, machten sich auf den Weg nach Sedrun. Sie hatten Trennjäger und Winkelschleifer eingepackt, um die zusammengedrückten Hülsen der Zahnstangen aufzutrennen und den Bolzen herauszuschlagen. Schneller gesagt als getan! Nach telefonischer Rücksprache fragten sie nach Rat um eine effizientere Lösung (zu langsames Vorwärtskommen!).

Mittwoch

Kitschig! Gleiches Wetter wie am Dienstag! Nicht nur das Wetter, sondern auch die Tätigkeiten vom Vortag wurden weitergeführt. Als weitere Bolzen-Demontagelösung wurde eine Schweissanlage mit Schneidbrenner mitgenommen, was sich als sehr effizient erwies. Die «Maurer» bauten aus verschiedenen Armierungen die benötigten Netze für das Gleis neben der Werkstätte zusammen.

Donnerstag

Regen und kalt am Vormittag! Aber nach dem Mittag war die Sonne wieder stärker. Die «Zahnstangenequipe» hatten schon beträchtliche Meter geschafft, bravo! Aus verschiedenen Armierungen bauten wir die benötigten Netze zusammen. Heute morgen wird 6 m³ Beton angeliefert! Wir haben 3 Vibro-Nadeln mit Umformer schon bereitgestellt. Nach dem Einbringen des Betons und dem Taloschieren des Bodens hiess es schon wieder Mittagessen, so schnell vergeht die Zeit.

Freitag

Welch ein Anblick! Wieder heller Sonnenschein!

Am Morgen verbreitete sich die Meldung über die Medien, dass die Schöllenen geschlossen sei, wegen eines Felssturzes. Im späteren Vormittag hiess es dann aber, ab 14.00 Uhr sei die Strasse wieder geräumt.

Da heute schon wieder unser Abreisetag war, widmeten wir uns

VFB Sektionen

Agenda Ostschweiz

13.9.–14.9.	Werbbestand bei Modul- und Modelleisenbahnausstellung AMMC Appenzell	Erwin Hug	071 385 64 17
26.9.–27.9.	Werbbestand am Herbstmarkt Uzwil	Erwin Hug	071 385 64 17
11.10.14	Werbbestand (Modellbahnbörse Frauenfeld)	Erwin Hug	071 385 64 17
26.10.–1.11.	Bauwoche 3	Markus Staubli	071 951 80 79

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar.

Die aktuelle Agenda ist auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.



Foto: Markus Geiger

Eisen und Schalung sind bereit für das Einbringen des Betons / Fers et coffrage prêts pour le béton

noch der bestehenden Bodenplattenanpassung an das Geleise an. Als erstes wurde der Baukompressor wieder auf Vordermann gebracht. Zeitgleich trennten wir mit der HILTI die Bruchkante der Länge nach auf. Einer fing an mit einem Druckluft-Bohrhammer den alten Beton mit Armierung abzuspitzen. Nach kurzer Zeit stieg der Lärmpegel schlagartig an, denn plötzlich waren 3 Bohrhämmer mit ohrenbetäubendem Lärm im Einsatz! Somit musste auch noch der Tumper zum Einsatz kommen.

Nach Abschluss dieser Arbeiten hiess es dann, nach einer weiteren Verzögerung, dass die Schöllenen ab 15.00 Uhr definitiv wieder offen sei und wir nun die geplante Heimreise antreten können.

Müde und frohgelaunt von einer tolen FRONI-Woche, mit sehr guter Bewirtung, machten wir uns wieder auf die Heimreise in die Ostschweiz. Die Baugruppe der Sektion Ostschweiz war mit elf Frauen und Männern an der Bauwoche beteiligt.

Herzliche Gratulation «wer sät, wird ernten...»

Von Erwin Hug, Werbung

Werbung für unsere Dampfbahn und der Gewinn neuer Vereinsmit-

glieder für den VFB steht auch dieses Jahr im Vordergrund der Aktivitäten der Sektion Ostschweiz. Höhepunkt war unser Auftritt im Mai im Coop-Einkaufszentrum Gallus-Markt in St.Gallen. Dank grosszügiger Unterstützung durch Coop Ostschweiz durften wir uns während 3 Tagen mit einem attraktiven Messestand einem breiten Publikum präsentieren. Der Presseartikel in der Regionalausgabe der Coop-Zeitung mit Wettbewerbstalon für 2 VIP-Tickets für eine Dampffahrt, sowie die vor Ort erhaltenen Talons führten zu einem Rücklauf von 715 Kontakten, darunter auch viele SMS. Im Vorstand sind wir sehr erfreut über dieses unerwartete Resultat. Auch die persönlich geführten Gespräche mitbahnbegeisterten Konsumenten bestärken uns, auf dieser Schiene weiter für die Dampfbahn zu werben.

Herzliche Gratulation den beiden Wettbewerbsgewinnerinnen:

Frau Karin Meister, 6648 Minusio
Frau Thildy Helbling, 9244 Niederuzwil

Wir wünschen beiden Damen und den sie begleitenden Personen ein eindrucksvolles Dampfbahnerlebnis in der Furka-Region.

Übrige Werbeauftritte

Nach den erfolgreichen Werbeauftritten an den Arbon classics, im Locorama Romanshorn und am FALSO-Oldtimer-Treffen in Frauenfeld ist die Sektion Ostschweiz diesen Herbst noch an folgenden Anlässen präsent:

Modul- und Modelleisenbahnausstellung AMMC, Appenzell (13.–14.09.14)

Herbstmarkt, Uzwil (26.–27.09.14)
Modellbahnbörse, Frauenfeld (11.10.14)

Besuchen Sie uns auch als Vereinsmitglied. Motivierte Furka-Fans heissen wir schon heute als zukünftige Standbetreuer herzlich willkommen.

Wir freuen uns auf Ihre Mithilfe, nach dem Motto: Wer sät, wird ernten...

Sektion Rhein-Main

von Joachim Ziegler

In den vergangenen Jahren stellten wir bei der Nachbetrachtung zu unseren Infoständen an Messen und Ausstellungen fest, dass an bestimmten Veranstaltungen das dortige Publikum nur schwer für die Furka-Bergstrecke zu begeistern war.

Wiewohl Bahn-interessiert waren diese Ausstellungsbesucher kaum zu gewinnen, für das besondere Bahn-Erlebnis Furka-Bergstrecke Zeit und Kosten für Anreise und Aufenthalt samt Bahnfahrt aufzubringen.

Zu anderen Veranstaltungen kommen die Besucher gerade aus dem Grund, Dampfloks zu sehen und mit Dampfzügen zu fahren: ein Publikum, das weit mehr für Fahrten mit der Furka Dampfbahn ansprechbar ist.

So konnten wir in den letzten Jahren erfolgreich bei den Lokschnuppenfesten der Museumseisenbahn Hanau für «unsere» Dampfbahn werben.

Neuland

In diesem Jahr finden wieder die Grossauheimer Dampftage (am 27. und 28. September von 10.00 bis 17.00 Uhr) statt – und wir sind mit unserem Infostand dabei!

Der Förderverein Dampfmuseum zeigt eigene Maschinen und die seiner Gäste in Aktion: von Dampftraktoren und -walzen über eine Feuerspritze bis hin zu einer Dampf-betriebenen Orgel aus den Niederlanden, sowie den zwei Dampfloks auf 660mm Spur. Kurz gesagt: alles, was dampft! Für uns ist die Beteiligung «Neuland». Wir hoffen, die grosse Attraktion dieser Veranstaltung auch für unsere Werbezwecke nutzen zu können.

Bewährtes

Seit mehr als zwanzig Jahren ist die Sektion Rhein-Main alljährlich zu Gast bei der Eisenbahn-Ausstellung der Interessengemeinschaft Eisenbahn Bad Homburg. In diesem Jahr (22. Nov., 13.00–18.00 und 23. Nov., 10.00–18.00 Uhr) lautet das Schwerpunktthema «Die Furka-Bergstrecke».

Da die Rhein-Main-Sektion keine eigenen Anlagen besitzt, freuen wir uns auf die Beteiligung von Ausstellern aus den deutschen Sektionen und aus der Schweiz.

So wird die Sektion Norddeutschland mit einem Teil ihrer Anlage (siehe dafd 2/2014) vertreten sein; aus NRW stammen die Modelle von Steffenbachbrücke und Bahnübergang Oberwald in 2 m; von Willi Rutz die Modul-Anlage Gletsch. Ebenfalls aus der Schweiz kommt eine «grosse» Überraschung!

Abgerundet wird die Furka-Ausstellung durch weitere Modelle, Dioramen, historische Aufnahmen und eine Foto-Ausstellung von Harald Klein mit Bildern auf 30 Tafeln.

Ein Abschnitt ausgetauschter Zahnstangen und eine unfertige Sitzbank aus der Werkstatt Aarau sollen zeigen: die Furka Bergstrecke braucht nicht nur Fahrgäste, sie braucht auch Menschen, die sie tatkräftig und finanziell unterstützen.

Wir wünschen dem Veranstalter, allen Ausstellern und uns viele interessierte Besucher und einen guten Erfolg!

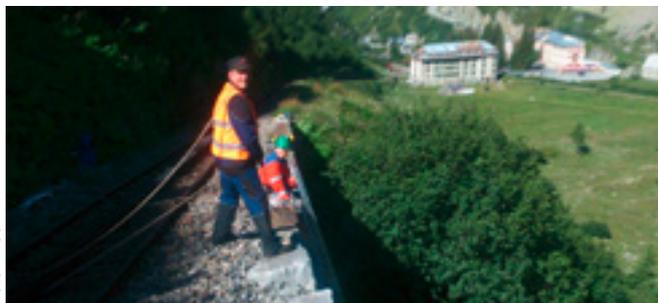
Romandie

Semaine de travail 2014 de la Section Romandie

La semaine de travail de la Section Romandie s'est déroulée du 13 au 20 juillet 2014 dans la merveilleuse

VFB Sektionen

Foto: Paul Erni



L'échelle ne repose sur rien, elle est attachée au rail et le collègue est encordé.

région d'Obergoms (Haut-Valais), plus particulièrement à Gletsch.

Au 31 mai, date limite pour les inscriptions, nous étions une folle équipée de plus de 17 participants! Les aléas de la santé de certains et divers soucis pour d'autres ont fait que seuls 11 participants se sont présentés dimanche soir à Gletsch pour la prise des chambres dans la Maison bleue.

Je souhaite la bienvenue à Nicola Pagliaccio, nouveau cette année, ainsi qu'aux fidèles: Brigitte Bauco, Jean-Pierre Lamaudière, François Clavadetscher, Hans-Peter Gasser, Andreas Simmen, Marco Hurschler, Claude-Alain Meylan, Pascal Nectoux et Charles Muller (de la Section Ostschweiz).

Hormis quelques gouttes le premier jour de travail, toute l'équipe a sué sous un soleil radieux durant tout le reste de la semaine.

Divers chantiers étaient prévus pour cette semaine:

A) et B) 2 groupes végétation avec mission de couper les troncs d'arbres et autres arbustes, afin de dégarnir les murs de soutènement entre Gletsch et Muttbach, pour pouvoir enfin les nettoyer; ces travaux, souvent dans le vide, ont nécessité l'encordage et la sécurisation de certains participants.

C) Une autre équipe s'est chargée de débarrasser de vieux éléments de voie à Gletsch et entre les stations Furka et Tiefenbach; elle a aussi assuré la mise en conformité d'un accès à l'électricité afin de pouvoir recharger sans danger les batteries des voitures voyageurs du DFB.

D) Une inspection de divers ponts a également eu lieu en présence d'un ingénieur spécialisé.

Ceci sans oublier l'engagement de deux participants, mardi et mercredi, en faveur du «Löschezug» (train incendie) et la participation

à d'autres petits chantiers divers, dont l'énumération détaillée deviendrait trop longue. En résumé, tous les objectifs de travail ont été atteints, certains même dépassés. A part quelques petits soucis relevant de la bobologie, un des autres buts fixés pour cette année: «zéro incident et zéro accident» a été également atteint.

Je tiens donc ici à réitérer mes sincères remerciements à tous les participants pour leur engagement et leur travail qui a régné durant ces sept jours. Ceci a grandement facilité mon rôle en tant que responsable de cette semaine de travail. Faisant suite à un sondage effectué en automne dernier auprès des participants aux semaines 2012 et 2013, la majorité a clairement démontré son intérêt pour une semaine en été. Par conséquent, la semaine de travail 2015 aura lieu du 12 au 19 juillet 2015. Les modalités d'inscriptions seront transmises en temps utile.

Un certain nombre de photos pourront être consultées, dans le courant de l'été, sur le site de la Section Romandie (www.alsf.ch) ou sur sa page Facebook (www.facebook.com/alsf.section.romandie).

Enfin, je souhaite à tous de passer un bon été. Au plaisir de vous retrouver, en pleine forme, en 2015.

ALSF, Section Romandie,
pour le comité:
Philippe Roessinger
Resp. semaine de travail

Wallis

VFB Wallis am Jubiläum 100 Jahre Brig-Gletsch

Zusammen mit der Matterhorn Gotthard Bahn feiert die DFB im

2014 das 100-jährige Jubiläum der Bahnstrecke zwischen Brig und Gletsch. Der Auftakt erfolgte in Brig.

Zum Eröffnungsevent vom 27. bis 29. Juni wurden die Besucher ans dortige Alpenstadtfest eingeladen. In der Bahnhofstrasse waren Markthäuschen aufgebaut und mittendrin war die Sektion Wallis vom Verein Furka-Bergstrecke vertreten. Im Markthäuschen bewirtete man die Besucher mit feinen Walliser Weinen und Hobelkäse, und im benachbarten Zelt wurden die Gäste über die DFB informiert, Mitglieder geworben und Wettbewerbe ausgefüllt.

Der Höhepunkt der Festivitäten waren bestimmt die Dampffahrten zwischen Brig und Mörel, mit der restaurierten Lok Nr. 9. Unter der Leitung von Sektionsmitglied Oliver Studer war die Lokomotive in vielen Jahren liebevoll mit viel Einsatz und Fleiss in Freiwilligenarbeit aufgearbeitet worden. Der Lohn der mühevollen Arbeit war für das ganze Revisions-Team, die Lokomotive wieder in voller Fahrt zu sehen. Leider waren weder das Wetter noch der Besucherstrom an diesem Wochenende berauschend. Mag es am Termin gelegen haben? (Im Wallis waren bereits seit 10 Tagen Ferien)

Eine Woche später, am 5. und 6. Juli, wurde in Naters gefeiert. Dies beim ehemaligen Bahnhof der Furka Oberalp Bahn, welcher seit 2007 nicht mehr in Betrieb ist. Der Bahnhof wurde in ein kleines Café umgebaut und der dortige Event stand unter dem Motto «Familientage» Auf dem schön gestalteten Platz wurden die kleinen Gäste mit einer Kleinbahn-Zugskomposition vom Gurten mit einer Dampflokomotive über den Platz gefahren. Auch hier war die Sektion Wallis mit dem Mitgliederwerbeteil vertreten und im Souvenirverkauf aktiv.

Der Höhepunkt der Festivitäten stand nach Redaktionsschluss für das Wochenende vom 15. – 17. August in Oberwald auf dem Programm. Geplant war der gleiche Auftritt wie in Brig, die Sektion Wallis verwöhnt ihre Gäste mit Hobelkäse und Weinspezialitäten. Der Event in Oberwald wartete mit einem attraktiven musikalischen, nostalgischen und kulinarischen

Rahmenprogramm auf. Die Organisatoren waren voller Hoffnung, dass Petrus mit guter Feierlaune viele Gäste nach Oberwald lockt und dass der Event zu einem vollen Erfolg wird.

Zürich

Einsatz Credit Suisse

Hansjörg Häfliger

In der KW 18, also noch teils im Schnee, leisteten 21 Credit Suisse-Angestellte im Rahmen ihres Freiwilligen-Programms je einen halben Tag Fronarbeit bei unserer Bahn. Die Haupt-Tätigkeitsfelder waren das Lager Geren und die Umgebung der Remise und beinhaltete auch recht schwere Arbeit, was für die Bürolisten recht ungewohnt war, aber mit viel Einsatz und Elan angepackt wurde.

Ich möchte allen Beteiligten für ihren Einsatz danken.

Bauwoche 1

26.–31.05. / 15 Teilnehmer

Von Fritz Schmutz (nach Angaben des Bauleiters)

Unser neues Vorstandsmitglied Hansjörg Häfliger hat sich wohl seinen Einstieg in seine Karriere als Bauleiter weniger herausfordernd vorgestellt? Eine grosse Zahl an Pendenzen warteten auf ihn und seine Mitstreiter auf vielen verstreuten Einsatzplätzen und stellten sein Organisationstalent auf die Probe! Aber er konnte sich auch auf die Kompetenz seiner Gruppenleiter verlassen. Da eine Aufzählung aller kleinen, aber nicht minder wichtigen Aufgaben den Rahmen dieses Heftes sprengen würde, seien hier stellvertretend die Einsätze im Lager Geren erwähnt. Dort musste im Zug der Räumung des alten Lagers Material, u.a. Verbundsteine, umgelagert werden. Dazu mussten zuerst die neuen Abstellplätze geplant und gesichert werden. Als Auffüllmaterial wurden u.a. von Hand zertrümmerte Betonkerne und -sockel verwendet. (siehe Foto) Für die Planung des gesamten «Umzuges» zeichnete Emil Halter verantwortlich, in en-

VFB Sektionen

ger Zusammenarbeit mit Manfred; insbesondere was das Entsorgen von nicht mehr verwendetem Material angeht!

Die Gruppe «Holz» sei hier noch speziell erwähnt: Gruppenleiter Fritz Hofer mit 2 Kollegen hatte folgende Arbeiten im Programm:

- Ausholzen längs des Trassees talseitig im Gebiet des Lammenviaduktes; Ergebnis: 1.5 Ster Brennholz bereit zum Abtransport!
- Im Bereich der zukünftigen Wagenhalle dürre Bäume und Sträucher abholzen.

Dies alles haben sie nebst Freischaufeln von Wasser-Durchlässen und Rufen und dem Neubau der Treppe zum Wasser-Reservoir in Tiefenbach erledigt.

Fazit: Sicher konnte mit diesem Einsatz wieder ein wertvoller Beitrag zum anspruchsvollen Unterhalt unserer Bahn geleistet werden; der Bauleiter dankt allen Mitarbeitenden nochmals für ihren Einsatz. Die Teilnehmerliste finden Sie auf der Website.

Thales-Einsatz

21.06.2014 / 31 Teilnehmer

Von Fritz Schmutz

Für diesen Einsatztag, der schon zur Tradition geworden ist, zeichnete wie üblich Emil Halter verantwortlich und er konnte einmal mehr eine Rekordzahl Fronis zusammenromeln. Sie alle waren an dem Tag irgendwo an einem Fron-Einsatz beteiligt und eine Aufzählung all der grösseren und kleineren Arbeiten ist kaum möglich; sicher ist, dass alles dank guter Vorbereitung und grossem Einsatz zur Zufriedenheit von Manfred Willi über die Bühne ging.

Agenda

22.09.–27.09.	Bauwoche 3	Kurt Letter	044 725 24 15
27.09.–30.09.	Reise «Wörthersee-Express»	Fritz Renold	052 335 24 39
03.10–05.10.	Winzerfest Döttingen	Alfredo Degen	044 869 28 28
10.10–12.10.	Modell-Ausstellung Bauma	do.	do.
25.10.	Samstageinsatz	Res Minder	044 836 64 04
29.10.–02.11.	GL-Messe Näfels	Alfredo Degen	044 869 28 28
15.11.	Militärmuseum Full bei Koblenz	do.	do.
26.11.–30.11.	Winterthurer Messe	do.	do.
09.09./14.10./11.11.	Stamm Zürich	Koordinaten siehe unten	
23.09./28.10./25.11.	Stamm Rapperswil	do.	

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

Stamm-Lokale

Zürich:	HB, SBB-Kantine «Oase», 3. Stock, im Sitzungszimmer (neben Brasserie Richtung Landesmuseum, erster Lift rechts)
Rapperswil:	Rest. Mundart, alte Jonastrasse 33 (Bus 993 und 994 ab Bhf. bis Kreuzliplatz; nur wenige PP!)

Emil übermittelt seinen Dank an alle Mitstreiter und an den sehr willkommenen Beitrag der Firma Thales, früher Alcatel.

Besichtigung der Flughafen-Feuerwehr in Kloten

Von Alfredo Degen

Am 28. Juni und 5. Juli konnten insgesamt 22 Interessierte, die meisten davon Fronis, diesen interessanten Event erleben.

Begleitet von einem Berufsfeuerwehrmann erfuhren wir viel über:

- Die täglichen Aufgaben und das Trainingsprogramm
- Spezialaufgaben und das Alarmierungssystem
- Die Brandbekämpfung bei Gebäuden und Flugzeugen
- Das Besteigen der Einsatzfahrzeuge

Die Demonstration des mo-

dernsten Wasserwerfers liess uns erahnen, welche Wucht Wasser haben kann.

Und wie flink Feuerwehrmänner bei Alarm über die Stange sausen können, löste bei uns den absoluten «Oho-Effekt» aus! Aber Nachahmung ist nicht zu empfehlen!

Dass wir zum Dank ein Dutzend DFB-Prospekte hinterlassen haben, versteht sich von selbst!

Beim anschliessenden Besuch der Flughafen-Terrasse bekamen wir zum Dessert noch die Chance, den Start des A-380 der Singapur Airlines direkt vor unseren Augen zu erleben.

Werbung 2014

Von Alfredo Degen

Nachdem wir schon in der ersten Jahreshälfte zwei erfolgreiche Werbe-Auftritte leisteten (Fespo und Dübendorf) mit 23 Neumitgliedern, erhöhen wir die Kadenz dieser Anlässe mit weiteren vier

(siehe Agenda). Und übertreffen damit das Jahr 2008, wo wir «nur» 5 Werbe-Anlässe bestritten!

In **Döttingen**, am grössten Winzerfest der NW-Schweiz, treten wir gemeinsam mit den Aargauer Kollegen auf, inklusive Wintermärkt.

In **Bauma**, dem Mekka der Bahn-Modellbauer, erwarten wir wie immer eine grosse Zahl Besucher, die sich auch für Bahnen im Massstab 1 : 1 interessieren!

In **Näfels**, wo heuer die 40. GL-Messe gefeiert wird, können wir dank dieses Jubiläums sicher mit einem Rekord-Andrang rechnen.

In **Winterthur**, der Geburtsstadt unserer 100-jährigen Loks, werden wir aus diesem Grund noch mehr Aufmerksamkeit als gewohnt erwarten können!

Alle Signale für einen erneuten Mitglieder-Zuwachs stehen also auf Grün!

Dies insbesondere weil auch unser Stand in einem neuen Kleid erscheint, mit modernen Werbemitteln wie Video-Bildschirm, Grossbildern und neu auch Diaramen von diversen Anlagen unserer Bahn!

Wenn nun auch noch unsere Mitglieder am selben Strick ziehen und ihrer Werbe-Aktivität einen neuen Schub geben, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen!

Beachten Sie auch die Ausschreibung des ZV in diesem Heft für ein Seminar für die Rekrutierung und Instruktion von neuen Standbetreuern.





Jenny Urs aus Staufen, Informatik
(Elektroniker/Informatiker)



Agatha Capaul, Guntenswil (ZH),
Info-Point Gletsch



Norbert Kirchner aus Horb-Mühlen
(DE), Bauleiter

Angetroffen...

Bilder von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf



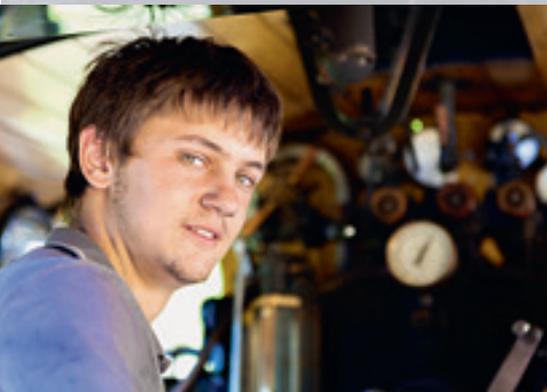
Alto Silvio aus Büsingen, IT-SYS Netz-
werkadministrator (Informatiker)



Seiler Georg aus Luzern, Sicherheitswärter



Finck-Landolt Margrit
aus Oltingue-Ferrete (FR), Küche



Tobias Hardmeier aus Rümlang, Dampf-
lokmitarbeiter (Lehrling Polymechnik)



wo sie nur bleiben, die beiden, Jim Knopf und
Lukas der Lokomotivführer...

Souvenir-Shop

100 Jahre Brig-Gletsch 1914-2014



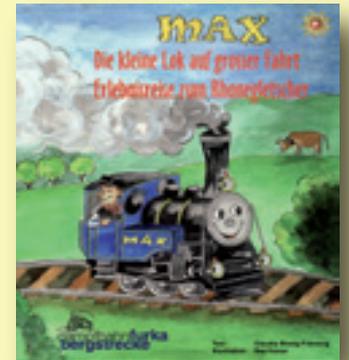
Aufsticker auf Sweat-Jacke vergrössert



- ① **Sweat-Jacke** DFB, schwarz, langarm, mit Reissverschluss und gesticktem Signet schwarz/rot mit Aufschrift „Dampfbahn Furka-Bergstrecke B.F.D.9 und 100 Jahre Brig-Gletsch“, Grössen S, M, L, XL, 2XL **CHF 79.00**
Weiterhin lieferbar solange Vorrat



- ② **Metallbecher** mit Karabinerhaken als Griff und DFB-Logo. Ideal zum Wandern. **CHF 9.50**



Für unsere kleinen Eisenbahner:
Kinderbuch „Max die kleine Lok auf grosser Fahrt“ (DFB-Eigenverlag): 5 Zeichenfiguren fahren mit der DFB und erleben allerlei lustige Abenteuer
Plüschlok „Max“, waschbar (ca. 33 x 15 x 23 cm)

- ⑦ **AKTION: Als Set zum Streckenjubiläum nur CHF 30.00 statt CHF 37.00**



Mini Magnet-Set, fein modelliert und bemalt; Rückseite mit Magneten. Länge ca. 10 cm. Zum Befestigen als Zettelhalter an Pinwand, Kühlschrank oder anderen metallischen Flächen. **je CHF 9.50**

- ④ DFB-Dampflok Nr.1 und blauer Wagen
⑤ DFB-Dampflok Nr. 4 und roter Wagen



- ⑥ **Taschenmesser** VICTORINOX royalblau / transparent; vorne mit DFB-Logo; hinten mit Foto eines Furka-Dampfzuges; 12 Funktionen **CHF 29.80**

- ③ **Musik-CD „Nöggi“**
Der Zürcher Liedermacher Bruno Stöckli ("Nöggi") komponierte 2014 einen attraktiven DFB-Song. CD-Spezialausgabe mit 12 Titeln in Schweizer Mundart aus Nöggi's Schaffen von 1974 bis 2014. Gesamte Spieldauer: 41 Minuten
Gesamter Verkaufserlös geht zugunsten der DFB. **CHF 19.00**



- ⑧ **DFB-Bildkalender 2015** mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Infos; Text dreisprachig D/E/F, 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 14.00**



- ⑨ **Furka-Wanderkarte**
Verlag Hallwag / Kümmerli + Frey, Regionen Goms und Urseren; Massstab 1:50'000 / 1:60'000
Praktisches Format 13 x 20 cm (zum Aufklappen). **CHF 18.80**



- ⑩ **Buch** zur Wiedereröffnung Oberwald-Gletsch. 208 Seiten, 220 Farbbilder. Text deutsch / französisch, A/S-Verlag Zürich, Autoren Moser/Krebs, 2010 **Bestseller CHF 58.00**



Bei einer Gesamtbestellung aus dem ganzen Souvenir-Sortiment ab CHF 65.00 erhalten Sie eine **Biskuit-Blechdose im Schweiz-Design mit Kambly-Guetzli gratis** dazu.



- ⑪ **Blechdose im Schweiz-Look** (ca. 120 x 120 x 45 mm); Inhalt feine Guetzli-Mischung 80 g **CHF 10.90**

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/souvenir

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stückzahl											
Grösse											

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DADF 3/2014

Talon senden an: DFB Souvenirhandel,
Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf
E-Mail: souvenir@dfb.ch Fax: 041 / 870 07 86
Telefon: 0848 000 144
vom Ausland +41 848 000 144
Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Telefon-Nummer oder E-Mail-Adresse für Rückfragen