



dampf an der furka



AKTUELLES AB 4

2



Das neue
Layout



7

Mit Volldampf
dabei



14

Wunder-
schöner letz-
ter Fahrtag
an der Furka



27

Renovation
der Strasse und
Bahntrasse in
der Schöllenen



26

Gruppe Vege-
tationskont-
rolle oberhalb
Gletsch



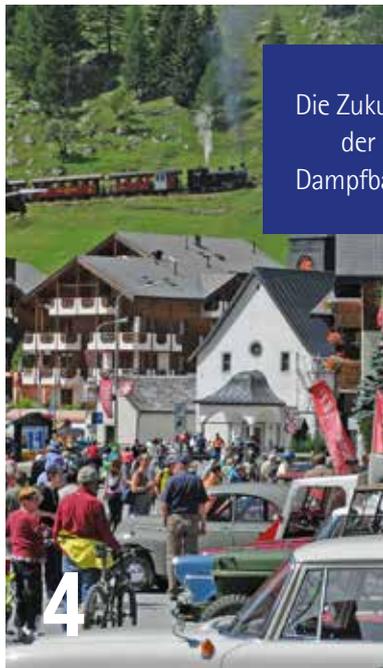
22

Fototage an
der Furka



10

Kohle an
der Furka-
Bergstrecke



4

Die Zukunft
der
Dampfbahn



ACTUEL DE 28



SEKTIONEN AB 32



36

Der Swiss Alps
Express -
Sektion
Nürnberg

IMPRESSUM 43

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2015 03.01.2015 Ausgabe 3/2015 02.08.2015
Erscheint Mitte Februar Erscheint Ende August

Ausgabe 2/2015 03.05.2015 Ausgabe 4/2015 17.10.2015
Erscheint Mitte Juni Erscheint Mitte November



Bild von Ruedi Traub
Maria Fischer, (ehemals
die gute Seele des
«Blauhaus») «fertig»
den Dampfzug ab.

EDITORIAL

VON JULIAN WITSCHI

Liebe Leserinnen und Leser

Sie halten die erste Ausgabe des neu gestalteten «Dampf an der Furka» in ihren Händen. 14 Jahre nach dem Start des Heftes, das aus dem 1984 lancierten Mitteilungsblatt des Vereins Furka-Bergstrecke hervorgegangen ist, hat sich die Redaktionskommission zu einer optischen Auffrischung entschlossen. Dafür konnten wir die Kommunikationsdesignerin Verena Hillemeyr gewinnen. Das Inhaltsverzeichnis auf der linken Seite soll Höhepunkte der jeweiligen Ausgabe herauspicken, gegliedert in drei Farben für die drei Hauptrubriken AKTUELLES (aus DFB, SFB und VFB), für die Berichte aus den SEKTIONEN und für den französischsprachigen Teil ACTUEL. Symbole (Icons) in der Kopfzeile jeder Seite sollen eine Orientierungshilfe sein. Bewusst wurden Figuren gewählt, denn auch bei der Dampfbahn steht letztlich der Mensch im Mittelpunkt, seien es die freiwilligen Mitarbeitenden, die Mitglieder, Aktionäre, Gönner oder SpenderInnen. Eine klare Schrift, prägnante Titel und grosszügige, abwechslungsreiche Bilder sollen zusammen mit attraktiv geschriebenen Texten zum Lesen anreizen. Wir hoffen, Sie finden ebenso gefallen am neuen Auftritt wie wir.

Für die Redaktionskommission, Julian Witschi

Chers lecteurs, chères lectrices,

Vous tenez dans vos mains le premier numéro du « Dampf an der Furka » dans sa nouvelle présentation. 14 ans après le début de ce magazine, issu de la feuille d'information de l'Association Ligne Sommitale de la Furka lancée en 1984, la commission de rédaction a décidé d'en rafraîchir l'apparence visuelle. Pour ce travail, nous avons pu compter sur la « designer en communication » Verena Hillemeyr. La table des matières sur la page de gauche doit mettre en évidence les points forts de chaque numéro, articulés en trois couleurs pour les trois rubriques principales : « AKTUELLES » (Actualités du DFB, de la SFB et de l'ALSF), « SEKTIONEN » pour les informations des sections et « ACTUEL » pour la partie en langue française. Les symboles (icônes) dans l'entête de chaque page doivent aider à s'y retrouver. C'est consciemment que nous avons choisi des personnages, car même au train à vapeur l'humain reste au centre, qu'il s'agisse de travailleurs bénévoles, de membres, d'actionnaires, de donateurs ou de sponsors. Une écriture claire, des titres expressifs et des illustrations nombreuses et variées ainsi que des textes rédigés de façon attractive doivent inviter à la lecture. Nous espérons que vous trouverez autant de plaisir que nous à cette nouvelle formule.

Pour la commission de rédaction, Julian Witschi



DIE NEUE GESTALTUNG VON «DAMPF AN DER FURKA»

EINE AUFFRISCHUNGSKUR

VON VERENA HILLEMMEYR, KOMMUNIKATIONSDESIGNERIN

«Dampf an der Furka» hat sein Layout der Zeit angepasst und unterzog sich nach vierzehn Jahren einer «Auffrischungskur». Nun wurde unter anderem eine klare Trennung der einzelnen Punkte durchgesetzt, sowie zwei neue Schriften gewählt.

NAVIGATION

Der Leser wird mit Hilfe von Symbolen, welche am oberen Rand der jeweiligen Seite zu finden sind, durch die Rubriken des Heftes geführt.

DAS INHALTSVERZEICHNIS

Dieses zeigt die Topthemen des Heftes auf und wird farbig gegliedert. Der Leser erhält hier den ersten Eindruck über den Inhalt des Heftes. Markant hervorgehoben sind die drei Hauptrubriken Aktuelles, Sektionen und Aktuelles auf französisch.

DAS EDITORIAL

Das Editorial ist zweisprachig verfasst und wird durch ein prägnantes Bild flankiert.

DIE RUBRIKEN

Die erste Hauptrubrik «Aktuelles» beinhaltet, wie der Name schon sagt, die aktuellen Infos aus DFB, SFB und VFB. Gefolgt wird dieser durch den aktuellen französischen Teil. Hierauf erwartet den Leser die eigenständige Rubrik «Nachrufe». Nun gelangt der Leser in die zweite Hauptrubrik des Heftes, den Teil der Sektionen. Hier werden die Neuigkeiten

aller Sektionen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke alphabetisch veröffentlicht. Abgeschlossen wird das Heft durch den Teil «Sonstiges», in welchem man Bekanntmachungen, Inse-
rate und das Impressum findet.

DIE GESTALTUNG

Die Gestaltung ist grundsätzlich nun moderner und aufgeräumter. Die Seiten haben mehr Weißraum erhalten, welcher das Lesen für das Auge angenehmer gestaltet. Zudem sind die Seiten klar gegliedert.

DIE BILDER

Dieses Magazin lebt hauptsächlich von seinen Bildern. Die Gestaltung passt diese bestmöglich in die Artikel ein und gibt ihnen genug Raum. Die Bildunterschriften befinden sich nun immer am äußeren Blattrand.

TYPOGRAFIE

Der Mengentext ist in zwei Spalten gesetzt. Diese Zweispaltigkeit zieht sich durch die gesamte erste Hauptrubrik. Die gute Lesbarkeit dieser Spaltenteilung unterstützt zudem die sehr gut lesbare Schrift «Rotis».

DIE SCHRIFT: ROTIS

Diese wurde von Otl Aicher 1988 veröffentlicht. Die Schrift hat ihren Namen von Aichers Wohnort Rotis, einem Ortsteil von Leutkirch im Allgäu. Diese Schrift ist vor allem im kulturellen Bereich sehr beliebt.

Die Überschriften stehen prägnant und durch viel Weißraum umgeben an oberster Stelle jedes Artikels. Durch die klaren Linien der Schrift «Helsinki» unterstützt diese die gute Lesbarkeit und Prominenz der Überschrift.

DIE SCHRIFT: HELSINKI

Die Schrift wurde von Ludwig Übele während eines Aufenthalts in Rovaniemi am Polarkreis kreiert. Sie ist maßgeblich durch die finnischen Verkehrsschilder geprägt.

Insgesamt habe ich versucht, das Heft klarer zu strukturieren und den einzelnen Artikeln ihren eigenen Raum zu geben.

Ich bedanke mich bei der Redaktionskommission von «Dampf an der Furka», dass sie mich mit dieser Aufgabe der Neugestaltung beauftragt haben.

Verena Hillemeyr



«Mehr Dampf»
online lesen

- geboren 1987 in Augsburg
- Abschluss im Bereich Kommunikationsdesign an der HS Augsburg mit dem Bachelor of Arts – Abschlusssthema war das Magazin «Mehr Dampf» über die Furka Bergstrecke.
- seit mehreren Jahren berufstätig in einer Werbeagentur



DIE DAMPFBAHNSAISON 2014 IST GESCHICHTE

EINE SAISON VOLLER HÖHEPUNKTE

Das Wichtigste vorab: Der Zugbetrieb der Saison 2014 konnte ohne wesentliche Störungen oder Zugsausfälle abgewickelt werden. Dies trotz eines höchst anspruchsvollen Programms mit Extrafahrten ausserhalb des normalen Einsatzgebiets nach Brig, und dem Einsatz aller verfügbaren Ressourcen anlässlich des Bahnfests im Obergoms.

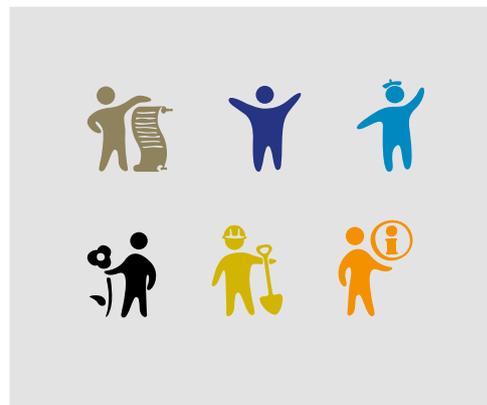
Glücklicherweise blieb die DFB 2014 bis heute vor gravierenden Unfällen verschont – ein grosses Dankeschön geht an ALLE Mitarbeiter, nicht nur für den unermüdlischen Einsatz und die Sonderleistungen für das Bahnjubiläum, sondern auch für den vorsichtigen und bewussten Umgang mit Gefahren.

NEUE ANGEBOTE & FREQUENZEN

Der als Ergänzung in der Saison 2014 an einigen Wochenenden erstmals verkehrende «Gletscher-Zug» wurde gut aufgenommen. Das Angebot wird, zeitlich ausgedehnt, auch 2015 wieder zu geniessen sein. Ebenso sollen die Versuche

Helsinki (Bold + Light)

Agfa Rotis Semisans (Light + Light Italic)





DIE DAMPFBAHNSAISON 2014 IST GESCHICHTE

EINE SAISON VOLLER HÖHEPUNKTE

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Das Wichtigste vorab: Der Zugbetrieb der Saison 2014 konnte ohne wesentliche Störungen oder Zugsausfälle abgewickelt werden. Dies trotz eines höchst anspruchsvollen Programms mit Extrafahrten ausserhalb des normalen Einsatzgebiets nach Brig, und dem Einsatz aller verfügbaren Ressourcen anlässlich des Bahnfests im Obergoms.

Glücklicherweise blieb die DFB 2014 bis heute vor gravierenden Unfällen verschont – ein grosses Dankeschön geht an ALLE Mitarbeiter, nicht nur für den unermüdlischen Einsatz und die Sonderleistungen für das Bahnjubiläum, sondern auch für den vorsichtigen und bewussten Umgang mit Gefahren.

Bild von U. Züllig:

Während der Durchfahrt des Regelzugs geniessen unsere Mitarbeiter aus Eritrea des «Projekts Tunnelportale» eine kurze Arbeitspause...

NEUE ANGEBOTE & FREQUENZEN

Der als Ergänzung in der Saison 2014 an einigen Wochenenden erstmals verkehrende «Gletscher-Zug» wurde gut aufgenommen. Das Angebot wird, zeitlich ausgedehnt, auch 2015 wieder zu geniessen sein. Ebenso sollen die Versuche mit

Gastro-Angeboten im Zug auch 2015 fortgeführt werden, sofern der Bistro Wagen der MGBahn wieder zur Verfügung steht. Leider hatte der «Sommer 2014», wie bereits aus den Medien bekannt, auch bei der DFB einen negativen Einfluss auf die Frequenzen. Nach einem ansprechenden Start der Saison waren unsere Hauptmonate Juli und August schlicht zum «abgewöhnen». Der September und vor allem das Bahnfest von Mitte August haben dann aber geholfen, den Einbruch in einem erträglichen Rahmen zu halten. Die Frequenzen der Ausflugszüge Gletsch – Oberwald konnten ungefähr auf dem Niveau des erfolgreichen Vorjahres gehalten werden. Auf der positiven Seite hatte die DFB im Gegensatz zu vielen Teilen der Schweiz 2014 kein Hochwasserereignis zu verkraften. Wir konnten uns das erste Mal seit drei Jahren voll auf die Sicherung gefährdeter Streckenabschnitte und Bauwerke konzentrieren.

HÖHEPUNKTE DER SAISON

Die Saison 2014 war reich an Höhepunkten. Dass die Konzentration auf einige wenige niemals allen individuell erlebten Highlights gerecht werden kann, ist mir bewusst. Dafür sind sie zu zahlreich und zu individuell. So versuche ich in Bildern nochmals einige dieser besonderen und einmaligen Momente in Erinnerung zu rufen:

PUBLIKUMSMAGNET BAHNFEST IM OBERGOMS

Spitzenreiter bezüglich Aufwand und Beachtung waren sicher die Festlichkeiten zum Streckenjubiläum «100 Jahre Brig Gletsch». Nach Angaben der Touristiker zog das Bahnfest im Goms unter dem treffenden Motto: «Technik am Berg» mit Oldtimern auf Strasse, Schiene und in der Luft an drei Tagen rund 15'000 Besucher an. Eine besondere Herausforderung, aber auch Reiz, boten die Dampffahrten nach Brig und Reckingen mit der Blonay-Chamby HG 3/4 Nummer 3.

BLONAY-CHAMBY (BC) HG 3/4 3 ZU GAST IM GOMS

Als besonderes Highlight des Bahnfests stattete die der Museumsbahn Blonay-Chamby (BC) gehörende HG 3/4 3 ihren Schwestern einen Besuch ab. Das inszenierte Familientreffen aller 4 noch existierenden HG 3/4 in Gletsch und Oberwald war einmalig und nur dank exzellenter Zusammenarbeit mit der Dampfcrew und dem Marketing der BC und Unterstützung durch die MGBahn möglich. Es ist zu hoffen, dass der Anlass sich auch in Zukunft in einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen BC und DFB niederschlagen wird.





Anfang September fanden bei prächtigem Herbstwetter, zum zweiten Mal nach 2012, während drei Tagen Fotofahrten für ein internationales Publikum von Eisenbahnfotografen statt. Viel zur besonderen Atmosphäre und zum Spass der Teilnehmer trugen historisch gekleidete Passagiere, Oldtimer und Requisiten bei... Die Rückmeldungen über den gelungenen Anlass und das Engagement der beteiligten DFB Mitarbeiter war enthusiastisch – wer mehr davon sehen möchte sei auf www.drehscheibe-online.de/foren verwiesen.



www.drehscheibe-online.de/foren

«VERSCHÖNERUNG DER UMGEBUNG»

Dies hatten wir uns als eines der Jahresziele unserer Bahn vorgenommen und auch realisiert: Das Bahngelände in Oberwald, mit dem neuen Dienstgebäude, macht einen schmucken Eindruck. Die neu verkleideten Tunnelportale passen hervorragend in die Landschaft und auch unser «Schandfleck» Geren hat in Geren II bergseits des Gleises, einem sauber eingerichteten Baudienststützpunkt, Platz gemacht. Mein herzlicher Dank gilt allen, die sich für diese Projekte engagiert haben und noch engagieren werden.

AUCH DIE INFRASTRUKTUR WURDE GEPFLEGT

Trotz der Festlichkeiten haben wir unsere Infrastruktur nicht vernachlässigt: Im Frühjahr wollten wir uns die Chance auf günstiges und praktisch neuwertiges Schienenmaterial, als Investition in künftige Gleiserneuerungen, nicht entgehen lassen.



von oben nach unten
Gruppenbild in Gletsch
– auch der «rasende
Reporter» ist steilecht...

Das Loktreffen mit allen 4 HG 3/4 in Gletsch. Das Wetter (es goss den ganzen Tag wie aus Kübeln) tat der guten Stimmung und der fotografischen Ausbeute keinen Abbruch, wie das Schwarzweissbild beweist.

BC HG 3/4 3 bei der Ausfahrt aus Kehrtunnel Gletsch. Obwohl die Maschine nicht über einen zugelassenen Zahnradantrieb verfügt, bewegt sie sich (unsichtbar die MGBahn HGm 4/4) sicher nach Gletsch...

links
Das Bahnfest brachte der Dorfstrasse Oberwald einen noch selten gesehenen Aufmarsch



Resultat: 1.6 km Schienenmaterial des NEAT Anschlussgleises Sedrun abgebaut und an die Furka transportiert. Nebst der Sicherung des bergseitigen Widerlagers des Chüeplanggen-Viadukts konnten zahlreiche kleinere, aber ebenso wichtige Objekte wie Wassergräben oder Durchlässe gereinigt, instandgesetzt oder neu gebaut werden. Mehr Bilder zu allen Bauaktivitäten der Saison gibt's auf www.dfb.ch



www.dfb.ch

WEITERE JAHRESZIELE ERREICHT

Im Juli konnte endlich der langersehnte Ticketverkauf mit Kreditkartenbezahlung via Internet eingeführt werden. Um auch in Zukunft fahren zu können benötigt die DFB AG eine Sicherheitsbescheinigung und eine Sicherheitsgenehmigung des Bundesamts für Verkehr. Voraussetzung dafür ist die Einführung und der Nachweis eines auf die spezifische Situation des Bahnunternehmens angepassten Sicherheitsmanagement Systems (SMS). Das Projektteam unter der Leitung von Manfred Lörtscher ist mit Volldampf an der Arbeit, um das System zu definieren und die Gesuche per Ende Jahr einzureichen. Mehr dazu in einer späteren Ausgabe des «Dampf an der Furka».

EINWINTERUNG & SAISON NACHBEARBEITUNG

Schon während des letzten Betriebswochenendes begannen die Einwinterungsarbeiten. Diese nehmen rund drei Wochen in Anspruch und konnten Mitte Oktober bei guten Bedingungen abgeschlossen werden. Manchen Gesichtern war anzusehen, dass die DFB eine anstrengende Saison hinter sich hat und eine Pause zum Aufladen der Batterien nötig ist. Trotzdem haben die meisten Abteilungen, Ressorts und Fachgruppen den Schwung und die frischen Eindrücke der Saison genutzt. Im Rahmen der Auswertungssitzungen wurden gleichzeitig die Pläne für die Winterarbeiten und die Neuerungen/Verbesserungen für die kommende Saison festgelegt und deren Umsetzung geplant.

DIE DAMPFBAHN MACHT BEKANNTLICH KEINEN WINTERSCHLAF

Auch im Winter laufen die Arbeiten in den Werkstätten Aarau, Uzwil und Realp weiter. Anspruchsvolle Revisions- und Neubauprogramme am Rollmaterial sind zu erfüllen. In Realp soll auch die Einrichtung der Werkstätteerweiterung vorangetrieben werden. In allen Bereichen sind Planungsarbeiten für die Saison 2015 zu erledigen, im Marketing auch bereits konzeptionelle Arbeit für die Saison 2016 zu leisten.

Wir dürfen dankbar auf eine erfolgreiche und mit vielen Highlights gespickte Saison 2014 zurückblicken. In diesem Sinne danke ich ALLEN unseren Mitarbeitern nochmals ganz herzlich für ihr enormes Engagement im abgelaufenen Jubiläumsjahr und gute Erholung von einer strengen Saison. Ich wünsche allen frohe Festtage, einen kurzweiligen Winter und freue mich auf die Begegnungen im nächsten Jahr.



Bilder von Urs Züllig

oben

Einrichtarbeiten auf dem neuen Baudienstlagerplatz Geren II

mitte

Die anspruchsvolle und staubige Sanierung des bergseitigen Widerlagers des Chüeplanggen Viadukts unter laufendem Betrieb ringt den Fahrgästen von Zug 131 staunende Blicke ab

unten

Treibende Kräfte unserer Bauaktivitäten – Tony Stadelmann und Manfred Willi bei morgendlichen Absprachen, im Hintergrund wird die nächste Ladung Natursteine für die Portale bereitgestellt



GEOMATIK-LERNENDE IM EINSATZ AN DER FURKA-BERGSTRECKE

MIT VOLLDAMPF DABEI

VON OLIVER FREI, LERNENDER

Im August 2014 organisierte die Jermann AG erstmals für all ihre Lernenden ein gemeinsames Lehrlingsprojekt an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Während zwei intensiven Einsatztagen in anspruchsvollem Terrain erarbeiteten die angehenden Berufsleute Messkonzepte, richteten Fixpunkte und Beobachtungspunkte ein und führten die Messungen selbstständig durch.

Die Furka-Bergstrecke ist eine der schönsten Bahnlinien in den Schweizer Alpen. Die Dampzüge fahren auf der ehemaligen Glacier-Express-Route zwischen Realp (UR) und

Oberwald (VS) durch die alpine Landschaft am Furkapass. Eine wunderbare, romantische Bergkulisse, die durch zwei sehr unterschiedliche Vegetationszonen der Alpennord- und Südseite geprägt wird. Diese Bergwelt fordert von Mensch, Maschine und Streckenführung einiges ab.

FASZINATION DAMPFBAHN

Seit der Eröffnung des Furka-Basistunnels 1982 kann man den Hürden der Bergstrecke heute zwar elegant ausweichen. Bereits ein Jahr nach der Tunneleröffnung hatten sich jedoch einige «Spinner» – wie sich die Gründer des Vereins

Stolzes Team. Die Lernenden der Jermann AG und ihre Betreuer sind sich einig: Das Lehrlingsprojekt war ein voller Erfolg und soll fixer Bestandteil der Ausbildung werden.





Furka-Bergstrecke (VFB) selbst bezeichnen – zusammenge-
tan, um mit viel Dampf die Bergstrecke für touristische Zwe-
cke wieder in Betrieb zu nehmen. Mittlerweile engagieren
sich an die 500 eisenbahnbegeisterte Aktivmitglieder aus
ganz Europa ehrenamtlich für den Erhalt der Faszination
Dampfbahnfahren an der Furka. Die historischen Züge be-
fördern jeden Sommer während gut 70 Betriebstagen rund
30'000 Passagiere über den Alpenpass.

EINSATZ FÜR DIE SICHERHEIT

Die Dampfbahn windet sich auf ihrer Fahrt von Realp nach
Oberwald entlang der steilen Talflanken über Stützmauern
und Viadukte. Damit die Sicherheit des Bahnbetriebes ge-
währleistet ist, müssen sämtliche Bauwerke periodisch auf
Zustand und Stabilität überprüft werden. Dabei stellt sich
u.a. die Aufgabe, allfällige Deformationen an diesen Bau-
werken über bestimmte Beobachtungsintervalle feststellen
zu können.

Genau hier war die Unterstützung der 10 Geomatiklern-
den der Jermann AG gefragt. Erstmals in ihrer vierjährigen
Ausbildung erhielten sie die Möglichkeit, ein Vermessungs-
projekt in schwer zugänglichem, alpinem Gelände und
unter Bahnbetrieb zu bearbeiten. Ein Einsatz, der neben ei-
ner intensiven und sorgfältigen Vorbereitung auch einiges
an Flexibilität und körperlicher Anstrengung abverlangte.
Eine besondere Herausforderung stellte sich etwa an der
Steinstafel-Brücke auf der Urner Seite. Die aus Bruchstein-
en erbaute Brücke besteht aus fünf, etwa sechs Meter breit
gespannten Gewölben, die auf vier bis ca. 15 Meter hohen
Pfeilern liegen. Die Überwachungspunkte auf Höhe der Ge-
wölbe konnten nur durch Abseilen eingerichtet werden. Gut
gesichert und mit der nötigen Portion Mut lösten die Ler-
nenden auch diese Aufgabe bravourös.

Die Messresultate wurden im Anschluss durch die Lernen-
den im Büro ausgewertet und in Plan- und Tabellenform
dokumentiert. In einer gemeinsamen Schlussbesprechung
erfolgte eine Präsentation und Beurteilung. Die Resultate
des Lehrlingsprojekts werden nun der Bauabteilung der DFB
übergeben.

POSITIVE BILANZ

«Das Lehrlingsprojekt an der Furka Bergstrecke war ein voller
Erfolg. Das Wetter hat mitgespielt und wir konnten unsere
Arbeit im Trockenen, mehrheitlich mit Sonnenschein und un-
fallfrei erledigen», resümiert Fabian Frei, Geschäftsführer der
Jermann AG. «So ein gemeinsam erarbeitetes Projekt fördert
den Zusammenhalt und Teamgeist der angehenden Berufs-
leute. Es gibt ihnen die Möglichkeit, ihr Können unter Beweis
zu stellen und ihr Verantwortungsbewusstsein zu stärken.»
Auch bei den Lernenden selbst stiess das Projekt ausnahmslos
auf Zustimmung. Nach den zwei intensiven Tagen sind sich
alle einig: Das Erlebnis wird lange in Erinnerung bleiben und
die Lernenden wie die verantwortlichen Betreuer freuen sich
schon heute auf das nächste Projekt im Sommer 2015.

Interview mit Jonas, 2. Lehrjahr

WAS HAST DU IN DEM PROJEKT GELERNT?

*Ich lernte wie man auf dem Feld Deformationsmes-
sungen macht und ich wurde besser im Umgang mit
dem Tachymeter. Ich wurde sicherer in den Abläu-
fen und ich bekam mehr Vertrauen in das, was ich
mache. Ausserdem lernte ich die anderen Lehrlinge
besser kennen.*

WAS WAR GUT AM PROJEKT, WAS WENIGER?

*Ich fand das Projekt gut organisiert. Wir hatten eine
angenehme Unterkunft und feines Essen. Die Grup-
penaufteilung war in Ordnung. Der Arbeitsaufwand
war in einem passenden Mass und nicht zu hoch.
Da wir gewissermassen gratis für die Furkabahn
arbeiteten, war unser Einsatz eine hilfreiche Unter-
stützung für sie und wir konnten auf einer Dampf-
strecke ganz neue Messerfahrungen sammeln. Ich
habe keine schlechten Erinnerungen an das Projekt.*

SOLL DAS PROJEKT FESTER BESTANDTEIL DER AUSBIL- DUNG WERDEN?

*Für mich unbedingt! Ich habe während diesen drei
Tagen viel mehr Erfahrungen gesammelt als wäh-
rend drei Tagen Arbeit im Lehrbetrieb.*

DEINE PERSÖNLICHE MEINUNG

*Ich fand dieses Lehrlingsprojekt der Hammer. Für
mich muss es unbedingt weitergeführt werden!*

rechte Seite

Voneinander lernen:
Der 4. Lehrjahr-Stift
Jan Haselwander zeigt
seiner Kollegin aus dem
2. Lehrjahr Fabienne
Schaffner die Funktion
des Tachymeters, ein
wichtiges Gerät zum
Messen von Winkeln
und Distanzen.

Gut gesichert: Fabian
Gürtler, Lernender im 4.
Lehrjahr, im Einsatz an
der Steinstafel-Brücke.





Die Jermann Ingenieure + Geometer AG mit Sitz in Arlesheim, Liestal, Sissach und Zwingen engagiert sich seit über 50 Jahren in der Ausbildung und Nachwuchsförderung junger Menschen. Zurzeit bildet die Firma insgesamt 11 angehende Geomatikerinnen und Geomatiker aus und bietet 2 Praktikumsplätze für Studierende an. Mit einem jährlichen Lehrlingsprojekt möchte die Firma die Faszination für den Beruf fördern und das Gemeinschaftsgefühl unter den Lernenden stärken. Die Berufsausbildung und Förderung von Nachwuchskräften ist der Geschäftsleitung ein wichtiges Anliegen. Nur so kann die fachliche Kompetenz und Qualität im Berufsfeld des Geometers heute und für die Zukunft sichergestellt werden.



((Zusatz-Interview, geführt von einem am Projekt beteiligten Schüler, Olivier Frei, 13 Jahre))

Interview mit Manfred Willi, Leiter Bahntechnik und Stv. Leiter Bau

WAS SIND DEINE AUFGABEN ALS LEITER BAHNTECHNIK? (ANM.: UNTER EISENBAHNFREUNDEN IST MAN PER DU)

Ich bin für die Jahresplanung des Bahnunterhaltes, die Sicherheit, die Einsatzplanung und Gruppeneinteilung der vielen freiwilligen Helfer zuständig. Dazu gehört auch die Ausbildung der Sicherheitswärter und weiterer Spezialisten für den Bahnbetrieb. Weiter organisiere ich das erforderliche Baumaterial, die Revisionsarbeiten an den Maschinen und die Schneeräumung und stelle die Inbetriebnahme der Bahnübergänge sicher. Jede Woche stelle ich ein detailliertes Wochenprogramm zusammen. Nächste Woche zum Beispiel kommt eine Gruppe Holländer, die möchten genau wissen, was wann zu tun ist.

EIN GROSSES AUFGABENGEBIET...

Ja, ich bin schliesslich auch verantwortlich, dass die Strecke in einem Zustand ist, die der Eisenbahnverordnung entspricht. Ich möchte ruhig schlafen können.

DU BIST DEMNACH EINER DER WENIGEN ANGESTELLTEN HIER?

Genau. Ich habe früher bei der SBB gearbeitet, nun arbeite ich voll für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

WIE VIELE LOKOMOTIVEN GEHÖREN ZUR DFB?

Wir besitzen vier Dampfloks und zwei Zahnradlokomotiven. Wir pflegen eine enge Zusammenarbeit

mit der Matterhorn-Gotthardbahn und haben leihweise auch eine Diesellok der MGBahn in unserer Obhut. Dazu kommt ein Bauzug, das Rückgrat der Baugruppe.

WAS IST DEINE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG?

Jede Woche arbeite ich mit neuen Leuten zusammen, die nicht unbedingt von der Bahn kommen. Ich möchte die Helfer begeistern, meine Erfahrungen weitergeben und dafür besorgt sein, dass ihre Sicherheit immer gegeben ist. Daneben habe ich bauliche Herausforderungen. Der grösste Teil des Gleises und der Kunstbauten ist über 100 Jahre alt. Mit den sehr knappen finanziellen Mitteln erneuern wir jährlich ca. 300 Meter Gleis und stabilisieren Kunstbauten, dort wo Verbesserungen nötig sind.

WIE FINANZIERT SICH DIE BAHN?

Mit Dampfbahn fahren kann man kein Geld verdienen. Primär versuchen wir möglichst keine Kosten aufkommen zu lassen. Das gelingt uns Dank der grossartigen Arbeit von Freiwilligen und Lehrlingen, wie Ihr das für uns macht. Geld erhalten wir durch Vereinsbeiträge, durch Sponsoring und durch den jährlichen Verkauf von Aktienzertifikaten.

WAS IST DEIN WUNSCH FÜR DIE ZUKUNFT?

Ich mache diesen Job aus Leidenschaft. Wenn ich in Pension gehe, möchte ich die Nachfolge gesichert haben. Das heisst wir suchen heute junge, begeisterte Bahnfreunde, die das aufgebaute Knowhow sicherstellen und mit Leidenschaft weitertragen.

Herzlichen Dank für das Interview (Olivier Frei, Schüler)



VON EDLEN DAMEN UND SCHWEFLIGEM RAUCH

KOHLE ANSCHAFFEN

VON JÜRIG ZIMMERMANN, MITGLIED DER REDAKTION UND DFB-FOTOGRAF

Es war nicht ganz zufällig, dass ich wieder fotografisch in Realp zu Besuch war. Aber zufällig traf es sich, dass gerade an diesem Tag die Kohle sackweise angeliefert wurde.

Und wir dürfen dies ganz im doppelten Sinne auffassen – denn wer kommt schon ohne Kohle aus. Gut, ich gebe es zu, für unsereins ist die Beschaffung der Kohle nicht ganz so beschwerlich. Liegt doch der nächste Kohleautomat gleich um die Ecke.

So aber nicht für die schwarzen Ladies in Realp, denn blau-blütig muss die Kohle schon sein. Und so geschehen, kommt das edle Schwarz aus dem königlichen England, genauer aus Wales.

Was sich die Damen davon versprechen, mag sich der geeignete Leser fragen: eine optimalere und wirtschaftlichere Befuerung und somit eine weniger mit Schadstoff belastete Luft – wohl bekomms ihr holden Damen.

Bilder von
Jürg Zimmermann

rechte Seite
Ruedi Nick serviert
vornehm ein Stück
walisische Kohl auf dem
Teller.

linke Seite
Kohlen-Umschlagplatz
Realp. Im Lastwagen
kommt die Fracht. Der
Brennstoff ist in weisse
(!) Säcke verpackt und
diese stehen auf Palet-
ten. Rechts erkennt man
den Kohlen-Silo.





Mehr Bilder wie immer unter:
www.einbildung.ch/dfb





AUS DER STIFTUNG

GÖNNERCLUB FÄHRT AUF DIE RIGI

VON BERND HILLEMEYR, MITGLIED IM STIFTUNGSRAT

Seit 2009 findet als Dank für die Gönnerinnen und Gönner der Stiftung Furka-Bergstrecke ein Gönnererevent statt. In diesem Jahr war die Rigi mit ihrer Zahnradbahn das Ziel der Reise.

Insgesamt 158 Teilnehmer trafen sich am Morgen am Schiffsanleger in Luzern, wo sie durch Peter Riedwyl, dem Präsidenten der Stiftung begrüsst wurden. Für jeden der Teilnehmer war ein Namensschild mit Umhängeband vorbereitet, das als Fahrkarte diente und natürlich das gegenseitige Kennenlernen einfacher macht.

Die erste Etappe der Reise nach Vitznau wurde mit dem Dampfschiff «Stadt Luzern» zurückgelegt. Im reservierten Salon gab es für die Reisenden eine kleine Stärkung mit Kaffee und Gipfeli. Der Himmel über dem Vierwaldstätter See war noch sehr bedeckt und einzelne Regentropfen waren zu spüren, als das Schiff Vitznau erreichte und sich die Teilnehmer vor dem Depot der Rigi-Bahn versammelten.

Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl begrüsst hier formell die Gönnerinnen und Gönner und gab ihnen einen Überblick über den Ablauf des Tages. In Gruppen aufgeteilt gab es durch die Mitarbeiter der Rigi-Bahn eine interessante Führung mit fachkundigen Erklärungen durch das Depot und die Werkstätten.

Am Bahnsteig standen bereits zwei Dampflokomotiven bereit, welche die beiden Sonderzüge mit den Gönnerinnen

und Gönnern auf die Rigi fuhren. Pünktlich zur Abfahrt kam die Sonne zum Vorschein und die Reisenden hatten einen herrlichen Blick über den Vierwaldstätter See und die umliegende Bergwelt. Ein besonderes Erlebnis war die Parallelfahrt der beiden Züge auf dem Abschnitt mit Doppelspur oberhalb der Haltestelle Freibergen. So war es möglich, die Dampflokomotiven «zum Greifen nah» in voller Fahrt zu erleben.

In Rigi-Kulm war der Endpunkt für die Dampfzüge erreicht und die Gönnerinnen und Gönner machten sich auf den Weg in das nah gelegene Restaurant, wo sie den Apéro auf der Terrasse mit Blick auf den Vierwaldstätter See und die imposante Bergwelt geniessen konnten. Beim Mittagessen im Restaurant informierte Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl die Gönnerinnen und Gönner über den aktuellen Stand der Stiftung.

Der Gesamtwert der im Eigentum der Stiftung befindlichen Anlagen und Fahrzeuge beläuft sich auf rund 10 Millionen Franken. Im letzten Jahr hat die Stiftung 1,05 Millionen Franken beschafft. Die Zukunftsprioritäten liegen klar bei der Restfinanzierung der Erweiterung der Werkstatt / Remise Realp und der Wiederinbetriebnahme der beiden Dampflokomotiven HG 4/4.

Bevor die Fahrt diesmal mit elektrischer Traktion nach Goldau hinunter ging, blieb noch genug Zeit für einen kleinen Spaziergang auf den Gipfel der Rigi. Die Sonne hatte sich zwar etwas hinter den Wolken versteckt, aber der Rundumblick war trotzdem grossartig.

Kaum in Goldau angekommen, war es auch mit dem schönen Wetter vorbei und heftiger Regen setzte ein. Da hier der Gönnererevent zu Ende war, änderte dies nichts daran, dass es ein herrlicher und erlebnisreicher Tag für die Gönnerinnen und Gönner war. Entsprechend positiv waren auch die Reaktionen der Teilnehmer über den Anlass. Ein herzlicher Dank gilt auch Stiftungsrat Max Graf als Organisator der Reise.



Weitere Informationen zur Stiftung und dem Gönnerclub finden Sie auf der Homepage unter www.dfb.ch/stiftung





ALLES GEHT EINMAL ZU ENDE, AUCH DER DFB-SOMMER

EIN SOMMER, DER KEINER WAR - EINE BILDGESCHICHTE

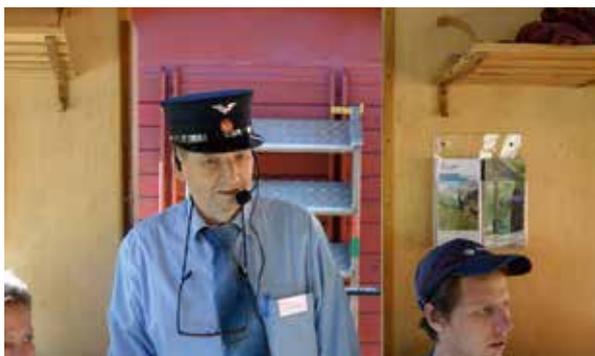
VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Sehr viele liessen sich vom misslichen Wetter nicht abhalten und kamen an die Furka. Mit einer Dampflokomotive durch die Gegend zu fahren, ist wetterunabhängig, nur schon wegen des fehlenden Rhonegletschers.

Dafür geniesst man die wenigen schönen Tage und der letzte Fahrtag war traumhaft. Eine Grillschnecke vor dem «Gnagiwagen», serviert von Bruno Letter, dem ehemaligen Präsidenten der Sektion Zürich, ist auch nicht ohne, der Verdauungsspaziergang dem Rotten entlang gegen die Sonne

war herrlich. Peter Wälchli, technisch aufgerüstet, erzählt seinen Gästen von der Gegend.

Oliver Studer, Maschinenmeister der Lok 9, freut sich über die neue Kohle aus Wales, welche weniger Schadstoffe enthalten soll und grössere Brocken enthält, welche Hans Jeni triumphierend zeigt. Und schliesslich finden wir in den Katakomben, sprich Käsekeller des Blauhaus, Armin Ulrich, welcher mit Käse schmieren beschäftigt ist.





ZUKUNFT DER DAMPFBahn

DFB STRATEGIE 2020 TEIL 3

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

In der letzten Nummer des «Dampf an der Furka» hatten wir uns ausführlich mit dem Betriebskonzept 2020, dem Zugsangebot und Rollmaterialeinsatz sowie Wirtschaftlichkeits-Überlegungen befasst. Im dritten und letzten Teil dieser Serie wollen wir uns mit den Umsetzungsschritten, Prioritäten und erforderlichen Investitionen auseinandersetzen. Zudem werfen wir einen genaueren Blick auf 2 wichtige Strategieelemente, nämlich die künftige Wagenremise in Realp und den BDeh 2/4 Pendel mit Generatorwagen.

AUSBAUVORHABEN UND PRIORITÄTEN

Bevor wir auf die Ausbauvorhaben zu sprechen kommen, gilt es festzuhalten, dass in erster Priorität der Grossunterhalt der Bahnanlagen und des Rollmaterials zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs und Gewährleistung der Sicherheit zu finanzieren ist.

In zweiter Priorität folgt die Vollendung derjenigen Projekte, welche sich bereits in Realisation befinden. Konkret handelt es sich dabei um die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Werkstätteerweiterung in Realp und die HG 4/4 704 und 708 in der Werkstätte Uzwil.

In dritter Priorität geht es um neue Projekte, welche die Umsetzung der Strategie 2020, verbunden mit der Verbesserung der betrieblichen und wirtschaftlichen Situation der DFB, anstreben.

BETRIEBLICHE INFRASTRUKTUR

Bezüglich des Infrastrukturausbaus hat der Bau der Wagenremise in Realp, aus Gründen der Lebensdauererstreckung/ Werterhaltung der Personenwagen, erste Priorität. Projektumfang und Bedeutung sind nebenstehend (Einschub) dargestellt.

Die Lokremise in Oberwald folgt in zweiter Priorität. Sie ermöglicht den Ausbau des Angebots mit Startpunkt Oberwald, vermeidet kostspielige Leerfahrten und könnte im Falle von Schwierigkeiten auf der Urner Strecke (z.B. Reuss) auch als temporäre Ersatzbetriebsbasis dienen.

ROLLMATERIAL

Bezüglich Triebfahrzeugen hat die DFB (nebst Fertigstellung der beiden HG 4/4) den grössten Bedarf für eine eigene,

nicht kohlegefeuerte Lok (Unabhängigkeit von Verfügbarkeit Mietlok HGm 4/4), die im Fall Brandstufe Rot den Verkehr Oberwald-Gletsch übernehmen kann.

Die nächstbeste Lösung zur Miete der MGBahn Diesellok ist ein eigenes leistungsfähiges thermisches Fahrzeug. Innerhalb dieses Lösungsansatzes schwingt die Variante «BDeh 2/4 Pendelzug mit Generatorwagen» obenaus, weil diese folgende Vorteile in sich vereinigt:

BDEH 41 + GENERATORWAGEN + STEUERWAGEN

Einsatz eines unveränderten Schöllenenbahn Triebwagens mit Steuerwagen (vereinfachte Zulassung). Einsatz sowohl auf der DFB (Energieversorgung ab Generatorwagen) und MGBahn (Stromversorgung ab Fahrleitung). Ausreichende Kapazität, um Ersatzbetrieb Oberwald – Gletsch bei Brandstufe ROT anzubieten. Reservefahrzeug bei Ausfällen von Dampfzügen zur Evakuierung der Passagiere auf der ganzen Strecke. Möglichkeit, Komposition für Früh- und Spätzüge für Wanderer und Personaltransporte sowie die Versorgung der Station Furka einzusetzen

Dank zusätzlichen Einsatzmöglichkeiten wie Früh-/Spätzüge für Wanderer, Transport von Personal (Furka) und Baugruppen an ihre Einsatzorte, sowie Ausflugszüge «Abenteuer Rottenschlucht» ist eine solche Lösung auch wirtschaftlich attraktiv.

UMSETZUNGSSCHRITTE & ZEITPLAN

Vorbemerkung: Der Phasenplan wurde gegenüber der an Verwaltungsrat und anlässlich der 4x3 Gespräche präsentierten Fassung der Strategie 2020 von 2013, aktualisiert und gestreckt. Grundsätzlich gilt die Aussage, dass primär die Reihenfolge der Umsetzung der Projekte relevant ist. Die Zeitachse hat sich nach den verfügbaren personellen und materiellen Ressourcen zu richten und ist somit dehnbar. Der Phasenplan sieht folgende Etappen, mit Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung und damit auf das Betriebsergebnis, vor:

2014 konnte ab der Wiederinbetriebsetzung der HG 3/4 9 die maximale Last des Gegenzugs auf 160 Passagiere (bisher 100-120 Pax) angehoben werden. Gleichzeitig konnte mit der frei gewordenen HG2/3 6 ein Zusatzzug zum Stammzug, mit Abfahrt 11.15 Uhr in Realp nur bis Gletsch, für nachfra-



gestarke Tage aufgenommen werden. Ebenso erhöht sich die Flexibilität bezüglich Extra- und Themenfahrten erheblich.

2015 ist, mit Ausnahme der geplanten Einführung der 1. Klasse auf dem Gegenzug, gegenüber 2014 unverändert – dies kommt auch dem Wunsch nach einem 2 Jahres- Rhythmus für grössere Anpassungen entgegen.

2016 soll die erste HG 4/4 die Zulassung erreichen. Der kommerzielle Einsatz im Stammzug erfolgt anschliessend, allerdings noch ohne die Kapazität des Zuges systematisch zu erhöhen. In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der MG-Bahn HGm 4/4 könnte ein Früh-/Spätzug über die ganze Strecke zusätzlich zu den Ausflugszügen Oberwald-Gletsch eingeführt werden.

2018 Ab Verfügbarkeit der Lokremise in Oberwald kann die Verkehrsdauer des Gegenzugs auf volle 3 Zugspare, mit Übernachtungsmöglichkeit in Oberwald, ausgedehnt werden. Ebenso kann für Extrazüge ab Oberwald eine Lok dort übernachten.

ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERES VORGEHEN

Mit diesem Beitrag beschliessen wir die Berichterstattung über die Strategie 2020 der «DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG», wie unsere Bahn gemäss Konzession offiziell heisst. Die Strategie 2020 gibt die mittelfristige Entwicklungsrichtung unserer Unternehmung vor. Sie dient als Basis für die Ausarbeitung von Teilstrategien in den Bereichen Marketing, Gastronomie (im Zug / Furka Berghaus), Rollmaterial (Loks, Personenwagen, Dienstwagen), Bahnanlagen

(Strecke, Bauwerke, Sicherungsanlagen) und Immobilien. Sie setzt Prioritäten und gibt den Rahmen für die Ausarbeitung konkreter Projekte vor. Die Strategie ist periodisch zu überprüfen und die daraus abgeleitete Mittelfristplanung rollend nachzuführen.

WAGENREMISE REALP

GESCHICHTE

Als bisherige Wagenquartiere wurden Furka-Scheiteltunnel, altes Lokdepot Brig, Lokremise Münster, Umladegleis Göschenen, Schöllenenbahndepot Göschenen und Glisergrund genutzt. Im Rahmen der Standortevaluation für eine eigene Wagenremise wurden Einstellmöglichkeiten an folgenden Standorten geprüft: Göschenen, Hospenthal, Realp, Oberwald und Münster.

DAS AKTUELLE PROJEKT «WAGENREMISE REALP» SPEZIFIKATION

- Wagenremise mit 4 Gleisen à 60 m Länge, abgestimmt auf den aktuellen / künftigen Bestand an Wagen mit Holzkasten. Es handelt sich um eine reine Einstellhalle ohne Arbeitsmöglichkeit.
- Eingedeckte Gleis- und Weichenanlage vor der Wagenremise, für Auf-/Ablad von Schienenfahrzeugen.
- Verbindungsgleise zum Bahnhof Realp DFB, inklusive Befahrbarkeit mit HG 4/4.
- Remise für Baumaschinen
- Kreuzung Bahn-Strasse (Schweigstrasse)
- Parkplätze (Realersatz für Golfclub) und Personalparkplätze DFB





SITUATION

Die geplante Wagenremise Realp liegt bergseits der Schweigstrasse, zwischen Golfclub und Abzweigung Furka-Schweigstrasse und ist über ein Verbindungsgleis vom Bahnhof Realp DFB her erschlossen.

QUERSCHNITT WAGENHALLE

Es handelt sich um eine 4-ständige Einstellhalle mit je 60 Metern Nutzlänge. Da die Halle in der Lawinenauslaufzone zu stehen kommt, ist diese bergseits in den Hang hinein gebaut und muss auf die zu erwartenden Schneelasten dimensioniert sein.

KOSTEN

Die Baukosten der Wagenremise betragen gemäss Kostenvoranschlag (Stand Vorprojekt) rund 2,2 Mio CHF. Nach Abzug der Eigenleistungen im Umfang von 800'000 CHF (u.a. Schienen/Weichen), verbleiben Drittkosten von CHF 1'400'000. Die Genauigkeit beträgt auf Stufe Vorprojekt +/- 25%. Diese erhöht sich bei der Baueingabe auf +/- 10%.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Gemäss Hochrechnungen von Werner Beer (Leiter Wagenwerkstätte Aarau) betragen die jährlichen Einsparungen, durch längere Revisionsintervalle und weniger aufwendige Revisionsarbeiten für die ganze Wagenflotte, pro Jahr rund CHF 100'000.-. Dazu kommt, dass die Kapazität der Werkstätte Aarau ohne Wagenhalle künftig vollständig durch grosse Kastenrevisionen absorbiert sein wird. Mit Wagenremise errechnet sich, bei einer Erstreckung der Revisionsintervalle für Hauptrevisionen von 15 auf 25 Jahre, eine Auslastung durch Unterhalt von 72%. Es verbleiben somit für Neubauten/Ergänzungen des Wagenparks 28%. Weitere Einsparungen ergeben sich durch den Wegfall des Stützpunkts Göschenen für Schneeräumfahrzeuge und deren Transportkosten. Ebenfalls entfällt die aufwendige Überführung von Wagen ins Winterquartier und die Rückholung im Frühsommer.

VORTEILE DER LÖSUNG IN REALP

Die Remisierung der Personenwagen, in unmittelbarer Nähe der gut ausgebauten Werkstätten und des Betriebsstützpunktes, ist die optimale Lösung. Nur dort stehen alle erforderlichen Werkzeuge, Prüfmittel und personellen Ressourcen zur Verfügung. Diese Situation wird sich nach Inbetriebnahme der Wagenremise positiv auf Qualität und Kosten des Wagenunterhalts auswirken.

Nicht im Einsatz stehende Reisezugwagen können auch in den Sommermonaten mit geringem Rangieraufwand in der Wagenremise geschützt abgestellt werden. Der Vorplatz vor der Wagenremise könnte auch als Wendeplatz für Reiscars im Verkehr mit der DFB genutzt werden.

PROJEKTSTAND

Der Verwaltungsrat hat auf Basis der überzeugenden Argumente das Vorprojekt genehmigt und den Standortent-

scheid für Realp gefällt. Das Projektteam wurde beauftragt, prioritär die Problematik «Raumklima/Feuchtigkeit des in den Hang hineingebauten Gebäudes abzuklären und die Eingabe des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) voranzutreiben. Die Aufnahme der Situation in 5 vergleichbaren Wagenremisen (Forchbahn, Gornergratbahn (2), Jungfraubahn (2)) hat ergeben, dass das Raumklima in keiner dieser Anlagen ein Problem darstellt und diese Einstellhallen ohne aufwendige technische Massnahmen zur Regelung des Raumklimas auskommen.

Übereinstimmender Befund: Die Bauwerke sind unbeheizt und es sind keine Ventilations- und Luftkonditionierungsanlagen vorhanden. Das Klima in den Abstellanlagen ist trocken. Kondensierendes Wasser oder Tropfwasser wird nicht festgestellt.

Zusätzlich wurde unser Projekt von einem Bauphysiker begutachtet, welcher in seinem Bericht zu folgenden Schlüssen kommt:

- + Die Konstruktion der Gebäudehülle kann im Grundsatz wie geplant umgesetzt werden.
- + Kritisch bezüglich des Raumklimas ist die Situation im Sommerhalbjahr. Der Winter (November – März) als wichtige Phase ist unkritisch.
- + Es werden betriebliche Massnahmen zur Reduktion des Feuchteintrags im Sommerhalbjahr, sowie bauliche zur Optimierung der natürlichen Belüftung, vorgeschlagen

Aufgrund fehlender Kapazitäten in der Bauabteilung hat sich die Einreichung des PGV verzögert, soll aber so bald als möglich erfolgen. Auf der gleichen Basis kann sodann der Projektbeschrieb erstellt und die Beschaffung der fehlenden Mittel gestartet werden.

PROJEKTALTERNATIVEN IN OBERWALD

Die verschiedenen Projektideen für «Holzhallen in Oberwald» wurden ebenfalls geprüft und aus folgenden Gründen verworfen: Betrieblich gesehen ist eine Wagenremise in der Nähe des Stützpunkts Realp aufgrund der Verfügbarkeit von Personal und Werkstätten und des ungehinderten, kurzfristigen Zugriffs auf den Wagenpark auch im Frühjahr/Herbst jedem anderen Standort massiv überlegen.

Dazu kommen die folgenden negativen oder ungelösten Aspekte:

- Ungenügendes Platzangebot, erforderlich sind 240 Meter Nutzlänge
- Gleisgeometrie auf verfügbarem Grundstück ohne Nutzung der MGBahn Anlagen für Manöver nicht realisierbar
- Problematik Schneelast (im Ablagerungsbereich Schneeräumung MGBahn)
- Brandproblematik Holzkonstruktion (Stichwort Ballenberg)



AUS DEM VEREIN

VFB AM EVENT VOM 15.-17. AUG. IN OBERWALD GUT VERTRETEN

VON ROBERT FRECH, PRÄSIDENT VEREIN FURKA-BEGSTRECKE

Die 100-Jahr-Feier der Bahnstrecke Brig-Gletsch endete erfolgreich mit einem riesigen Event, organisiert durch die Matterhorn Gotthard Bahn und die DFB.

Leider spielte der Wettergott Petrus an den ersten beiden Tagen nicht mit. Er liess einen kalten, stürmischen Wind blasen, verbunden mit Regen, als wäre er uns böse, dass wir ihn nicht rechtzeitig informiert hätten. Doch am Sonntag hatte er ein Einsehen und beschenkte uns mit dem schönsten Wetter durch Sonnenschein mit wärmenden Strahlen.

Neben der offiziellen Präsentation des Vereins durch unsere Sektion Wallis, betrieben weitere Zweige des Vereins an prominenter Lage am Bahnsteig der DFB ihre Marktstände und boten den unzähligen Besuchern kulinarische und handwerkliche Spezialitäten an.

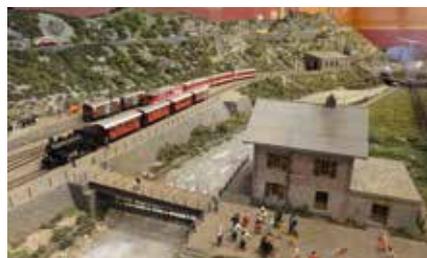
So offerierte die Küche Realp mit Küchenchef Ruedi Nick und seinem Team das sogenannte «Schnitzelbrot», welches ein im Smoker gegartes gewürztes Schnitzel zwischen zwei Brotscheiben umfasste – eine besondere Gaumenfreude. Aber auch die Sektion Romandie präsentierte mit grossem Erfolg ihren Auftritt mit Raclette vom Ofen und einen feinen Fendant dazu. Diejenigen Besucher, die nach dem Essen noch ein Dessert mit/oder Kaffee bevorzugten, kamen auf ihre Rechnung. Der vom Zentralvorstand durch Simone Hurter mit ihrem Team betreute Stand konnte diesen Besu-

chern mit einem feinen Kaffee crème oder Espresso aus Nespresso-Maschinen mit oder ohne hausgemachten Kuchen aus der DFB-Küche anbieten. Soviel kann man verraten, es wurde alles bis zum letzten Stück aufgegessen.

Nicht nur Kulinarisches wurde vom Verein angeboten, nein, auch handwerkliche Arbeiten in Eigenanfertigung vom Ehepaar Lilian und Peter Bollinger von der Sektion Bern konnten bewundert und gekauft werden. Hier wurden allerlei bestickte Tücher oder T-Shirts angeboten.

Nicht genug damit, organisierte der VFB die Aufstellung des massstabgetreuen Modells der Bahnstrecke Gletsch ab Ausgang Kehrtunnel bis Ausgang Gletsch Richtung Muttbach von Willi Rutz. Das Modell wurde in der Mehrzweckhalle Oberwald den Besuchern durch den Erbauer selbst vorgeführt. Es ist eine Augenweide für alle Technik- und Naturfans. Auch hier sorgte ein Info-Stand des VFB für das nötige Interesse – im Besonderen für das Mitmachen am Wettbewerb der Stiftung Furka-Bergstrecke. Betreut wurde dieser Stand durch Bernadette und Wolfgang Hänsel.

Im Namen des VFB möchte ich allen Beteiligten ganz herzlich für ihren uneigennütigen Einsatz danken, denn jeder eingenommene Franken geht restlos in die Kasse der Dampfbahn.





UNTERRICHTSWOCHE AN DER FURKA

EIN EXPERIMENT, WELCHES SCHULE MACHEN KANN

VON ROBERT FRECH, PRÄSIDENT VEREIN FURKA-BERGSRECKE

Den «Arbeitseinsatz» einer Schulklasse für einen Tag innerhalb eines Schullagers zu Gunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke kann man mit Fug und Recht wiederholen.

Sicher ist es für die heutigen Lehrpersonen nicht einfach ein einwöchiges Schullager (kein Ferienlager) mit 12-jährigen Schülern durchzuführen. Dazu braucht es die richtigen Lokalitäten, welche bezahlbar sind und die nötigen Infrastrukturen aufweisen. In Gestalt der Arche Noah (ehemalige Militärunterkunft in Oberwald) wurde man fündig. Nun galt es ein Wochenprogramm zu erstellen und zu organisieren.

Ausser Wanderungen, naturkundlichen Ausflügen, Werken mit Naturalien, die zuerst gesammelt werden müssen und dem selbst zubereiteten Essen, gab es da noch die Möglichkeit für die erlittenen «Strapazen» (kein Handy, keine Süßigkeiten, Eltern weit weg) als Lager-Abschluss eine Fahrt mit der Dampfbahn zu geniessen. Doch eine solche Fahrt hat ihren Preis und das Budget der Lehrerin reichte dafür nicht aus. Also muss eine Lösung gesucht, die für die Dampfbahn als auch für die Schulklasse eine Win-Win-Situation ergibt:

Die ganze Klasse stellte sich einen Tag lang der Dampfbahn zur Verfügung. Die 23 Schülerinnen und Schüler mussten gegen 9.00 Uhr in Realp zur Reinigung einer Zugskomposition antreten. Die Klasse wurde in 2 Gruppen aufgeteilt. Die eine Gruppe wurde fürs Polieren der Wagenaussenseiten

eingesetzt, begleitet und überwacht von unserem fachkundigen Personal, die andere Gruppe genoss in dieser Zeit mein Referat über die Geschichte der Dampfbahn bis zum heutigen Tag in Wort und Bild. Dabei konnten viele Fragen der Schüler beantwortet werden.

Gegen 13.00 Uhr trafen sich alle in der Kantine zum wohlverdienten Mittagessen. Unsere Küchenmannschaft hatte ihre helle Freude über die hungrigen Mäuler, die über das offerierte Essen nur Gutes berichteten. Am Nachmittag wurden dann die Rollen getauscht. Die zweite Gruppe musste das innere der Wagen reinigen wie Fenster putzen, Sitzbänke säubern, Geländer polieren und teils neu mit Farbe streichen. Die Zeit verging im Flug und schon musste die Klasse gegen 16.00 Uhr ihren Heimweg nach Oberwald mit der MGB antreten.

Die Klasse wurde aber für den geleisteten Einsatz am Ende des Lagers mit einer Dampfbahnfahrt von Realp nach Oberwald belohnt. Die Einladung dazu erfolgte von unserer Betriebsgesellschaft DFB AG als Gegenleistung. Die Lehrerin und ihre Begleitpersonen haben sich das Zustandekommen dieses Einsatzes beim Zentralvorstand und dem Betrieb ganz herzlich bedankt.

Der untenstehende Bericht der Lehrerin wurde in der Lokalpresse bereits publiziert. Die weiteren Ausschnitte aus den





verschiedenen Aufsätzen der Klasse vermitteln einen lustvollen Überblick, wie den Schülerinnen und Schülern dieser Arbeitseinsatz und die erlebte Dampffahrt in Erinnerung geblieben ist.

EIN BESONDERES ERLEBNIS FÜR DIE GANZE KLASSE
THERESE DELAY, LEHRERIN 5. PRIMARKLASSE WINDISCH

EIN KLASSENLAGER VOM MONTAG BIS FREITAG IN OBERWALD OHNE FAHRT MIT DER FURKA DAMPFBAHN? GEHT NICHT!

EINE FAHRT MIT DER FURKA DAMPFBAHN FÜR DIE GANZE KLASSE BEZAHLEN? GEHT NICHT!

Ein solches Dilemma schreit nach einer Lösung. Die Lösung wurde gefunden! Sie heisst Röbi Frech, Präsident des Vereins Furka-Bergstrecke. Nach einer schüchternen Anfrage meinerseits, ob es unter Umständen vielleicht eventuell denn möglich wäre, dass die Schülerinnen und Schüler meiner 5. Primarklasse beim Putzen oder Geleise jäten oder wo denn auch immer mithelfen könnten, und sich so eben vielleicht einen Batzen an die Kosten der Fahrt von Oberwald nach Gletsch oder umgekehrt verdienen könnten, nahm sich Röbi dieses Wunsches an und machte seine Abklärungen innerhalb seiner Organisation. Das Resultat war überwältigend: Als Klassenlehrerin wurde mir ein fixfertiges Programm präsentiert. Mittwochs Arbeit und Information, freitags eine Fahrt von Realp nach Oberwald! Bereits am Dienstagabend besuchte uns Robert im Lager und bereitete die Kinder und die Lagerleitung auf den kommenden Tag vor. Am Mittwoch machten wir uns dann gespannt und voller Vorfreude auf die kurze Reise durch den Furkatunnel nach Realp. Am Bahnhof der Dampfbahn wurden wir von freiwilligen Mitarbeitenden der Dampfbahn in Empfang genommen.

Die Hälfte der Klasse zog sich mit Röbi in die Kantine zurück, wo sie über die Geschichte und die Hintergründe der Dampfbahn Furka-Bergstrecke orientiert wurden. Besonders die Geschichte der nach Vietnam verkauften und dann wieder zurückgekauften Dampflokomotiven stiess auf reges Interesse. All die Irrwege und die Vorstellung mitten im Dschungel verrostete und überwachsene Dampflokomotiven zu suchen und finden, regte die Fantasie der Kinder an. Derweil übten sich die anderen Kinder im Wagons putzen. Böden wurden geschrubbt, Fenster gereinigt, Bänke blank poliert und - natürlich - die Aussenwände vom Russ befreit und poliert, welcher Kraftakt!

Nach einem herrlichen, vom Verein Furka-Bergstrecke offerierten Mittagessen wurden dann die Rollen getauscht. Die Putzequippe durfte sich Roberts Vortrag anhören und das Gelände besichtigen, und die bereits informierten Kinder übernahmen den Endspurt bei den Putzarbeiten. Welche Freude als abends um 5 die Wagen blitzblank glänzten und mit den leuchtenden Kinderaugen wetteiferten!



Und dann der Höhepunkt am Freitag. Schon das Einsteigen und Platznehmen wurde zum Erlebnis. Ein Kartonbillettt verschaffte Zutritt. Hier habe ich den Boden geputzt, diese Bänke wurden von uns poliert. Schaut mal wie die Fenster glänzen! Der Stolz stand allen ins Gesicht geschrieben. Und dann Abfahrt. Bei offenem Fenster winken, lachen, jubeln. Den Rauch und den Geruch der Dampfbahn einatmen, sich einverleiben, staunen, geniessen, wir fahren Dampfbahn!

Der Abschied von der Dampflokomotive in Gletsch wurde zelebriert, der Lokführer und Heizer mit Applaus verabschiedet. In Oberwald der definitive Abschied. Doch Dampfbahn wir kommen wieder! Ein Klassenlager in Oberwald ohne Fahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke? Geht nicht!

Im Folgenden einige Ausschnitte aus den Aufsätzen der Schüler

Céline:

Die Furka Dampfbahn ist eine alte Bahn. Sie fährt von Realp nach Oberwald. Zwischendrin hält sie noch drei Mal an: in Gletsch, Furka und Tiefenbach. In Gletsch wird Wasser aufgefüllt und man sieht den Rhonegletscher, der sehr zurückgegangen ist. Wenn man die letzte Fahrt nach Oberwald hat, muss man mit der Diesellokomotive von Gletsch nach Oberwald fahren, weil die Lok nicht in Oberwald übernachten kann, weil es dort keinen Unterstand gibt. Von Mai bis Oktober arbeiten Freiwillige (das heisst, sie bekommen keinen Lohn!) in und an der Furka Dampfbahn.

Jara:

Die ganze Strecke von Realp bis nach Oberwald ist 17,8 km lang. Bei 12,1 km der Strecke hat es Zahnstangen, da es zu steil ist, um ohne Zahnstangen zu fahren. Die Zahnstangen sind dafür da, dass wenn die Dampfbahn mal anhalten muss, sie nicht wieder runterrutscht. In Aarau hat es eine Wagenwerkstatt, dort werden die Wagen gemacht und renoviert. In Uzwil ist die Lokwerkstatt, dort werden die Lokomotiven repariert. Die Leute, die die Strecke von Realp nach Oberwald gebaut haben, haben das in Etappen gemacht, da sie wenig Geld hatten. Auch die Lokomotiven und Wagen brauchen einen Unterhalt, auch das machen die Freiwilligen. Rund 40'000 Stunden arbeiten die Freiwilligen pro Jahr! Aber es gibt noch viel zu tun für die Leute!

Björn:

Im Winter sind die Geleise voller Schnee, manchmal ist der Schnee vier Meter hoch. Darum braucht es viele Arbeiter. Sie müssen sehr lange den Schnee wegschaufeln. Wir mussten die Wagons putzen und polieren. Beim Putzen musste man ganz schön schrubbieren, damit die Geländer wieder glänzten. Die Bahn hat vier Dampf-



Loks, zwei schwarze, eine blaue und eine grüne. Einige Dampflokomotiven waren mal nach Vietnam verkauft. Der Verein VFB wollte sie aber wieder haben, und so suchten sie in Vietnam nach den Dampflokomotiven. Sie hatten die Dampflokomotiven verrostet in einem Dschungel gefunden. Sie hatten aber nicht genügend Geld, um sie in die Schweiz zu transportieren. Also gründeten sie «Back to Switzerland». Schliesslich hatten sie genug Geld, um die Lokomotiven in die Schweiz zu transportieren. Nachdem mussten sie die Schrothaufen wieder in Dampflokomotiven verwandeln, das ging auch sehr lange und hatte viel Geld gekostet. Schliesslich sind sie wieder schön geworden. Heute laufen sie immer noch, aber nur im Sommer fahren sie. Die Leute, die dort arbeiten, sind nur in den Ferien da, weil sie noch einen anderen Job haben.

Julia:

Damit die Bahn, in der wir gefahren sind, fahren kann, braucht es Heizer, Zugbegleiter, Fahrgastbetreuer, Stationspersonal und Sicherheitspersonal. Drei wichtige Säulen tragen die Bahn:

- Betrieb und Technik
- Verein
- Stiftung

Gäbe es den Verein nicht, gäbe es keine Dampfbahn. Um die Furka Dampfbahn zu unterstützen, kann man zum Beispiel 4 Mal pro Jahr die Zeitschrift «Dampf an der Furka» kaufen, oder Fronarbeit bieten, oder einer der 12 Schweizer, 9 Deutschen, 1 Niederländischen oder 1 Belgischen Sektionen beitreten. Wenn man zum Beispiel eine Sitzbank in einem Wagen spendet, kommt man mit dem Namen auf ein Dokument, welches im Wagen aufgehängt ist.



EINE FOTOREISE IN DIE DFB-VERGANGENHEIT?

RETRO AN DER FURKA

VON ALFREDO DEGEN, FRONI

Von 1. bis 3. September 2014 fanden an der Furka Fototage statt. Historische Motorräder, Autos, entsprechend gekleidete Damen und Herren gaben sich ein Stelldichein.

«Achtung, den Audi A-6 mit NL-Nummer oberhalb Blauhaus stoppen!» - So etwa wurden neuzeitliche Verkehrsvehikel aus dem Sichtfeld der ca. 60 Fotografen und Filmer der diesjährigen Fotosafari angehalten.

Die Kolonne, wuchs innerhalb Minuten bedrohlich an. Neugierige Automobilisten und Motorradfahrer hatten Mühe den Zeitsprung um ca. 80 Jahre zurückzudrehen. Da und dort standen Autos und Motorräder aus den 20er, 30er und 40er Jahren. Passagiere, altmodisch gekleidet mit merkwürdigen Gegenständen aus vergangener Zeit. Eine Horde von Damen und Herren, aus der digitalen Fotowelt, knipsten begeistert aus allen Hightech-Röhren namhafter Hersteller.

Die Lokführer der 4 und 9 wurden angehalten, Rauch und Dampf zu forcieren, Ventile zu öffnen und Wasser abzulasen. Immer wieder wurden die ca. zwei Dutzend Protagonisten hin und her geschickt bis endlich die Knipser zufrieden waren. Da und dort hörte man auch Seufzer, nicht nur von wartenden Verkehrsteilnehmern.

Fragende Gesichter da und dort. Gut gab es Zugbegleiter, welche diese Arbeit mit Freude und grossem Einfühlvermögen regelten. Alle, (auch die unfreiwilligen Teilnehmer) waren höchst zufrieden und konnten einzigartige Erinnerungen mit nach Hause nehmen.

Die drei Foto-Tage waren für unsere ein willkommener und finanzieller Zustupf im 5-stelligen Bereich. Den Organisatoren gebührt ein grosser Dank.



Bilder von Alfredo Degen

links

4145 Lokführer Georg Studer aus Naters mit unserer Hotelière Maya Belzer-Hallenbarter vom Hotel «Glacier du Rhône» in Gletsch als Exklusivgast..

unten

Die grosse Meute der Fotografen





«THE LOOK MAGAZIN»

MODE FOTO SHOOTING AUF DER DFB

VON BEAT J. KLARER, DFB MARKETING

Für das grösste Schweizer Mode- und Lifestylemagazin produzierte die UCM Verlag AG, Salzburg, im Auftrage von PKZ/ Feldpausch/Burger/BlueDog-Gruppe ein Mode Fotoshooting bei der DFB in Gletsch. Diese Produktion ist für die Winterausgabe 2014/2015 geplant, welche ab Ende Oktober 2014 in einer Auflage von 550.000 Stück verfügbar ist. Laut Medienspiegel erreicht dieses Magazin eine Leserschaft von über 1 Million mit einer Seitenzahl von rund 150.

Für dieses umfassende Modemagazin wurden zudem im Hotel The Chedi in Andermatt und auf der Gotthardpasshöhe Aufnahmen realisiert. Dank einer sehr guten Zusammenarbeit mit dem DFB Marketing und der UCM Produktionsleitung konnte für die Dampfbahn ein optimales Bild in den

professionellen Aufnahmen und im werbewirksamen Text erreicht werden.

Für dieses bestellte Shooting wurde bei schönstem Wetter extra ein Dampzug mit Lok 9 und roten Personenwagen von Realp nach Gletsch überführt. Trotz diverser Absperrungen im Bereich der Bahnhofsanlage in Gletsch, fanden diese Aufnahmen bei den Touristen ein grosses Echo. Wie wird wohl die Wintermode 2014/2015 aussehen?

Für die DFB selbst bringen solche PR Aktionen eine äusserst preisgünstige Image Werbung. Wie könnte eine Leserschaft von über 1 Million so schnell erreicht werden?



Bilder von Beat J. Klarer/
Shooting UCM





AN DER DAMPFBahn WIRD AN (FAST) ALLES GEDACHT

BEHÄLTNISSE FÜR DEN MEDIZINISCHEN NOTFALL

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Man kann nie genug perfekt sein. So hat auch ein auf unserer Bahn mitfahrender Arzt bemerkt, dass zwar medizinisches Material vorhanden ist, aber für den Worst Case möglicherweise nicht unbedingt genügen kann. Also schritt er zur Tat.

Die Dampfbahn befördert jedes Jahr an die 30'000 Gäste. Um unsere einmalige Bahn zu betreiben und zu unterhalten, leisten die Freiwilligen jedes Jahr weit über 100'000 Einsatzstunden. Da kann schnell einmal etwas passieren, auch wenn die Sicherheit einen hohen Stellenwert hat. Dazu kommt, dass aufgrund der Höhenlage die Beanspruchung für den Organismus und die Risiken bei Einsätzen im Gebirge nicht zu unterschätzen sind.

Dies hat auch Dr. Peter Herzog, als erfahrener Notarzt und Anästhesist, bei einer Fahrt mit unserer Bahn im vorletzten Sommer festgestellt und spontan anboten, die notfallmedizinische Ausrüstung und Organisation unserer Bahn unter die Lupe zu nehmen. Sehr rasch war klar, dass wir mit den vorhandenen grünen SUVA Boxen bei ernsthaften Ereignissen unzureichend ausgerüstet sind, insbesondere da ja unsere Strecke doch sehr abgelegen ist und es lange dauern kann, bis Hilfe eintrifft. Dies ist insbesondere auch dann der Fall, wenn wegen schlechter Witterungsbedingungen kein Einsatz aus der Luft erfolgen kann. Aufgrund dieser Ausgangslage war schnell klar, dass die DFB über eine adäquate medizinische Ausrüstung für Notfälle verfügen muss, umso mehr als auch die Dienstvorschriften für Notfälle vorschreiben, im Zug nach einem Arzt oder einer medizinischen Fachperson zu suchen. Damit diese Person nicht buchstäblich «mit leeren Händen» dasteht, musste auch die erforderliche Ausrüstung beschafft werden.

DAS KONZEPT WAR RASCH AUSGEARBEITET UND UMFASST FOLGENDES MATERIAL:

4 Notarzttrucksäcke (gross), stationiert in den Bahnhöfen Realp, Furka, Gletsch und im Dienstgebäude Oberwald. Diese Rucksäcke enthalten eine umfassende medizinische Ausrüstung, welche ein Notarzt/Notfallarzt in einem Ernstfall benötigt. In einer Aussentasche befindet sich ein vollautomatischer Defi mit Display (nicht sichtbar !).

GEÖFFNETER NOTARZTRUCKSACK

4 Rettungssanitätterrucksäcke (mittelgross), stationiert in den Gepäckwagen der eingesetzten Züge sowie am San D Posten im Depot Realp. Diese verfügen nebst Defibrillator über eine umfassende Ausrüstung für eine medizinisch ausgebildete Fachperson.

8 moderne, gelbe Rettungsbretter mit Kopfstützen, stationiert in den Bahnhöfen und auf den Zügen.

10 Samariterrucksäcke (klein) für den Einsatz mit Baugruppen sowie stationär auf den Dieselloks sowie im Blauhaus Gletsch/Remise Gletsch. Diese Rucksäcke sind für Einsatz bei kleineren Blessuren im Feld vorgesehen und enthalten nebst Sauerstoff auch eine Rettungsdecke zur Bergung von Personen im Gelände.



Der
Notarzt-
rucksack



Alle Rucksäcke verfügen zudem über ein kleines Sortiment gängiger Medikamente für Kopfweh, Übelkeit etc, zusammengestellt von unserem Apotheker Thomas Wyss. Alle Rucksäcke sind mit gelben Plomben versehen, um uns die Kontrollen /Nachrüstungen zu erleichtern.

Peter Herzog konnte die Schweizerische Berghilfe als Sponsor für die Beschaffung des Materials gewinnen. Nachdem das Material kurz vor Saisonschluss 2013 eingetroffen war, konnte unser Personal im Rahmen der Schulungen im Frühjahr 2014 in Aarau informiert und instruiert werden. Während der Betriebssaison 2014 erfolgten zudem an 3 Tagen Nachschulungen «on the Job» mit Schwerpunkt Einsatz Defibrillator mit den an diesen Tagen im Einsatz stehenden Froni's. Die Ausbildung wird im Frühjahr 2015 fortgesetzt.

Dem bei der DFB üblichen Organisationsmuster folgend ist eine Fachgruppe «Medizinische Notfallversorgung» rund um

Peter Herzog im Aufbau, welche das Material unterhält und Schulungen durchführt. Peter freut sich über Verstärkung durch medizinische Fachpersonen, welche in dieser Gruppe mitwirken wollen und nimmt gerne Meldungen an peter.herzog@dfb.ch entgegen.



Meldung an Peter Herzog schicken!

Die DFB bedankt sich nochmals ganz herzlich bei Peter Herzog für seine Initiative und bei der Schweizerischen Berghilfe für die grosszügige finanzielle Unterstützung. Zusammenfassend dürfen wir feststellen, dass die DFB heute für medizinische Notfälle materiell bestens ausgerüstet ist, immer in der Hoffnung, dass diese Ausrüstung möglichst selten für gravierende Fälle gebraucht wird.



oben
Peter (rechts im Bild)
gibt Erklärungen zur
Ausrüstung im Bahnhof
Gletsch

unten
Peter (rechts aussen) bei
der Schulung im Sommer
2014 in Gletsch



DIE VEGETATION LINKS UND RECHTS DES TRASSEES MUSS BEWIRTSCHAFTET WERDEN

TÄTIGKEITSBERICHT VEGETATIONS-KONTROLLE DFB 2014

VON CHARLES MÜLLER, VEGETATIONSKONTROLLE

Vegetationskontrolleure kontrollieren nicht nur, sie sind Schwerarbeiter; sprengen, benutzen Motorsägen, befreien die Trasse von Unkraut und Wildwuchs, reinigen Wassergräben und Durchlässe, pflegen Stützmauern und sind zwi- schendurch Mädchen für alles...

Diesmal fand das Gruppenleitertreffen vom April in Uzwil statt. Nachdem Schwerpunkte und Einsätze für die Vegetationskontrolle festgelegt waren, besuchten wir die Lokwerkstätte und konnten uns unter fachkundiger Leitung vom Stand der Dinge überzeugen. Eindrücklich, was da alles abgeht. Ein Besuch lohnt sich wirklich!

Während insgesamt vierzehn Arbeitswochen widmete man sich prioritär verschütteter Wassergräben und verstopfter Durchlässe sowie der Freilegung überwucherter Stützmauern, die einen an Machu Picchu erinnern könnten. Die Resultate lassen sich sehen – so erglänzen u.a. Mauern

tal- und bergseitig oberhalb Gletsch in neuem Glanze zur grossen Freude von uns und unserer Ingenieure.

Im Juni fand unter kompetenter Leitung für Interessierte ein Sprengkurs statt. Mit diesem speziellen Verfahren zum Spalten von Felsbrocken, dem sogenannten «Rock-Cracker», rückten wir dann Trasse gefährdenden Brocken zu Leibe, welche teilweise so in Stücke flogen, dass eine Schottergabel zum Räumen genügt hätte. In diesem Rahmen hat unser Kollege Nico von der Sektion Romandie erfolgreich sein Sprengbrevet erworben. Bravo!

Parallel zu den genannten Arbeiten wurden allein in einer Woche durch die Sektion Romandie über 700 Laufmeter Erden auf einer Breite von fünf Metern gefällt und entsorgt. Erwähnt sei Kollege Pascal aus Paris, welcher bloss Pause machte, um seine Motorsäge aufzutanken.

Die Holzfällerarbeiten wurden uns dieses Jahr vor allem durch den Umstand erleichtert, dass wir von der Sektion Nordwestschweiz sowie Heinz Zbinden 3 zusätzliche STIHL-Motorsägen sowie je ein Freischneider gesponsert bekamen. Somit ist es uns nun möglich, mit einem einheitlichen Maschinenpark an die Arbeit zu gehen, was Pflege und Unterhalt der Geräte erheblich erleichtern.

In Arbeit sind rostartige Gitter aus Schienenstücken, welche die Einläufe der Durchlässe vor grossem Geschiebe schützen sollen. Die Pläne mit den dazugehörigen Fotos wurden im Frühjahr von Fritz Minder und Seppi Giger aufgenommen. Im kommenden Jahr sollen sie dann an Ort und Stelle ausgebracht werden.

Die chemische Vegetationskontrolle auf dem Trasse verzögerte sich wegen schlechten Wetters und konnte nicht vollumfänglich abgeschlossen werden. Es zeigt sich aber, dass ein jährlich einmaliger Einsatz nicht zwingend ist.

Das arbeitsreiche und arbeitsintensive Jahr schloss wie üblich mit den Einwinterungsarbeiten (Werkzeugpflege, Wartung der Maschinen und Geräte). Es bleibt mir die angenehme Pflicht, allen beteiligten Sektionen, Einzelhelfern, Lehrlingsgruppen, der Bauabteilung, der Dieselcrew, unsern Gruppenchefs und diversen Sponsoren ganz herzlich zu danken, ohne die die Bewältigung dieser Aufgaben nicht möglich wäre.

Bild von Charles Müller

Die Arbeit der Vegetationskontrolle ist anstrengend, aber bei dieser Kulisse... (Furkapass)





SPEKTAKULÄRE UMLEITUNG

BAHNTUNNEL-DURCHFART MIT DEM AUTO

VON ARNE MORITZ, MARKETING

Ein Bubentraum geht in Erfüllung, man kann wie James Bond mit dem eigenen Auto auf Schienen durch einen MG-Bahn-Tunnel fahren!

In diesem Jahr bot sich während mehreren Wochen in der Schöllenen-Schlucht die ungewöhnliche Gelegenheit, mit dem PW selber durch einen Bahn-Tunnel der Matterhorn-Gotthard-Bahn zu fahren. Hintergrund ist der in diesem Jahr begonnene Umbau der Schöllenen-Strasse zwischen Göschenen und Andermatt.

Durch die Komplett-Sanierung und Erweiterung eines Strassen-Tunnels war dessen Sperrung nötig. Als Ausweichroute wurde der parallel verlaufende Bahntunnel genutzt: das Gleis wurde mit Beton-Platten abgedeckt, das Tunnelportal aufgeweitet und der Übergang Strasse-Schiene hergerichtet.

Und schon bot sich die Gelegenheit, das Bahn-Tunnel aus der Sicht eines Lokführers zu befahren. Im Tunnel selber erinnerte nur die Fahrleitung daran, wer diesen für gewöhnlich nutzt.



Bild von Arne Moritz

Nichts, ausser der Oberleitung der Bahn lässt ein Bahntrasseee vermuten.

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, Rosenastrasse 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 eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.



Einfach ein-scannen & mehr erfahren!



APPRENTIS EN GÉODÉSIE DE JERMANN SA SUR LA LIGNE SOMMITALE DE LA FURKA

A TOUTE VAPEUR

OLIVER FREI, APPRENTI

2014 l'entreprise Jermann SA a pour la première fois organisé un stage pratique pour ses apprentis sur la ligne sommitale de la Furka. Durant deux jours de travail intensif dans un terrain exigeant les futurs professionnels ont développé des concepts de mesure, ancré des chevilles-témoins et points d'observation, puis effectué des mesures de manière autonome.

La ligne sommitale de la Furka est l'une des plus belles des Alpes suisses. Les trains à vapeur circulent entre Realp (Uri) et Oberwald (Valais) sur l'ancien tracé du Glacier-Express passant près du col de la Furka. Il s'agit là d'un décor splendide et romantique caractérisé par deux zones de végétation très différentes, typiques aux pentes nord et sud de nos Alpes. Ce monde alpin exige beaucoup des hommes et des machines assurant l'exploitation de la ligne.

FASCINATION POUR LE TRAIN À VAPEUR

Il est possible d'éviter élégamment cet obstacle depuis 1982, année d'ouverture du tunnel de base. Pourtant, à peine une année plus tard, quelques cinglés – c'est ainsi que les fondateurs du DFB eux-mêmes se désignent – se réunissaient afin de remettre en service à des fins touristiques la ligne abandonnée. Entretemps quelques 500 passionnés de chemin de fer de l'Europe entière se proposaient bénévolement afin de rétablir la ligne fascinante de la Furka. Chaque été les trains historiques transportent environ 30'000 personnes durant l'équivalent d'environ 70 journées d'exploitation.

TRAVAIL EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ

Entre Realp et Oberwald la ligne sommitale de la Furka se faufile dans des flans de vallées faits de corniches, de viaducs et de tunnels. En vue de maintenir le niveau de sécurité exigé par l'exploitation il est impératif de vérifier périodiquement l'état et la stabilité de tous les ouvrages. Une des missions est d'observer et noter à intervalles réguliers les éventuelles déformations des ouvrages. C'est précisément ici que l'aide des dix apprentis en géodésie de l'entreprise Jermann SA fut sollicitée. Ils ont pu obtenir, pour la première fois en quatre ans d'apprentissage, la possibilité d'effectuer un programme de mesures en terrain alpin, difficile d'accès, en période d'exploitation du train. Un tel engagement, mise à part une préparation intense et détaillée, exige une bonne dose de souplesse et d'efforts physiques. Un défi particulier a représenté le travail – côté uranais – au pont du Steinstaffel. Ce dernier est soutenu par des arches de 5 à 6 m au sommet de piliers de 15 m de haut en pierres de taille. Les points d'observation situés dans le haut des arches n'ont pu être installés que par une

personne suspendue en rappel. C'est avec une bonne sécurisation et un brin de courage que les apprentis sont arrivés à bout, non sans bravoure, de cette mission. Les résultats de ces mesures ont été dument analysés par les apprentis et ont fait l'objet de documentation sous forme de plans ou de tabelles. Un colloque conjoint de clôture a donné lieu à une présentation avec évaluation, dont les résultats ont été remis au département Construction.

BILAN POSITIF

« Le stage d'apprentissage sur la ligne sommitale de la Furka a été un succès total. La météo était de la partie, nous avons pu travailler au sec et la plupart du temps au soleil, et sans déplorer d'accident », résume Fabian Frei, directeur de Jermann SA. « Un tel stage stimule la cohésion et l'esprit d'équipe de ces futurs professionnels. Ils ont ainsi l'occasion de démontrer leur savoir-faire ainsi que de renforcer leur sens des responsabilités. » Le même écho se fait entendre parmi les apprentis, sans exception. A la suite de ces deux journées intensives ils sont tous d'accord: Cette expérience leur laissera un souvenir durable; apprentis et mentors se réjouissent aujourd'hui déjà du prochain projet de 2015.

Interview de Jonas, apprenti de 2ème année

QU'AS-TU APPRIS DURANT CE PROJET DE TRAVAIL ?

J'ai, sur le terrain, appris la manière de procéder aux mesures de déformation et suis devenu plus familier avec le tachymètre. Je maîtrise mieux les déroulements et suis devenu plus sûr de moi dans mes actions. En plus, j'ai appris à mieux connaître les autres apprentis.

QU'Y A-T-IL EU DE BON, ET DE MOINS BON ?

J'ai trouvé le tout bien organisé. Le logis était agréable, les repas étaient bons. Il n'y a rien eu à redire concernant les groupes. La quantité de travail était adéquatement répartie, sans être excessive. Comme nous avons, d'une certaine manière, oeuvré bénévolement, notre travail représente un soutien précieux pour le train de la Furka, par ailleurs il nous a été permis de récolter une expérience nouvelle sur cette ligne. Je ne garde aucun mauvais souvenir de ces deux jours.

UN TEL PROGRAMME DE TRAVAIL DOIT-IL FAIRE PARTIE INTÉGRANTE DE LA FORMATION ?

Absolument quant à moi! Dans le même laps de temps, j'ai beaucoup plus appris ici qu'à ma place d'apprentissage. Ton impression personnelle ? Pour moi c'était le sommet ! Cela doit absolument être refait ! Texte traduit par François Clavadetscher



INTERVIEW AVEC MANFRED WILLI

RESPONSABLE « TECHNIQUE FERROVIAIRE » ET RESPONSABLE REMPLAÇANT « CONSTRUCTION »

QUELLES SONT TES MISSIONS EN TANT QUE RESPONSABLE « TECHNIQUE FERROVIAIRE » ?

(REMARQUE : ENTRE AMIS DES CHEMINS DE FER, ON SE TUTOIE)

Je suis responsable de la planification annuelle de l'entretien du chemin de fer, de la sécurité, de la planification des engagements et la répartition en groupes des aides bénévoles. En font partie la formation des gardiens de la sécurité et d'autres spécialistes de l'exploitation des trains. Je m'occupe aussi du matériel de construction nécessaire, des travaux de révision aux machines et du déneigement, de la mise en service des passages à niveau. Chaque semaine j'établis un programme hebdomadaire détaillé. La semaine prochaine, par exemple, vient un groupe de Hollandais, qui voudraient savoir exactement ce qu'il y a à faire.

UN VASTE DOMAINE D'ACTIVITÉ...

Oui, c'est aussi ma responsabilité que l'état de la ligne corresponde aux prescriptions pour les chemins de fer. J'aimerais pouvoir dormir tranquillement.

TU ES DONC UN DES RARES EMPLOYÉS ICI ?

Exact. Je travaillais autrefois pour les CFF, maintenant je travaille à plein temps pour la Ligne Sommitale de la Furka.

COMBIEN DE LOCOMOTIVES APPARTIENNENT-ELLES AU DFB ?

Nous possédons quatre locomotives à vapeur et deux locomotives Diesel à crémaillère. Nous collaborons étroitement avec le Matterhorn-Gotthard-Bahn, et avons

une loc Diesel du MGB en prêt. A cela s'ajoute un train de chantier, la colonne vertébrale du groupe « Construction ».

QUEL EST TON PLUS GRAND DÉFI ?

Chaque semaine, je travaille avec de nouvelles personnes, qui ne proviennent pas nécessairement du milieu ferroviaire. Je souhaiterais enthousiasmer les bénévoles, leur transmettre mon expérience, et j'ai le souci de leur sécurité. J'ai aussi des défis dans le domaine de la construction. La plus grande partie des voies et des ouvrages d'art a plus de 100 ans. Avec des moyens financiers très limités, nous rénovons chaque année quelque 300 m de voie et stabilisons des ouvrages d'art, là où des améliorations s'imposent.

COMMENT LE CHEMIN DE FER EST-IL FINANÇÉ ?

On ne gagne pas d'argent en faisant circuler des trains à vapeur. Premièrement, nous nous efforçons de ne pas laisser les coûts enfler. Nous réussissons, grâce au travail généreux de bénévoles et d'apprentis, comme vous le faites pour nous. Nous recevons de l'argent par les contributions de l'association, par le sponsoring, et par la vente annuelle de certificats d'actions.

QUEL EST TON VOEU POUR L'AVENIR ?

Je fais ce job par passion. Lorsque je partirai en retraite, j'aimerais avoir assuré ma succession. C'est-à-dire que nous cherchons aujourd'hui de jeunes et enthousiastes amis des chemins de fer, capables de maintenir le savoir-faire accumulé et de le transmettre avec passion.

Höllischer Rauch
in Gletsch





LA VÉGÉTATION DE PART ET D'AUTRE DU TRACÉ DOIT ÊTRE ENTRETENUE

RAPPORT D'ACTIVITÉ DU CONTRÔLE DE LA VÉGÉTATION DFB 2014

CHARLES MÜLLER, CONTRÔLE DE LA VÉGÉTATION

Les contrôleurs de la végétation ne s'occupent pas seulement du contrôle, mais ce sont aussi de gros travailleurs - ils manipulent des explosifs, utilisent des tronçonneuses, débarrassent le tracé des mauvaises herbes et de la végétation sauvage, nettoient les rigoles et les canalisations, entretiennent les murs de soutènement. Ils sont parfois des « bonnes à tout faire ».

Cette fois, la rencontre des chefs de groupe du mois d'avril a eu lieu à Uzwil. Après que les priorités et les interventions pour le contrôle de la végétation eurent été fixées, nous avons visité les ateliers des locomotives et, sous la conduite de professionnels, avons pu nous convaincre de la qualité du travail effectué. Impressionnant, tout ce qui est fait dans cet atelier ! Une visite en vaut vraiment la peine !

Pendant 14 semaines de travail en tout, nous nous sommes prioritairement consacrés aux rigoles obstruées et aux canalisations bouchées, ainsi qu'aux murs de soutènement

envahis qui faisaient penser au Machu Picchu. Les résultats sont visibles. Entre autres, les murs côtés vallée et montagne au-dessus de Gletsch sont rutilants, pour notre plus grande joie et celle de nos ingénieurs.

En juin, pour les intéressés, un cours sur les explosifs a été donné sous la conduite de personnes compétentes. C'est avec ce procédé spécial de fractionnement de rochers nommé « rock-cracker » que nous avons débarrassé le tracé des blocs pouvant le mettre en danger, et qui ont parfois volé en éclats tels qu'un râteau à ballast aurait suffi à les enlever. C'est dans ce cadre que notre ami Nico de la section Romandie a obtenu avec succès son brevet d'explosifs. Bravo ! Parallèlement à ces travaux, des aulnes de plus de 700 mètres de longueur et 5 de large ont été abattus et débarrassés en une semaine seulement par la section Romandie. Il doit être spécialement mentionné que notre ami Pascal de Paris n'a pris de pauses que pour faire le plein de sa tronçonneuse.

Cette année, les travaux d'abattage du bois ont été facilités par le fait que nous avons reçu, de notre section Nord-ouest de la Suisse et de Heinz Zbinden, trois tronçonneuses STIHL supplémentaires avec chacune une débroussailleuse, ceci à titre de sponsoring. Ainsi, il nous est maintenant possible d'aller à l'ouvrage avec un parc de machines uniformisé, ce qui simplifie de façon significative l'entretien des appareils. Des grilles en treillis provenant de morceaux de rail, qui devront protéger les entrées des canalisations de gros matériaux solides, sont en fabrication. Les plans avec les photos y relatives ont été établis au printemps par Fritz Minder et Seppi Giger. Elles seront mises en place l'année prochaine.

Le contrôle de la végétation sur le tracé a été retardé à cause du mauvais temps et n'a pas pu être totalement terminé. Il ressort toutefois qu'une intervention annuelle unique n'est pas obligatoire.

Cette année riche et intense au niveau du travail s'achève comme d'habitude avec les travaux de préparation à l'hiver (entretien des outils, des machines et des appareils). Il me reste l'agréable tâche de remercier très chaleureusement toutes les sections concernées, les aides individuelles, les groupes d'apprentis, le département construction, l'équipe Diesel, nos chefs de groupe et les divers sponsors sans qui l'accomplissement de nos travaux n'aurait pas été possible.

Texte traduit par Claude am Rhyn





FREDI SPAHN & KURT BAASCH

VERDIENTE MITGLIEDER DES VFB SIND NICHT MEHR



FREDI SPAHN 1938 – 2014
Von Bruno Letter

Am 9. September mussten wir von unserem lieben Kollegen Fredi Spahn Abschied nehmen. Er war ein sehr engagierter, langjähriger Fronarbeiter, und starb nach kurzer, schwerer Krankheit.

Es ist eine Ironie des Schicksals, dass auf der Rückfahrt von einem Ausflug mit der geliebten Dampfbahn fast unerträgliche Schmerzen einsetzten, als Zeichen seiner unheilbaren Krankheit. Ich habe Fredi während meiner eher kurzen Tätigkeit bei der DFB kennen und schätzen gelernt als jemanden, der anpackte wo immer Not am Mann war. Er war im wahrsten Sinn des Wortes polyvalent und fühlte sich nicht nur auf dem Baugerüst, sondern auch im steilen Gelände sicher.

Auf ihn war immer Verlass! Wichtige Stationen seines fachkundigen Wirkens waren unter anderen das Bahnhofli Realp, wo Fredi am Innen- und Aussenaufbau engagiert war. Auch beim Wiederaufbau des Muttbach-Viaduktes und beim Neubau der Remise konnte er sein Talent als Maurer beweisen. Da fühlte er sich in seinem Element, auch bei Wind und Wetter.

Als geselliger Mensch liebte er die abendlichen Höcks nach der Arbeit. Er wusste immer den passenden Spruch und sorgte damit für eine fröhliche Stimmung in der Runde. Aber er konnte auch seinen Missmut laut kundtun, wenn er fand, dass ein Auftrag unklar oder nicht effizient organisiert war. Leerlauf war für ihn ein Gräuel und Unordnung am Arbeitsplatz ein Dorn im Auge! Er war auch ungehalten, wenn andere diesen Prinzipien nicht nachlebten oder wenn defektes Material ohne Meldung irgendwo hingestellt wurde. Solche Vorkommnisse entsprachen ganz und gar nicht seinem Naturell.

Fredi, wir werden deinen Humor und auch deinen Dialekt vermissen. Die ganze DFB-Familie, besonders aber deine Kolleginnen und Kollegen von der Sektion Zürich, werden Dich in bester Erinnerung behalten. Wir sind dankbar, dass wir ein Stück des Weges mit Dir gehen durften.



KURT BAASCH 1941 - 2014

Kurt Baasch, Präsident der VFB Sektion Edelweiss, ist am 26. Oktober im Alter von 73 Jahren nach kurzer Krankheit verstorben. Der Verein trauert um Kurt, der sich seit vielen Jahren vielfältig für die Furka-Dampfbahn eingesetzt und die gebietsunabhängige Sektion Edelweiss geprägt hat. Auch als Beisitzer der Sektion Graubünden – wegen seiner zweiten Wahlheimat Engadin – und im Marketing hat er sich engagiert. Wir entbieten seinen Angehörigen unsere aufrichtige Anteilnahme. Ein ausführlicher Nachruf erscheint im nächsten Heft



INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 23 Sektionen gegliedert. Ein Überblick bietet die Internetseite www.dfb.ch/verein und dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.

UND SO EINFACH GEHT'S:

QR-Code mit der dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite und können sich über die aktuellsten Ereignisse informieren lassen.



AARGAU

WAGENBAU, STRECKENARBEIT, REISEN, WERBUNG FÜR DIE DAMPFBahn

Von Heinz Unterweger & Werner Beer

Auch das dritte Quartal war von intensiver Arbeit auf allen Aktivitätsfeldern der Sektion geprägt. Bei den beiden Revisionsprojekten ABD 4554 und AB 4462 konzentrierten sich die Arbeiten auf viele Details, die nach aussen wenig Fortschritt zeigten. Sie sind aber die Basis für die nun folgenden Phasen des Zusammenbaus. Gute Arbeit wurde auch in der 3. und 4. Arbeitswoche und darüber hinaus von unseren Stammfronnis an der Bergstrecke geleistet. Dazu kamen Werbeauftritte in Dietikon und am Winzerfest Döttingen und als Abschluss der Reisesaison eine hochinteressante Sektionsreise zu den Pilatus Flugzeugwerken in Stans.

AB 4462 BEKOMMT NEUE «LAUFSoHLEN»

Nach wie vor gibt es beim AB 4462 viel Arbeit bei der Herstellung der tragenden Komponenten des Wagenkastens: Ausfräsungen an den Fensterpfosten, dem Bodenrahmen

und den Dachpfetten, Herstellung der Dachspanten etc. Dazu wird eifrig an den Türen, den Sitzbänken, den Fenster-scheren, den Storen etc. etc. gearbeitet. Demnächst können wir beginnen, die Bodenplatten einzulegen und damit den ersten Schritt für den Zusammenbau des Wagenkastens tätigen. Nachdem die Drehgestelle an sich revidiert sind, haben wir die Radachsen für das Neu-Bandagieren vorbereitet. Dies wird bei der RhB in Landquart durchgeführt, die auch ein neues Bremszahnrad einschieben wird. Zusätzlich haben wir neue Bremstrommeln in Auftrag gegeben, nachdem die alten zu sehr abgenützt sind. So bekommt der AB 4462 nicht nur einen komplett neuen Kasten, sondern auch ein neuwertiges Fahrwerk.

DAS «SKELETT» DES ABD 4554 TRÄGT WIEDER

Beim ABD 4554 sind mittlerweile alle maroden Teile der tragenden Struktur (Bodenrahmen und Fensterpfosten) ersetzt. Damit ist die Voraussetzung für den nun folgenden Innenausbau gelegt. Die Komponenten dafür sind weitgehend alle überarbeitet und vorbereitet. So sind z.B. die neuen Innenwände bereits zugeschnitten. Auch der Linol-Bodenbelag ist wieder ergänzt, nachdem wir ihn im Bereich der Reparatur des Bodenrahmens ausschneiden mussten.

Bilder von
Heinz Unterweger

links
Sichern der Radachsen
für den Transport zur RhB
nach Landquart

rechts
Zuschneiden des Linole-
ums für den Boden des
ABD 4554





VEGETATIONSPFLEGE, BAU- UND EINWINTERUNGS-ARBEITEN AN DER BERGSTRECKE

In den Arbeitswochen 3 und 4 und darüber hinaus von unseren Stammfronis wurde wertvolle Arbeit zur Pflege, die Erhaltung und den Ausbau der Infrastruktur der Bergstrecke geleistet. Beispiele sind das Freilegen von Wassergräben und Entwässerungskanälen zum Schutz des Trassees und der Stützmauern, das Biegen, Einsetzen und Betonieren für die Verstärkung des Viaduktes Chüeplangge, die Verkleidung der Ostfassade der Werkstatt Realp zur Verbesserung der Wärmedämmung, das Bohren von Löchern für Sprengungen im Bereich der Furkareuss etc. etc. Auch an der Einwinterung der Bergstrecke (Abbau der gefährdeten oberirdischen Komponenten zum Schutz vor Lawinen und Beschädigung bei der Schneeräumung im Frühjahr wie u.a. Signale, Barrieren, Weichenstellböcke, Wasserkräne, Einziehen der Steffenbachbrücke) haben Aargauer Fronis massgeblich mitgewirkt.

ERFOLGREICHES REISEJAHR 2014

Unsere Reiseleiterin Verena Rüegger konnte 2014 wieder 15 Reisen für insgesamt 540 Gäste organisieren, mit denen sie knapp 400 Passagiere zur Fahrt über die Furka-Bergstrecke brachte. Zwei dieser Reisen an die Bergstrecke und die Sektionsreise waren Teil des Jahresprogramms der Sektion. Die übrigen Reisen wurden für Firmen und Vereine organisiert, die die Entlastung von allen organisatorischen Arbeiten – und das beinahe sprichwörtlich schöne Wetter an unseren Reisen – schätzten.

Ein besonderes Erlebnis war auch die Sektionsreise zu den Pilatus Flugzeugwerken in Stans mit einer nostalgischen Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee.

Diese Reisen bringen nicht nur Gäste an die Bergstrecke, der Gewinn bringt einen Zustupf für den Wagenbau und

so manches Mitglied und auch einige Sitzplatzsponsoren konnten dank der Reisen gewonnen werden.

WERBUNG UND BESUCHE IN DER WAGENWERKSTATT

Auch unser Eventmanager Peter Debrunner war wieder gefordert. Nach den Aufführungen des Theaters der Kantonschule in der Wagenwerkstatt (siehe Bericht in Heft 3), die uns über 400 Personen in die Werkstatt brachten, durfte er einige kleinere Gruppen begrüßen und im Besonderen am 12. September Kolleginnen und Kollegen der Sektion Stuttgart, die zum Anlass ihres 25-jährigen Sektionsjubiläums u.a. in Aarau Halt machten.

Öffentliche Auftritte organisierte er am Herbstmarkt in Dietikon und am Winzerfest in Döttingen – Anlässe, an denen wir uns einem Publikum präsentieren konnten, das die Furka-Bergstrecke mehrheitlich noch nicht kannte.

STÄNDER FÜR LOKLAMPEN

Die Loklampen der Wagenwerkstatt Aarau zieren nicht nur unsere Furka-Dampflok, sondern so manches private Heim. Die Kollegen der Lampisterie haben für die Aufstellung der Lampe einen Sockel mit eingebautem Netzgerät geschaffen, der die Lampe toll zur Geltung kommen lässt. Siehe www.dfb.ch - VFB CH - Aargau Shop



Einfach QR-Code scannen!



Bild links oben von
Jürg Morf

Betoniarbeiten beim
Chüeplangge-Viadukt

Bild links unten von
Peter Debrunner

Unser Werbestand am
Herbstmarkt in Dietikon

Bild rechts von
Heinz Unterweger

Loklampen auf dem
neuen Lampenständer



NORDDEUTSCHLAND

SEKTIONSREISE NACH BAD DOBERAN AM 28. UND 29. JUNI 2014

Von Ralf Hamann, Präsident

Die zwölf Teilnehmer trafen sich am Samstagvormittag am Bahnhof Bad Doberan zu einer Führung durch das Bahnbetriebswerk der 900 mm-spurigen Bäderbahn «Molli».

Der Molli fährt zunächst von Bad Doberan im Schrittempo durch die Mollistrasse, um dann parallel einer schönen Allee nach Heiligendamm, dem ältesten Seebad Deutschlands, auch bekannt durch das G8-Treffen der Regierungschefs vor einigen Jahren, zu eilen. Wir fuhren bis zur Endstation Kühlungsborn-West. Nachdem wir uns im dortigen Bahnhofrestaurant gestärkt hatten, besichtigten wir das im Bahnhofsgelände befindliche Molli-Museum.

Anschließend fuhren wir zurück bis Kühlungsborn-Ost und machten dort einen Spaziergang durch den Ort mit seiner durch die Bäderarchitektur von vor hundert Jahren gekennzeichneten von vielen Urlaubern belebten Strassen zur neu erbauten Seebrücke. Hierbei begleitete uns der sonst auf diesem Ausflug eher rare Sonnenschein. Nach «Besichtigung» der ruhigen Ostsee ging es zurück zum Bahnhof Kühlungsborn-Ost, von dort per Molli zurück nach Bad Doberan.

Bild von Burkhard Rätzel
Dampfzug «Molli»
in Bad Doberan



Da inzwischen «staubfreies Wetter», sprich Regen, angesagt war, verzichteten wir auf einen ursprünglich geplanten Zwischenstopp in Heiligendamm. Sofern nicht schon am Morgen geschehen, bezogen wir unser Hotel «Friedrich Franz Palais». Danach blieb uns privat Zeit Bad Doberan zu erkunden. Zum Abendessen trafen wir uns alle wieder im Restaurant «Molli-Blick», an dessen Eingang die Molli im Schrittempo fortwährend läutend durch die Mollistrasse, der Hauptstrasse Bad Doberans, dampfte.

Auf dem kurzen Heimweg zum Hotel machten wir noch Stopp am «Kamp», einem kleinen Park in der Stadtmitte, auf dem gerade ein Stadtfest stattfand. Nach einigen «Absackern» ging es ins Hotel zur Nachtruhe, die etwa eine halbe Stunde nach Mitternacht eintrat, nachdem das Stadtfest seine Vergnügungsaktivitäten beendete.

Nach dem Frühstück im Hotel am nächsten Tag begleitete uns ein sehr kompetenter Reiseführer, der uns seine Stadt und das Bad Doberaner Münster, die Perle der norddeutschen Backsteingotik, so ein Pamphlet über die im späten 13. Jahrhundert erbaute Kirche des ehemaligen Zisterzienserklosters, erklärte. Die Führung schloss einen Rundgang durch die ehemalige, zerfallene Klosteranlage ein.

Die Kreisstadt Bad Doberan und das Münster blieben weitgehend von Kriegswirren und Plünderungen verschont. Das Münster bewirbt sich um die Aufnahme in das Welterbe der UNESCO, da noch die Originalausstattung von internationalem Rang vorhanden ist.

Nach zwei ereignisreichen Tagen bei wechselhaftem Wetter traten wir unsere individuelle Heimreise an. Diese schon mehrfach jährlich durchgeführten Ausfahrten tragen letztlich zu erweiterten zwischenmenschlichen Beziehungen innerhalb unserer Sektion bei. Herzlichen Dank für die Organisation der Reise geht an das Ehepaar Regina und Burkhard Rätzel.

EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2015

Von Burkhard Rätzel, Vizepräsident und Schriftführer

Die Mitglieder-Hauptversammlung 2015 der Sektion Norddeutschland findet am 15. März 2015 im Sport- und Kommunikationszentrum der Hamburger Hochbahn, Halle 13, Hellbrookstrasse 2 in 22305 Hamburg-Barmbek statt. Beginn ist um 11 Uhr.

Auf der Tagesordnung steht unter anderem die Neuwahl des Präsidenten. Unser derzeitiger Präsident Ralf Hamann tritt nach 22 Jahren aus Altersgründen vom Vorsitz der Sektion zurück. Als Gast dürfen wir den Vizepräsidenten des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB), Bernd Hillemeier, begrüßen.

Die Mitglieder der Sektion Norddeutschland erhalten im Januar eine detaillierte Einladung zur Versammlung mit allen Tagesordnungspunkten. Im Anschluss an die Hauptversammlung findet um 13 Uhr eine Infoveranstaltung zum Thema Furka Bergstrecke statt, zu der auch Nicht-Mitglieder und Freunde herzlich eingeladen sind.



NORDWESTSCHWEIZ

HERBSTAUSFLUG AUF DIE «SCHYNI GE PLATTE» SAMSTAG 6. SEPTEMBER 2014

Von Martin Wymann

Unser diesjähriger Herbstausflug war mit der Fahrt auf die Schynige Platte vollständig dem Thema «Eisenbahn» gewidmet.

Treffpunkt für den Ausflug war, wie immer bei Bahnreisen, die Passerelle im Bahnhof Basel SBB und dies bereits 08.30 Uhr. Der Organisator, Martin Wymann, erfreute sich über die wiederum zahlreichen Anmeldungen. Über 20 interessierte Mitglieder und Freunde des VFB NWCH wollten auf den Berg. Obwohl sich das Wetter der vergangenen Woche nicht besonders stabil zeigte, hatten wir an diesem Samstag grosses Wetterglück. Die Sonne schien von Anfang an und keine Wolke am Himmel war zu sehen. Die Temperatur war für die Herbstzeit mit 24°C relativ warm.

Die anschliessende Zugfahrt im ICE führte uns über Bern nach Interlaken Ost. Dort mussten wir umsteigen in die BOB, für die kurze Fahrt nach Wilderswil. Dort angekommen stiegen wir in die Schynige Platte Bahn (SPB). Die reservierten Plätze im offenen Panoramawagen während der 45 Min. langen Fahrt bis zur Bergstation haben alle genossen. Die Zugführerin bemerkte: Eisenbahnfreunde mögen sicher den Aussichtswagen, was vor allem bei den Amateurfotografen gut ankam.

Die Konzession für die Bahn wurde 1890 erteilt, am 14. Juni 1893 wurde die Strecke eröffnet und 1914 elektrifiziert. Aus der Anfangszeit der Bahn ist noch eine Dampflok in betriebsfähigem Zustand und kann gemietet werden. Im Sommer finden auch öffentliche Fahrten statt. Die Bahn ist nicht wintersicher infolge Lawinengefahr im oberen Abschnitt der Strecke. Nach Betriebsschluss im Herbst wird die Oberleitung im gefährdeten Teil abgebaut. Für die Wiederinstandstellung wird die Dampflok eingesetzt. Bei der Talfahrt begegnete sie uns bei der Mittelstation Breitlauenen.

Die SPB ist im Berner Oberland eine nostalgischen Zahnradbahn nach dem System Riggerbach-Pauli & Von Roll. Die Bahnstrecke von Wilderswil bis zur Bergstation ist 7 km lang und hat eine Spurweite von 800 mm. Die durchschnittliche Steigung beträgt 19 % und ihre grösste Steigung 25 %. Der kleinste Kurvenradius hat lediglich 60 Meter.

Mittlerweile sind wir auf der Schynigen Platte angekommen und geniessen den Ausblick auf Interlaken, den Brienersee, Thunersee, sowie Eiger, Mönch und Jungfrau. Die Aussicht auf das Panorama war traumhaft schön. Das im Jahre 2013 renovierte und erweiterte Restaurant mit einer grossen Terrasse bietet auch einen Saal für Gruppenreisende an. Dort haben wir uns verpflegt.

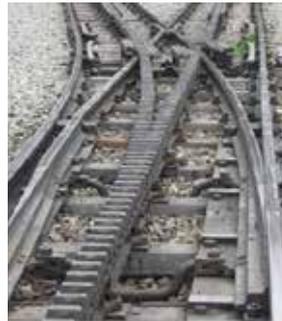
Wer Lust hatte, konnte nach dem Essen gestärkt den Alpengarten besuchen. Dies ist eine besondere botanische Oase von teilweise gefährdeten Pflanzen im Alpenraum. Vorwie-

gend werden Pflanzen gepflegt, die oberhalb der Waldgrenze ihren Lebensraum wachsen.

Der Tag verging sehr schnell und bereits um 15.41 Uhr fuhr unser Zug zurück nach Wilderswil. Diesmal aber nicht mehr im offenen Wagen. Am späteren Nachmittag wurden die kühleren Herbsttemperaturen spürbar! Es war nicht nur das Wetterglück, sondern auch eine tolle und gemütliche Reise ins Berner-Oberland.

links
Das Zahnstangensystem der SPB

rechts
Bergstation mit bester Aussicht



FRONARBEIT IM FRÜH-HERBST MONTAG, 13. BIS SAMSTAG, 18. OKTOBER 2014

Von Heinz Stocker

Es fing eigentlich ganz gut an: am Morgen trocken und dann etwas feucht. Aber sonst regnete es meist nur in der Nacht.

Einwinterungsarbeiten! Was ist das? Alles unter Dach oder Boden bringen, was der Schnee oder Lawinen beschädigen könnten. Aber auch markieren, wo der Schnee weggeräumt werden muss. Der grösste Teil dieser Arbeiten war eigentlich bereits abgeschlossen. Es blieb trotzdem viele Kleinarbeiten für uns übrig. Also, der Lagerplatz in der «Geren» ist bis auf zwei Weichen geleert und was an mehr oder weniger wertvollen Material übrig blieb ist auf dem neuen Lagerplatz gut übersichtlich eingelagert und wenn notwendig zugedeckt. Allerdings, mächtig sind die Stapel der Gleisjoche vom Abbau der Zubringerlinie der NEAT in Sedrun, welche die DFB übernehmen konnte nachdem sie den Abbau bewältigt hatte. Aber auch sonst hatte es überall Material zum Aufschichten (Schwellen, Zahnstangen), die geordnet den Winter und wahrscheinlich auch die nächsten Jahre überleben müssen (Muttbach, Gletsch, Lammen).

Dass die Sprinkleranlage auf der Walliser-Seite zu unseren Arbeiten gehörte ist fast selbstverständlich, haben wir die gleiche Arbeit im Frühjahr doch in umgekehrter Reihenfolge montiert. Bei all diesen Arbeiten haben uns während der Woche die CS-Volunteers tatkräftig unterstützt, was diesen wiederum unsere Bahn und die Notwendigkeit der Unterstützung kräftig aufzeigte. Die Begegnungen waren jedenfalls sehr aufschlussreich. So nebenbei wurde auch eine Wasserleitung im Werkkanal von Karl Stoll und Hansruedi Renfer installiert und am Ende floss wirklich Wasser an den Bestimmungsort. Also auch solche Wünsche sind bei uns am richtigen Ort platziert.

Es wurde also die ganze Woche viel Material sinnvoll ver-



schoben, was ja unsere Aufgabe war. Dass am Donnerstagabend Erich einen Unfall auf dem Weg ins Bett hatte, war wirklich Pech. Aber es war in dieser Nacht wirklich dunkel wie in einer Kuh (und das weiss eigentlich nur ein Kalb). Er musste ins Spital gebracht werden (Knöchel und Wadenbein waren ge- und zerbrochen). Wir wünschen ihm eine gute Genesung und hoffen, dass er trotzdem im nächsten Jahr wieder bei uns mitarbeitet.

Den Abschluss der Woche bildete das schon fast traditionell ausgezeichnete Fondue, das uns die «Kantinecrew» servierte. Überhaupt, die Küche war ausgezeichnet und immer wieder denke ich daran, dass auch hier die Liebe durch den Magen geht. Wenn die Küche einmal schlecht ist, dann werden bestimmt auch die Fronis von Realp Verschwinden. Besten Dank!



oben
Demontag der
Gleisjoche

unten
CS-Volunteers vor der
Pause!

Bilder von
Volker Kabisch

linke Seite
Swiss Alps Classic
Express

rechte Seite oben
Fertigbetontransport

rechte Seite unten
Schienenwechsel

NÜRNBERG

BAUWOCHE VOM 08. BIS 13. SEPTEMBER 2014

Von Volker Kabisch, Präsident

Zur 37. Bauwoche vom 08.-13.09.2014 hatte die Sektion Nürnberg wieder aufgerufen und es konnten altbewährte und vier neue «Fronis» an der Furka begrüßt werden.

Der Wetterbericht kündigte diesmal wechselhafte Aussichten für die bevorstehende Woche an. Doch die Furka hat aus Erfahrungen ihr eigenes Wetter, so dass wir am Ende der Woche doch recht zufrieden damit sein konnten.

In der abendlichen Begrüßungsrunde am Anreisetag informierte unser Rolf über seine Schulung zum SIWÄ und vermittelte in einer Präsentation anschaulich Hinweise zum Arbeitsschutz für eine erfolgreiche Bauwoche. Am Montagmorgen berichtete Manfred Willi uns über die aktuelle Saison und erläuterte das für unsere Bauwoche vorgesehene Bauprogramm. In bewährter Weise waren anschließend zügig die einzelnen Baugruppen gebildet und konnten mit der Vorbereitung ihrer Arbeit beginnen. Schwerpunkt der Arbeiten war die dringende Stabilisierung des Fundaments am Viadukt «Chüeplanggen» in km 56,52, zu denen drei Fronis aus unserer Gruppe der bauausführenden Firma GFS Felstechnik AG zugeteilt wurden. Diese Arbeiten erforderten ein hohes Maß an Sicherheitsbewusstsein in dem unwegsamen, steilen Gelände und war durch starke Staubbelastung bei dem Befüllen der Spritzbetonmischmaschine mit Zement gekennzeichnet. Dazu kam, dass es auf Grund des Arbeitsablaufes zu der einen oder anderen «Überstunde» gekommen ist. Einen weiteren Schwerpunkt bildeten die Arbeiten der J. Baumann AG zur Sicherung der Stützmauer von km 55,95 – km 56,08. Im Laufe der Woche verkehrten mehrere Arbeitszüge mit Fertigbeton ab Realp zur Baustelle, der jeweils durch uns zu entladen war. Eine dritte Gruppe nahm sich dem Errichten einer ca. 4 m hohen Stützmauer an der Schweigstrasse an. Um Platz rings um den neuen Lokschuppen zu schaffen, wird genannte Strasse in Richtung Hang verlegt, so dass dieser mittels Steinkörben gesichert werden muss. Zur Baumaterialbeschaffung diente uns ein Anbau an einem nicht mehr genutzten Schaaftall in Höhe der Zahnstangeneinfahrt. Ein sinnvolles, ökologisches Recycling von alten, gebrauchten Baumaterial. Für die «Stützmauergruppe» galt es am Dienstagnachmittag die Arbeiten zu unterbrechen und an der Station Muttbach-Belvedere Schienen auf dem bereitstehen Flachwagen zu verladen. Unser Rolf betätigte sich unter Zuhilfenahme aller zur Verfügung stehenden, geeigneten Baumaterialien als Baumeister einer neuen Überdachung für die Kreissäge im Depot Realp. Auf unserem Bauprogramm stand noch das Auswechseln eines durch einen Steinschlag schadhaften ca. 5 m langen Stück Schiene im km 58,63. Doch auf Grund des regen, oben genannten Arbeitszugverkehrs konnte eine notwendige Streckensperrung vom Betrieb zunächst nicht gewährt werden. Nach Rücksprache mit Manfred Willi sollte am Donnerstagnachmittag



nach der Durchfahrt des «Swiss Alps Classic Express» gegen 13:45 eine Streckensperrung erfolgen. Die notwendigen Arbeitsmittel lagen bereit und wir warteten bewaffnet mit den Fotoapparaten gespannt auf die Durchfahrt dieses besonderen Zuges. Doch er kam und kam nicht. Wir erfuhren, dass er auf Grund eines Lokschadens der HGe 4/4 I am Oberalppass liegen geblieben war und eine Ersatzlok zu ihm unterwegs ist. So hieß es für diese Gruppe warten und hoffen, das es nicht all zu spät wird. Um 15:15 verließ dann der «Swiss Alps Classic Express», bespannt mit der HGe 4/4, den Bahnhof Realp zur Fahrt über die Furka. Danach bekamen wir auch die ersehnte Sperrpause und konnten unter der fachkundigen Führung von unserem Holger noch rechtzeitig bis zum Abendessen das genannte Stück Schiene auswechseln. Zu einem gemütlichen Beisammensein bei frisch gegrillten fränkischen Bratwürsten und verschiedenen Biersorten aus der jeweiligen Heimat unserer Fronis unserer Gruppe trafen wir uns alle am Freitagabend in der Kantine Realp wieder. In zahlreichen Gesprächen ließen wir die zu Ende gehende Bauwoche Revue passieren. Zum Schluss soll auch unsere Küchenmannschaft nicht unerwähnt bleiben, verwöhnten sie uns mit einem reichhaltigen und geschmackvollen Essen während der Bauwoche und haben somit ihren Teil dazu beigetragen, dass diese wieder zum Erfolg wurde. Als verantwortlicher Gruppenleiter möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Baugruppenteilnehmern für ihren Einsatz und ganz besonders für unfallfreie Arbeit zu bedanken. Und vielleicht folgen viele von ihnen im nächsten Jahr wieder dem Ruf an die Furka.



OSTSCHWEIZ

DIE SEKTION OSTSCHWEIZ LUD ZUM MITGLIEDERANLASS EIN ... UND KNAPP 50 INTERESSIERTE MITGLIEDER UND ANGEHÖRIGE TRAFEN SICH AM SAMSTAG, 6. SEPTEMBER 2014 IN LUSTENAU (VORARLBERG) BEIM RHEINBÄHNLE

Von *Andreas Huwiler, Präsident*

Mit dem wiederbelebten Mitgliederanlass soll der Kontakt unter den Mitgliedern gefördert, den Mitgliedern von Seite Vorstand aber auch für die Treue und den Einsatz zu Gunsten der Furka-Bergstrecke Danke gesagt werden.

Kurz nach dem Mittag traf man sich bei bestem Ausflugswetter beim Museum der Rhein-Schauen in Lustenau im grenznahen Vorarlberg. Das Museum und das Rheinbähnle, die 1895 gegründete ehemalige Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung, werden seit 1992 durch den grenzüberschreitenden Verein geführt. Seit 2007 steht auch der Unterhalt der Strecke in der Verantwortung des Vereins.

Unter fachkundiger Führung durch den Vereinspräsidenten (in Österreich Obmann genannt) Leo Kalt sowie Jürgen Piuk, Fahrzeugverantwortlicher wurden uns das Museum mit der Geschichte und das Aussengelände mit den Werkstätten näher gebracht. Auf dem Rundgang konnte schon ein erster Blick auf die Dampflok Widnau / St. Gallen, der Traktion des späteren Dampfzuges, geworfen werden.

Diese Lok Typ G 2/2 mit Jahrgang 1910, erbaut durch die Maschinenfabrik Arnold Jung, stand nach der Ausrangierung 1961 zuerst remisiert in Widnau und später als Denkmalslok beim Gemeindehaus Widnau. 1998 wurde sie vom Sockel gehoben und vom Verein wieder fahrtüchtig gemacht. 2010 unterzog man die Dampflok der letzten grossen Revision. Anders als auf der Furka, wird im ebenen Rheintal nicht mit Kohle sondern mit Holzpellets gefeuert.

Nachdem das theoretische Wissen vermittelt wurde, waren alle auf die Fahrt Richtung Rheinmündung (ca. 5 km) gespannt. Die gutgelaunte Gruppe bestieg die drei für die Furka-Bergstrecke reservierten Wagons. Nach kurzem Anlauf (Rückwärtsfahrt) setzte sich der Zug mit 10 zweiachsigen Wagons und der Dampflok St. Gallen an der Spitze auf den 750 mm breiten Gleisen auf dem Rheindamm in Bewegung. Während der knapp 45-minütigen Fahrt genoss man den vom Vorstand offerierten Apéro, bei welchem die feinen Bretzel nicht fehlen durften.

Die eigentlich mit Lichtsignal gesicherten Strassenübergänge wurden jeweils in verringerter Geschwindigkeit und zusätzlicher Sicherung durch die Zugbegleiter passiert. Die einen erinnerten sich sofort an die gleiche Problematik an der Furka-Bergstrecke von nicht anhaltenden Automobilisten vor roten



dampf an der furka aus den vfb sektionen

Ampeln. An der Rheinmündung angekommen, genossen die einen die Natur und die Aussicht auf die Landschaft bzw. das Wasser, andere pflegten den geselligen Kontakt mit den Mitgeristen oder nahmen sich die Dampflokomotive genauer unter die Lupe.

Nachdem diese Dampflokomotive Wasser fasste, den Zug umfuhr und die Vorräte an Speis und Trank innerhalb der drei «Furka»-Wagons neu verteilt wurden, stand der Rückfahrt nichts mehr im Wege. Noch einmal konnte die Fahrt im Dampfzug entlang dem Rhein Richtung Lustenau genossen werden.

Solche Ausflüge, auch wenn keine körperlichen Anstrengungen gefordert waren, geben bekannterweise Hunger und Durst. Entsprechend war zum Abschluss des Anlasses im vereinseigenen Restaurationsbetrieb ein Nachtessen organisiert. Dank der guten Laune von Petrus konnte dieses im Freien eingenommen werden. An den verschiedenen Tischen wurde noch einmal intensiv diskutiert und Meinungen ausgetauscht.

So ging ein gelungener, durch Erwin Hug perfekt organisierter Mitgliederanlass zu Ende. Mit gestilltem Hunger und Durst, sowie vielen Eindrücken machten sich die Teilnehmer wieder auf die Heimreise in die verschiedenen Regionen der Ostschweiz. Das grosse Interesse und die positiven Feedbacks ermuntern uns auch 2015 einen Mitgliederanlass durchzuführen. Wir sehen uns, früher oder später.



Bilder von
Andreas Huwiler
linke Spalte von oben
nach unten

Begrüßungsworte des
Obmanns Leo Kalt an
die Furka-Gruppe

Blick aus dem letzten
Wagon auf das Trasse

Wendepunkt Rhein-
mündung zwischen
Bodensee und Rhein



BAUWOCHE DER SEKTION OSTSCHWEIZ 2014

Von Philipp Geisser

«Gosch wieder a d'Furka go schaffe?» bekam manch einer zu hören, als er sich im Freundeskreis Ende Juni für die Bauwoche der Sektion Ostschweiz verabschiedete. Ein Urlaub der besonderen Art, denn selbstverständlich ist es keinesfalls, dass Berufstätige und Rentner für eine Woche ihre Arbeit in den Dienst der Dampfbahn stellen. Für einige war es das erste Mal, für viele bereits fester Bestandteil im Jahresgeschehen. Für die 28 Teilnehmer in diesem Jahr wurde wiederum nicht nur die gemeinsame Arbeit, sondern auch das gemütliche Zusammensein beim Essen und rund um den Feierabendtisch im Glacier du Rhône zum unvergesslichen Erlebnis. Treffpunkt Blauhaus Gletsch, Sonntag 22. Juni 2014. Ange-reist kamen sie von nah und fern, dem In- und Ausland. Im Gepäck befanden sich Utensilien gemäss Packliste, welche unser Bauchef Markus Staubli der Einladung beigelegt hat. Eingelebt hat man sich schnell, denn den meisten war das Bauwochenleben schon von früheren Jahren wohl bekannt. Lange war die von Manfred Willi und Markus Staubli erstellt Liste der geplanten Arbeiten. Doch Dank der wiederum guten Vorbereitung, den vorgefertigten Konstruktionsbauteilen und bereitgestellten Werkzeugen, gepaart mit dem Arbeitswillen der Teilnehmer, konnten alle Aufgaben erledigt werden. Da vermochte uns selbst das durchgezogene Wetter nichts anhaben. Zu den wichtigsten Arbeiten der diesjährigen Bauwoche 26 zählten:

- Ausfugen Gewölbebogen und Schliessung Lücke Gehsteg Stein tafelfurka
- Änderung der Zuganker an der Wilerbrücke
- Ausräumung der Palisaden unterhalb Tunnel III
- Nachbessern des Entwässerungsgraben und Reparatur Rohrleitung über Tunnelportal II
- Erstellen Gehweg Viadukt Chüeplanggen
- Sanierung Einlaufrechen Wasserfassung Tiefenbach
- Erstellen Widerlager und Kalotte im Scheiteltunnel Tunnelmeter 810
- Einbringen und Verdichten Aufschüttung Lagerplatz Geren
- Erstellen Umgehungsleitung Wasserfassung 1 (Rhonequelle)
- Korrektur Lagefehler Zahnstange km 55.950 und km 57.190
- Vegetationskontrolle Abschnitt Oberwald – Gletsch





- Kontrolle und Unterhalt aller Wasserkrane und Drehscheiben
- Reparatur Dusche Blauhaus

Dazu gesellen sich die nicht weniger wichtigeren Aufgaben, die dem Wohl der Mannschaft dienen: Küche, Reinigung und Wäsche im Blauhaus. Die Instruktionen und das Einhalten der Regeln zur Arbeitssicherheit waren auch dieses Jahr wieder mitverantwortlich für eine unfallfreie Bauwoche. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle herzlich für den Einsatz gedankt, welcher symbolisch mit einer Tageskarte belohnt wurde. Ein spezieller Dank geht auch dieses Jahr an das bewährte Küchenteam um Hans Steiner, dem es immer wieder gelingt, die Mannschaft kulinarisch zu verwöhnen, an Leo für seine frühmorgendlichen Alphornklänge sowie an Agnes als gute Seele im Blauhaus. Zu guter Letzt geht ein besonderer Dank an Markus Staubli für die Organisation, was sicher stets mit viel Arbeit vor, während und nach der Bauwoche verbunden ist. Beim Abschied ging überall ein herzliches "Auf Wiedersehen" über die Lippen, was klar bedeuten soll, im nächsten Jahr wieder dabei sein zu wollen. Wir alle freuen uns darauf!



ROMANDIE

SORTIE DE LA SECTION ROMANDIE À UZWIL

Texte de François Martin

« Impressionnant, tout ce qui est fait dans cet atelier ! ». Nous ne pouvons que reprendre à notre compte cette exclamation de Charles Müller (cf. « Contrôle de la végétation », dans ce numéro), qui a visité l'atelier DFB d'Uzwil 5 mois avant nous.

Seuls six membres de la section Romandie ont fait le voyage d'Uzwil samedi 27 septembre, mais ils ne l'ont pas regretté. La visite fut courte – car l'atelier ne se consacre qu'à une seule tâche : la reconstruction des locomotives HG 4/4 704 et 708 – mais passionnante. Jakob Knöpfel, notre guide, nous rappela que les bénévoles d'Uzwil ne sont pas des bricoleurs, mais des professionnels disposant d'un outillage performant. Il nous expliqua aussi que, pour éviter certains des déboires des HG 3/4 1 et 9, il avait été décidé de refaire les locs 704 et 708 à l'ancienne : chaudières rivetées et boîtes à feu en cuivre. Plus long, plus cher, mais la qualité et la sécurité priment. Vielen Dank – merci beaucoup à Jakob Knöpfel et à Markus Staubli, l'organisateur de la visite.

La fête continue. Les rues d'Uzwil étant occupées ce samedi par la foire d'automne, c'est sous la tente d'une société locale que nous avons dîné, qui d'une saucisse, qui d'un steak. Puis ce fut la rentrée, avec un détour par le Voralpen-Express. Si la voie étroite et la crémaillère sont nécessaires pour traverser les Alpes d'ouest en est, la voie normale du Süd-Ost-Bahn convient parfaitement à cette intéressante traversée des Préalpes : de Saint-Gall à Lucerne via le Toggenburg, la digue de Rapperswil et les marais de Rothenthurm. Pour plusieurs d'entre nous : une découverte !



rechte Spalte +
rechte Seite

Bilder der Bauwoche
Sektion Ostschweiz



ZÜRICH

BAUWOCHE 2 - VOM 10. BIS 16. AUGUST 2014

Von Bruno Berto, Bauleiter

Teilnehmer: Peter Camenzind, Bruno Letter, Kurt Letter, Werner Meyer, Rolf Näf, Marco Tresch, Jörg Weber, Thomas Zweifel, Hans Zweifel, Fritz Gerber und Thomas Hofer.

Nach dem Frühstück am Montagmorgen erklärte uns Manfred die durchzuführenden Arbeiten. Eine Gruppe beschäftigte sich mit dem Aufräumen und Abbauen des Holzlagers an der Strasse. Gruppe 2 nahm die Aufräumarbeit im Geren auf. Am Montag musste zusätzlich ein Mitglied unserer Gruppe mit dem Iveco eine Tonne Lok-Sand in Landquart abholen, welcher für den Antrieb bei nassen Schienen für die Dampflok benötigt wird.

Gleichzeitig wurde Material für die Befestigung der Anker, welche in der gleichen Woche von der Firma GFS Felstechnik benötigt wird, abgeladen und als Zwischenlager in die neue Remise transportiert. Ausserdem wurden im Geren von Montag bis Mittwoch über 77 Tonnen Zahnstangen sortiert und am neuen Lagerort platziert.

Aufstapeln der Zahnstangen mit Stapler, Pneu-Lader und Trax.

Die andere Gruppe arbeitete fleissig beim Aufräumen des Holzlagers. Das alte und nicht mehr brauchbare Holz wurde zersägt und in 8 Doppelpaletten zur Weiterverwendung des Dampflok-Vorheizens vorbereitet.

Die Dächer und die vorhandenen Eisenträger über dem Holzlager sowie auf dem Hampi-Wagen mussten entfernt werden. Auch dies war eine Herausforderung für die Kollegen.

Mit dem Pneu Lader werden die Dachbleche und Eisenträger abmontiert und ins Zwischenlager Geren abtransportiert.

Am Donnerstag konnten im neuen Lagerplatz die einzelnen Lagerplätze mit Holzschwellen vorbereitet und verschiedene Gerüste für das neue Lager zusammengeführt und am neuen Standort platziert werden.

Zusätzlich musste hinter dem Hampi-Wagen das Material - mit Hilfe von Schaufel und Trax - entfernt werden. Dies ergab eine Menge von 3 Dumpfern zum Abführen und konnte als Füllmaterial im Geren weiter verwendet werden. Am Freitag (Mariä Himmelfahrt) durfte bei der Remise kein Lärm verursacht werden, sodass wir im neuen Lager arbeiteten und die Zahnstangeneinfahrt auf dem Platz verschoben, das vorhandene Loch im Geren zudeckten und zusätzliche kleinere hilfreiche Arbeiten ausführten.

Es braucht eine gute Zusammenarbeit der beiden Maschinisten, um die Zahnstangeneinfahrt zu verschieben.

Ein Teil der Gruppe besuchte die Jubiläumsaktivitäten «100 Jahre Technik am Berg» in Oberwald. Da das Wetter - wie schon die ganze Woche - nicht hervorragend war, entschlossen wir uns wieder nach Realp zu fahren und mit der Arbeit weiter zu fahren. Am Samstag stand der Transport des Hampi-Wagens nach Geren im Mittelpunkt, was keine leichte Arbeit war, musste doch zuerst der Wagen vom alten Standort auf einen Eisenbahnwagen verlegt und anschliessend zum neuen Lagerort transportiert werden.

Vor der Fahrt des Wagens nach Geren musste geprüft und versucht werden wie der Kranwagen die Geleise überqueren könnte. Wir erstellten mit alten und neuen Bahnschwellen eine Einfahrt, welche mit dem Lastwagen dank dem Geschick von Thomas Hofer) befahren werden konnte.

links

Das Holzlager ist schon fast leer und bereit zur Demontage.

rechts

Aufstapeln der Zahnstangen mit Stapler, Pneu-Lader und Trax.

rechte Seite

oben

Der Lastwagen steht bereit, um den Hampi-Wagen abzutransportieren.

unten

Die Dachbleche und Eisenträger werden abmontiert für den Transport ins Zwischenlager Geren.





Der Lastwagen steht auf dem neuen Gelände bereit um, den Hampi-Wagen abzutransportieren.

Zwischen zwei normalen Dampfzügen konnte der Hampi-Wagen zum neuen Lagerort gefahren werden. Dort wurde dieser mit dem Kranwagen an den richtigen Standort platziert. Wir alle waren glücklich und konnten uns nach einer erfolgreichen Bauwoche auf die Heimfahrt freuen. Ich möchte mich bei allen Beteiligten für den ausserordentlichen und unfallfreien Einsatz nochmals bestens bedanken. Danken möchte ich Manfred und seinen Leuten für das uns entgegen gebrachte Vertrauen.

BEMERKUNGEN DES BAULEITERS:

Recht hatte unser Fahrer, der aus Sicherheitsgründen auf zusätzliche Transporte mit dem Iveco verzichtete. Fehlten doch beim Fahrzeug beide Aussenspiegel. Wäre er in eine Kontrolle geraten, hätte er eine Busse bezahlen müssen, weil das Fahrzeug nicht in Ordnung war. Niemand ist gefeit vor Fehlern, solche können jedem passieren! Schlimm ist aber, wenn Schäden nicht sofort gemeldet werden, damit sie rechtzeitig repariert werden können. So, dass der Nachfolger das Fahrzeug in einwandfreiem Zustand übernehmen kann!



SEKTIONSREISE FURKA VOM 9. AUGUST

Von Fritz Schmutz

Eine gutgelaunte Schar Mitglieder, die meisten davon Stammkunden, wagte sich auf diesen «Familien-Ausflug», der sich aber als Halb-Marathon entpuppte mit seinen total 6, teils sehr knappen Umsteige-Sprints und dank kollegialer Hilfe schafften denn auch alle den Anschluss. Dafür entschädigte uns das gute Wetter.

Als Höhepunkt kann noch vermerkt werden, dass uns auf der Dampffahrt ein sektionseigener Zugbegleiter mit viel Insiderwissen beglückte! Sein Name: Alfredo Degen, wohl niemand kannte ihn noch nicht ;-)

Ein ausführlicher Bericht findet sich auf unserer Website, wie immer sehr blumig verfasst vom routinierten Reiseleiter Fritz Renold.





MODELLBAHN-AUSSTELLUNG BAUMA BRACHTE 7 NEUMITGLIEDER

Von Fritz Schmutz und Alfredo Degen

«Die Plattform der Kleinserien» ist das alljährliche Mekka für alle Modellbauer schweizweit und aus dem näheren Ausland. Der Besucherstrom war denn auch gut und das Loki-Rahmenprogramm am Bahnhof Bauma war eine zusätzliche Attraktion.

Da leider die Fahrsaison unserer DFB schon seit 10 Tagen vorbei war, konzentrierten wir uns auf die Werbung neuer Mitglieder und den Verkauf von Souvenirs. Dabei konnte unser neuer Stand als zusätzlichen Blickfang das Diorama des Rhone-Viaduktes unterhalb des Kehrtunnels (Erbauer Axel Rohde Hamburg) vorweisen, das natürlich bei diesem Publikum viel Beachtung fand! Und so fiel der defekte Video-Bildschirm fast niemandem auf!

Die in den vier Tagen rekrutierten Neumitglieder kamen aus vier verschiedenen Kantonen; drei davon mussten also für andere Sektionen verbucht werden! Auch konnten noch die letzten Wettbewerbskarten der Ausgabe 2014 an den Mann oder die Frau gebracht werden. Ganz nebenbei erzielten wir mit dem Verkauf der Souvenir- und Geschenkartikel (u.a. DFB-Caps und Kambly-Manchetten) einen Umsatz von 300 Fr. und last but not least fanden sich in der von den Kollegen in Uzwil konstruierten Spendenbox 125 Franken!

Zu erwähnen ist noch, dass uns die Messe-Leitung einen Gratis-Auftritt offerierte, was die doch etwas magere «Ausbeute» an neuen Gönnern in einem milderem Licht erscheinen lässt. Besten Dank dafür.

Unser nächster Auftritt: Die Jubiläums-Messe in Näfels Ende Oktober, dann mit permanenter Video-Schau und erstmals einem «einheimischen» Werber, nämlich unserem neuen Präsidenten Bruno Berto!



DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto

Noch nicht einmal ein Jahr im Amt und schon darf ich erstmals den traditionellen Jahresschluss-Bericht schreiben. Der Redaktionstermin zwingt mich, während meiner Urlaubstage in den Bergen meine Gedanken auf Papier zu bringen. Zum Glück regnet es draussen!

Es freut mich, dass unsere drei Bauwochen erfolgreich und unfallfrei über die Bühne gegangen sind. Auch konnten die zugeteilten Arbeiten trotz widrigem Wetter zur vollen Zufriedenheit erledigt werden. Eine der Hauptaufgaben dabei war das Einrichten des neuen Lagerplatzes im Geren. Es war zum Teil eine Herkules-Arbeit, und wir konnten trotz grossem Einsatz nicht ganz alles erledigen. (siehe auch mein Bericht über die Bauwoche 2). Danken möchte ich auch den Partnerinnen, welche uns die fleissigen Fronis jeweils für eine Woche überlassen!

Auch die Samstagseinsätze, speziell der Thales-Tag, waren wieder sehr erfolgreich. Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen, allen Beteiligten und auch den Helfern, welche im Hintergrund ihre Freizeit opfern und tatkräftig ihren Beitrag leisten zu Gunsten unserer Dampfbahn, nochmals recht herzlich danken.

Leider musste ich kurz vor meinem Auslandsurlaub erfahren, dass unser treuer Froni Fredi Spahn gestorben ist. Der Trauerfamilie entbiete ich mein herzlichstes Beileid und wünsche ihnen viel Kraft und Mut für die folgende Zeit.

Der Vorstand hat sein hohes Ziel für die Werbung von Neumitgliedern leider noch nicht erreicht. Wir versuchen es aber noch mit den zwei Messen in Näfels und Winterthur. An der Glarner Messe werde ich erstmals selbst aktiv werden als Werber am Stand. Es wird leider in der heutigen Zeit immer schwieriger, Leute für die Dampfbahn zu begeistern, denn die Interessen haben sich stark verändert.

Ich möchte den Vorstandsmitgliedern für ihren Einsatz und die Mithilfe bei der Organisation der Vereinsanlässe herzlich danken.

Auch unseren Passiv-Mitgliedern gehört ein Dankeschön, denn mit Ihren Beiträgen helfen sie mit, die grossen Unkosten zu finanzieren.

Allen Mitgliedern und ihren Angehörigen wünsche ich frohe Weihnachten und alles Gute zum Neuen Jahr und viele schöne unvergessliche Stunden zusammen mit Familie und Freunden.



**CLUB
GRAND HÔTEL & PALACE**
Feldbergstrasse 86, 4057 Basel | E-Mail: gubser@clubgrandhotelpalace.ch

Tradition und Qualität
Mehr als 100 Mitglieder
Möchten auch Sie dazugehören?

UNSERE MITGLIEDER im GOMS

Grand Hôtel GLACIER du RHÔNE	GLETSCH
Hotel FURKA	OBERWALD
Hotel HUBERTUS	OBERGESTELN

freuen sich auf Ihren Besuch!
Unser Tipp:
Fahren Sie mit der Furka Dampfbahn und besuchen Sie anschliessend eines unserer Mitglieder.

www.clubgrandhotelpalace.ch



**BAHNHOFBUFFET**
OBERWALD
gonergastro gmbh

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: Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf, Tel. +41 61 901 27 20, peter.walser@dfb.ch;
Vorsitz Stv.: Julian Witschi, Kommunikation VFB, Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch;
Traductions Section Romandie ALSF/VFB
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Sektionsnachrichten:

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

Layout: Verena Hillemeyr

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

Inserattarife:

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.

IMPRESSUM



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

Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampfbahn-Furka-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)			
Name		Vorname	
Geb'datum		Beruf	
Strasse/Nr.		PLZ	
Wohnort		Land	
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 Billetverkauf	<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 Unterkünten Realp und Gletsch	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude, Umgebung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration

<input type="checkbox"/>	Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf
<input type="checkbox"/>	Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:
<input type="checkbox"/>	mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)
<input type="checkbox"/>	mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)
<input type="checkbox"/>	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 VFB	Verein Furka Bergstrecke (VFB) Mitgliederservice / Administration Frau Simone Hurter Steinachstrasse 6 CH-8910 Affoltern am Albis Telefon +41 44 761 47 01 Mobile +41 79 329 47 62 vfb.mitgliederservice@dfb.ch	DFB AG	Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Herr Hansjürg Krapf Personalchef DFB AG Rosenaustrasse 6 CH-9200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 06 Mobile: +41 79 232 42 43 personaldienst@dfb.ch
-------------------	---	---------------	---



BILDER VON JÜRG ZIMMERMANN, MITGLIED DER REDAKTION UND DFB-FOTOGRAF:

von links oben nach rechts unten

- Stiller Zeuge
- Reinhold Sihler aus Ulm, Sicherheitswärter
- Alfons Scheck aus Albstadt (DE), Löschbegleitung
- Florian Listl aus München
- Dabei sein ist alles
- Markus Grieder aus Zürich (ZH) und Patrik Gisin aus Tenniken (BL)
- Wolfgang Steger aus Bochum, Neumitglied und interessiert an Streckenwärtin
- Thomas Ruch aus Erstfelden (UR), Lockführer+Heizer
- Fritz Gerber aus Döniken (SO) und Baltasar Gosteira von Braga, Portugal, von Wassen



ANGETROFFEN



1 Schirmmütze
vorne mit gestickter Dampflokom-Front und seitlich mit Aufschrift „100 Jahre Eisenbahn Brig-Gletsch 1914 - 2014“.
CHF 22.00

Ledergürtel schwarz, verstellbare Schnalle mit geätzter Lok, Gürtelprägung Alpaufzug, Breite 3,5 cm **CHF 69.00**

2 Länge 125 cm

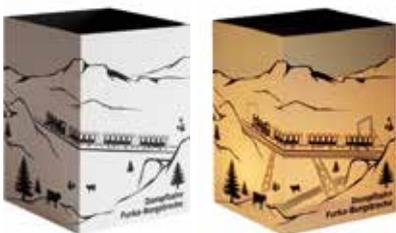
3 Länge 150 cm



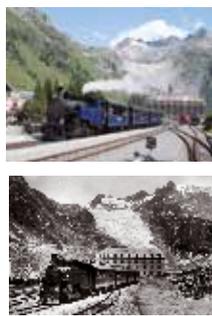
Exklusive Dampfbahn-Taschenuhr
mit Kette, mechanischem Uhrwerk, historischem Zifferblatt, Mineralglas; Gravuren zum Thema Furka-Dampfbahn auf Deckel und Rückseite, Durchmesser 5 cm; Einzelheiten siehe Inserat in „Dampf an der Furka“ (Ausgabe Nr. 4/13) oder im WebShop

4 Zahlung innert 30 Tagen CHF 290.00

5 Zahlung in 4 Monatsraten zu CHF 72.50



6 Zauberpost: Windlichtschirm „Furka-Bergstrecke“ aus dünnem Karton, inkl. Briefumschlag und neutraler Grusskarte zum Beschriften. Der Windlichtschirm lässt sich zu einer Laterne der Grösse 8,0 x 8,0 x 11,5 cm aufrollen. Im Normalzustand ist eine Landschaft mit DFB-Dampfzügen sichtbar. Stellt man ein Teelicht in den Schirm, erscheinen wie von Zauberhand bekannte DFB-Brückenbauwerke.
CHF 8.50



Jubiläums-Teemischung: 100 Gramm aromatisierter Früchtetee mit einem DFB-Bild auf der Etikette

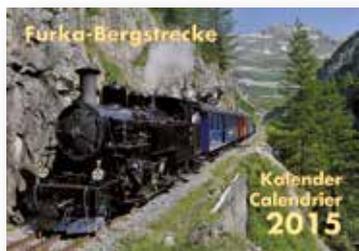
7 Farbbild „Zugseinfahrt in Gletsch (2006)“ CHF 8.50

8 S/W-Bild „Zugseinfahrt in Gletsch (1928)“ CHF 8.50

9 AKTION: Duopack mit beiden Bildmotiven CHF 16.00



10 Schaffner-Set, bestehend aus Mütze, Tasche, Signalkelle, Billettzange und Fahrkarten
CHF 22.00



11 DFB-Bildkalender 2015 mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Infos; Text dreisprachig d/f/e, 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 14.00**



12 DVD-Film „Bahnen der Alpen“: Histor. Super 8-Film-Raritäten in Profi-Qualität. Seltene FO-Aufnahmen der 1970er und 1980er Jahre; gedreht von M. Lohkamp Strecke Brig-Oberwald, Sprachen d/e, Laufzeit ca. 70 Minuten **CHF 43.00**



13 Umhängetasche barz&barz

mit zwei Dampfbahn-Bildern. Hochwertige Qualität aus reissfestem, schwarzem Nylongewebe; Klappdeckel aus bedruckter Gewebeplane mit Klettverschluss; verschiedenen grosse Innenfächer für Formate bis 24 x 20 x 6 cm **CHF 59.90**



14 Blechdose im Schweiz-Look mit Weihnachtsdekoration
Grösse (L/B/H): 120 x 120 x 45 mm; Inhalt feine Guetkli-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	12	13	14
Stückzahl														
Länge		125	150											

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____ DADF 4/2014

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