



dampf an der furka

**Schneeräumung und Aufbau Steffenbachbrücke S. 5**

Gut ausgerüstet mit Werkzeugen, Warnausrüstung und Verschüttetensuchgerät

**Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive S. 7**

Natur und Technik trifft sich bei Muttbach

**Abenteuer Muttbach–Oberwald S. 10**

Die neue Treppe überwindet eine heikle Stelle der Wanderung und lässt den Blick zum Rottenviadukt schweifen

**Von der Grossbank zur Dampfbahn S. 12**

Mitarbeitende der Credit Suisse leisten im Rahmen von Corporate Volunteering seit 2009 Freiwilligeneinsätze bei der Dampfbahn.

**GV 2012 1000er CLUB HG 4/4 S. 16**

Kurt Aeberli, Präsident des Tausenderclubs

**Zwei fast neue Rahmen für die HG 4/4 704 und 708 S. 17**

Nietarbeiten mit hydraulischer Nietpresse, da gibt es keine schwerhörigen Kesselnieter mehr

**Funktionsausbildung «Sicherheitswärter DFB» S. 25**

Für die Steigerung der Baustellensicherheit an der Furka-Bergstrecke hat die DFB-Bauabteilung Anfang 2012 eine Funktionsausbildung «Sicherheitswärter DFB» ausgearbeitet und ausgeschrieben.

**Loklampen aus Aarau für die Zürcher Museums-Bahn S. 35**

Die «Schnaaggi-Schaaggi» verlässt die Remise

**Angetroffen... S. 41**

Die Küchenfee Heidi Hossmann

Weitere Themen**aktuelles**

Editorial	1
Saisonstart gesichert – Wettlauf gegen die Zeit gewonnen	1
Informative DV im Zeichen der Unwetterschäden	2
Jahresbericht 2011 des ZV	3
Eindrücke von der Schneeräumung	5
Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive	7
Finanzierungen 2011 durch die Stiftung Furka-Bergstrecke	9
Abenteuer Muttbach–Oberwald	10
Ein Tag bei der Dampfbahn	11
Von der Grossbank zur Dampfbahn	12
Schwungrad	13
Der neue Webauftritt der dfb	13
Sektion Rhein-Main dankt den Spendern aus Deutschland	15
Wettbewerb	15
1000er-Club HG 4/4	16
Zwei fast neue Rahmen für die HG 4/4 704 und 708	17
Legat Eduard Alfred Grüninger	24
Fritz Jost verlässt die DFB	24
Funktionsausbildung «Sicherheitswärter DFB»	25
Nachrufe	26
Technisches Kulturgut neu belebt	28
De la grande banque à la construction de la voie	29
Deux châssis presque neufs pour les HG 4/4 704 et 708	30
Nouvelle vie pour le bien culturel historique	31
En souvenir de Toni Westreicher	33
Formation à la fonction de protecteur DFB	33
Angetroffen	41

aus den sektionen

Aargau	35
Bern	36
Innerschweiz	36
Zürich	37
Berlin-Brandenburg	38
Norddeutschland	38
Nürnberg	39
Oberbayern	40

impressum

4

Titelbild/couverture

Der Fahrdienstleiter Hannes Wanner erteilt durch das Hochstrecken des Befehlsstabes in Realp die Abfahrtserlaubnis / A Realp, l'agent-circulation Hannes Wanner donne l'autorisation de départ avec la palette de signalisation.

Foto: Ruedi Traub

Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2012 11.08.2012

Ausgabe 4/2012 27.10.2012

Ausgabe 1/2013 12.01.2013

Ausgabe 2/2013 11.05.2013

Editorial

Neuer Webauftritt der dfb

Von Ruedi Traub, Redaktor

Haben Sie unsere neue Webseite schon besucht (www.dfb.ch)? Nein? Höchste Zeit!

Sie ist angenehm anders gestaltet. Bei jedem Aufruf erscheint ein weiteres Titelblatt. Die restliche Struktur ist dieselbe. Rund um das Zentrum sind die verschiedenen Links wie Reservation, Neuigkeiten, Dampfbahn usw.

Nun aber die wechselnden Beiträge. Unter «Aktuell» → «Stand der Arbeiten bei der Schneeräumung», sieht man die neuesten Bilder der Furka, erst einige wenige Tag alt, z.B. Schneesturm über Realp (5.5.12), schneehungrig fräst sich die frisch remotorisierte und neu lackierte HGm 51 mit der Anbauschneefräse am Km 57.500 vorbei, die Rolbafräse legte in Realp nur einen kurzen Tankstopp ein, um dann via Autozug nach Oberwald zu gelangen.

Der Bericht von Federico Rossi, die Bilder von Martin Fischer und diejenigen von Jürg Bolliger sind sehr eindrucksvoll. Durchwandern wir weiter die Site und linken zu «Medien» so erscheinen verschiedene Texte, z.B. «RZAG, Arbeitstag 1. Teil». Hinter dem Kürzel RZAG steckt «Regionalzeitung Aletsch-Goms». In diesem Magazin haben Beat Moser und Andrea Andenmatten aufschlussreiche Artikel über unsere Bahn geschrieben – Gratisreklame für uns. Interessant wird es beim Stichwort «Galerien». Hier sind die besten Bilder des Fotowettbewerbes und Verweise auf Videos aufgelistet.

Und was wäre ein Rundgang ohne Einkauf. Der Verweis «Souvenir-Shop» bringt uns in die wunderschöne Welt der dfb-Artikel – eine Fundgrube für Shopper wie Eisenbahnfans, Eltern und Grosseltern.

Dank enormer Anstrengungen kann der Saisonstart wie geplant am 23. Juni 2012 erfolgen

Saisonstart gesichert – Wettlauf gegen die Zeit gewonnen

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Sie erinnern sich – nachdem das volle Ausmass der Unwetterschäden vom 10. Oktober 2011 ersichtlich wurde, sass der Schock tief. Jedoch nicht für lange – die Verantwortlichen nutzten die Chance des guten Herbstwetters, um mit Sofortmassnahmen auf der Walliser Seite noch möglichst viele Schäden provisorisch zu reparieren, Folgeschäden im Winter zu verhindern und den Schadstellenzugang im Frühjahr mit schwerem Gerät zu ermöglichen. Dank Initiative und rascher Reaktion gelang dies. Nicht so auf der Urner Seite, wo der Zugang zur Rutschstelle infolge der bereits abgebauten Steffenbachbrücke und des Wintereinbruchs nicht mehr möglich war. Parallel dazu lief die Sammelaktion an, um die Drittkosten für die Schadensbehebung in geschätzter Höhe von 0.5 Mio. Franken zu finanzieren. Auch diese Aktion konnte dank grosser Solidarität der Dampfbahnfreunde erfolgreich gestaltet werden.

In der Bauabteilung begann nun die Planungsphase, in welcher Sequenz die Schneeräumung und Schadensbehebung optimal durchgeführt werden könnten und mit welchen technischen Massnahmen die Schäden zu beheben wären. Bald war klar, dass aufgrund der Kürze der verfügbaren Zeit und der anspruchsvollen Lösungen Spezialisten benötigt würden und die Fronis nur einen Teil der Aufgaben übernehmen können. Für die erforderlichen Arbeiten an den Schadstellen Uri und Wallis wurden in der Folge Submissionen durchgeführt und die Arbeiten frühzeitig an spezialisierte Firmen vergeben, um uns deren Kapazität für eine termingerechte Arbeitsausführung zu sichern. In der Werkstätte Realp erhielt die Diesellok HGm 2/2 51 während des Winters einen neues Dieselaggregat – die rechtzeitige Verfügbarkeit dieser Lok auf den Beginn des Schnee-

räumeinsatzes war kritisch und konnte dank ausserordentlichem Einsatz der Diesellok pünktlich erreicht werden.

Den Verantwortlichen war rasch klar, dass nur bei optimalem Zusammenspiel aller Beteiligten und ansprechenden Wetterbedingungen die termingerechte Saisonöffnung realisierbar sein würde. Um für alle Eventualitäten gewappnet zu sein, wurden auch Pläne für mögliche alternative Betriebskonzepte entwickelt.

Aufgrund der Entwicklung der Wetter-, Schnee- und Lawinensituation wurde der Ablauf der Räumung und Schadensbehebung täglich angepasst.

Dank enormen Anstrengungen aller Beteiligten konnten bei der Schneeräumung sehr gute Fortschritte erzielt und die Behebung der Unwetterschäden in Angriff genommen werden

Mit Stand 19. Mai war auf der Urner Seite der Schnee bis zur Station Furka geräumt – ebenso wurden die Gleise bei beiden Schadstellen leicht bergwärts verschoben, um Bauzügen ein Durchkommen zu ermöglichen. Auf der Walliserseite kämpfen wir weiterhin mit Lawinen- und Eisschlaggefahr im Bereich der Schadstelle. Der Bahnhof Gletsch konnte bereits vom Schnee befreit werden.

Die aktuelle Situation und der Arbeitsfortschritt kann jederzeit auf unserer Website unter www.dfb.ch → aktuell verfolgt werden.

Nach eingehender Lagebeurteilung hat die Geschäftsleitung deshalb am 19. Mai entschieden, die Saison 2012 wie geplant am 23. Juni 2012 zu eröffnen. Sie dankt allen Beteiligten für ihre bisherige grossartige Unterstützung und wünscht weiterhin viel Ausdauer und eine Portion Wetterglück für die noch bevorstehenden Aufgaben. Beachten Sie die Seiten 22–25 in der Mitte des Heftes.

Aus dem VFB

Informative DV im Zeichen der Unwetterschäden

Von Julian Witschi, Kommunikation VFB

Die Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) vom 21. April 2012 stand im Zeichen der Vorbereitung auf die neue Saison nach den Unwetterschäden. Zudem lernten die Teilnehmer den neuen Geschäftsleiter der DFB AG, Urs Züllig, kennen.

40 Delegierte und 4 weitere Sektionspräsidenten, die nicht Delegierte sind, kamen in Olten mit den 6 Mitgliedern des Zentralvorstandes und 7 Gästen zusammen. Zu den Gästen zählte neben Urs Züllig Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl. Am Vormittag orientierte Manfred Willi die Teilnehmer über die Lage in der Bauabteilung, insbesondere über die Wiederaufbauarbeiten nach den Unwetterschäden. Erfreut nahm die DV zur Kenntnis, dass die Behebung durch die erfolgreiche Spendenaktion finanziert sei. Manfred Willi dankte allen herzlich, die daran be-

teiligt sind. Die Planung sei weit vorangeschritten, allerdings blieb vieles von der Lawinensituation im Mai abhängig. Manfred Willi lobte den Verein für die Unterstützung und sagte, ohne den VFB und seine Mitglieder gehe es nicht.

Bei einem Apéro und dem gemeinsamen Mittagessen auf eigene Kosten bestand Gelegenheit für diverse Gespräche, zum Austausch von Ideen und zum Schmieden von Plänen. Danach eröffnete VFB-Präsident Robert Frech den offiziellen Teil der DV. Gleich zu Beginn gedachten die Anwesenden stellvertretend für die vielen verstorbenen Mitglieder der im vergangenen Jahr im Amt verschiedenen Sektionspräsidenten Walter Lüthi (Aargau) und Fritz Pfändler (Ostschweiz).

Umfangreiche Leistungen

Mit grossem Mehr genehmigten die Anwesenden die statutarischen Geschäfte,

den Jahresbericht, die Jahresrechnung, den Revisionsbericht, die Décharge sogar einstimmig. Kassier Pepi Helg hielt fest, der VFB sei allen Verpflichtungen nachgekommen und habe dank der Unterstützung seiner treuen Mitglieder darüber hinaus Leistungen an die DFB AG vornehmen können. So gingen CHF 216'775.40 an die DFB AG zur Unterstützung des Betriebes der Dampfbahn, CHF 100'000 an die Stiftung SFB zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten und CHF 20'000 an die Wagenwerkstätte Aarau. Weitere Mittel wurden reserviert.

Das Engagement des VFB wegen des Unwetters belaufe sich auf CHF 150'000. Davon seien bereits wenige Tage nach dem Ereignis im Oktober 50'000 an die SFB gezahlt worden, der Rest erfolge je nach Endabrechnung, erklärte Pepi Helg. Dass die Summe der Mitgliederbeiträge trotz zusätzlichen Mitgliedern leicht abgenommen hat, dürfte mit Änderungen in den Beständen nach Mitgliederkategorien, weniger neuen lebenslangen Mitgliedschaften und Mindereinnahmen durch die Euro-Schwäche zu tun haben. Madeleine Letter (Zürich), derzeit einziges Mitglied der Geschäftsprüfungskommission (GPK), sagte, es scheine ihr ein gutes



Foto: Jürg Zimmermann

Manfred Willi (stv. Chef Bau/Infrastruktur) erläutert die Situation an der Furka betreffend Schneemenge und Schadensbehebung an den Gleisanlagen. Manfred Willi, (repl. chef construction/infrastructures) informe sur l'enneigement et la réparation des dégâts à la voie à la Furka.



Foto: Jürg Zimmermann

Der Zentralvorstand mit Wolfgang Hänsel (Sektionsbetreuung), Simone Hurter (Mitgliederservice und Administration), Pepi Helg (Finanzen) und Röbi Frech (Präsident) (von links nach rechts) / Le Comité central avec (de g à d) Wolfgang Hänsel (soutien aux sections), Simone Hurter (Service membres et administration), Pepi Helg, (finances) et Röbi Frech (président)

Zeichen, dass die GPK im vergangenen Jahr nie angerufen worden sei. Dennoch wäre es zu begrüssen, wenn sich zwei bis drei Delegierte in die GPK wählen lassen würden. Bei den Wahlen stand Revisor Erik Birkenmaier nicht mehr für eine weitere Amtszeit zur Verfügung. Seine langjährige Arbeit wurde herzlich verdankt. Zu seinem Nachfolger gewählt wurde einstimmig Hans-Peter Müller. Er ist seit drei Jahren Kassier der Sektion Aargau.

Anträge zurückgestellt

Die drei Anträge zu Statutenänderungen wurden nach einiger Diskussion zurückgestellt, nachdem die «Vereinsverfassung» erst letztes Jahr überarbeitet worden ist. Insbesondere belässt man die Regelung zur Herbst-DV, womit dieser Anlass weiterhin stattfindet, das nächste Mal am 10. November 2012. Diese wird sich mit dem Budget 2013 befassen.

Nach den Abstimmungen stellte sich der neue DFB-Geschäftsleiter Urs Züllig vor. Er hat sich via Internetformular im vergangenen Sommer bei der DFB gemeldet. Sein oberstes Ziel sei, dass die Fahrgäste und

die Betreiber Freude an der Dampfbahn haben. Weitere Informationen gab es von VFB-Präsident Frech zu den 4x3-Gesprächen (je drei Vertreter von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der DFB AG, des Stiftungsrates sowie des VFB-Zentralvorstandes). Vizepräsident Bernd Hillemeier orientierte über das neu gestartete Internetportal dfb.ch, Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl über die Aktivitäten der SFB und Bruno Rütli über das Programm der Dampf-Reisen Ostschweiz. Mit einem Blick in die Pionierzeit der DFB rief Rütli zu weiterem Engagement für die Dampfbahn auf. Zudem appellierte er, Gruppenreisen zu organisieren, nicht zuletzt um Mitglieder gewinnen zu können.

Peter Grünig, Delegierter der Sektion Bern, zeigte ein Modell des geplanten Betriebsgebäudes in Oberwald, ehe Robert Frech die DV mit der Formulierung der Jahresziele 2012 beschloss. Diese lauten: Intensivierung der Sektionsbeziehungen, ergänzende Neuausrichtung des Frondienstes, etablieren der 4x3-Gespräche, Integration weiterer Sektionen ins Webportal mit Schulung von Sektions-

webmastern, Durchführung eines Wettbewerbs zur Mitgliedergewinnung und Unterstützung bei der Durchführung von Ausstellungen.



Foto: Jürg Zimmermann

Für seine langjährige Tätigkeit erhält Erik Birkenmaier aus den Händen des VFB-Präsidenten guten Aargauer Wein. / En remerciements pour sa longue collaboration, Erik Birkenmaier reçoit du président de l'ALSF un carton de bon vin argovien.

Jahresbericht 2011 des ZV an die Delegiertenversammlung

Von Julian Witschi, Kommunikation VFB

Das vergangene Vereinsjahr ist aus Sicht des Zentralvorstandes trotz einiger Rückschläge gesamthaft positiv verlaufen. Der VFB hat mit der Unterstützung der Mitglieder alle seine für die Dampfbahn an der Furka unentbehrlichen Verpflichtungen geleistet.

Die rasche Finanzhilfe von CHF 50'000 nach den gravierenden Unwetterschäden wurde von verschiedenen Seiten anerkennend verdankt. Insgesamt stellte der VFB der Betriebsgesellschaft DFB AG im ersten Jahr mit einer vollen Saison durchgehenden Betriebs Realp-Oberwald CHF 216'755.40 zur Deckung des Defizits bereit und der Stiftung SFB für Investitio-

nen CHF 100'000. Weitere CHF 77'225 wurden für die beiden Schwesterorganisationen zurückgestellt. Auch die Wagenwerkstätte Aarau erhielt wiederum CHF 20'000. Bei den Einnahmen musste der Umrechnungskurs für die Euro-Mitgliederbeiträge wegen der massiven Frankenstärke von 1,50 auf 1,33 CHF angepasst werden.

Im vergangenen Jahr stieg die **Zahl der Mitglieder erstmals über 8000**, nämlich netto um 110 auf 8104. Der angestrebte Anstieg um 300 Mitglieder konnte somit nicht erreicht werden. Bei den meisten Sektionen blieb der Bestand ziemlich stabil. Krisenfälle gibt es zwar keine, um über

10 Mitglieder zulegen konnten aber nur die Sektionen Wallis (+19) und Zürich (+107). Die Anfang 2011 skizzierten Jahresziele wurden weitgehend erreicht: So unterstützte der Zentralvorstand die **Werbeaktivitäten** für die Dampfbahn mit der Bereitstellung zahlreicher neuer Drucksachen. In Zusammenarbeit mit dem Marketing der DFB wurde eine Offensive zur Drucksachenverteilung durch die Sektionen lanciert. Zuständig dafür ist das neue ZV-Mitglied, der Sektionsbetreuer Wolfgang Hänsel. Erfolgreich führte der VFB einen Fotowettbewerb durch, damit für Werbeaktionen aktuelle und frei verwendbare Bilder bereitstehen. Zudem können die Sektionen ab Mitte 2012 auf einen neuen Werbestand mit Videoecke sowie ein geräumiges Aussenzelt und einen Marktstand zurückgreifen. Neumitglieder erhalten neu ein Begrüssungsgeschenk: eine CD mit reichhaltigen Informationen zur Dampfbahn.

Im Rahmen seiner Selbstkonstituierung hat der ZV die Pflichtenhefte überarbeitet und dabei die Kontakte und die **Kommunikation** mit den Sektionen und Schwesterorganisationen gestärkt. Das Amt des Sekretärs wird neu mit «Kommunikation» betitelt und umfasst die Verantwortung für die interne sowie externe Kommunikation inklusive der Arbeit des Schriftführers. Wolfgang Hänsel leitet das Ressort «Sektionsbetreuung», welches auch die Koordination der Werbetätigkeiten umfasst.

Die Betreuung der Schweizer Sektionen wurde neu geregelt: Wolfgang Hänsel ist zuständig für Edelweiss, Innerschweiz, Ostschweiz, Wallis – Pepi Helg für Aargau, Gotthard, Graubünden, Zürich – Julian Witschi für Bern, Nordwestschweiz, Romandie, Solothurn.

Der ZV beteiligte sich an der Ausarbeitung eines Kommunikationskonzeptes für die dfb-Gruppe. Erster Schwerpunkt war danach die Lancierung des neuen Internetportals mit der Integration der Seiten des VFB und erster Sektionen. Der VFB-Newsletter geht mittlerweile an über 1000 Adressen.

Um die **Zusammenarbeit mit SFB und DFB** grundsätzlich zu klären und zu vertiefen beteiligte sich der ZV, insbesondere Präsident Robert Frech, an der Arbeit für ein Leitbild für die dfb-Gruppe. Der ZV hat den Entwurf bereits genehmigt. Die Kooperationsverträge mit DFB AG und SFB wurden überprüft, sie bleiben nach dem Willen aller drei Organisationen unverändert in Kraft. Zusammen mit dem neuen Internetportal steht auch ein Intranet bereit, das als Chronik/Datenbank und für passwortgeschützte Foren verwendet werden kann. Bei IT- und PC-Problemen steht Robert Frech allen Sektionen für die Fehlerbehebung zur Verfügung.

Der ZV nimmt zahlreiche weitere Aufgaben in der dfb-Gruppe und in Ausschüssen für den Verein wahr: Auf Anregung von VFB und SFB werden nach dem Treffen der drei Präsidenten der drei Schwesterorganisationen auch 4x3-Treffen lanciert, bei denen je drei Vertreter von Geschäftsleitung, Verwaltungsrat, Stiftungsrat und ZV teilnehmen. Robert Frech ist Binde-

glied zur DFB AG, Vizepräsident Bernd Hillemeyr zur SFB. Hillemeyr engagiert sich neu auch als Ansprechpartner und Koordinator für die DFB-Bauabteilung und die Baugruppen der Sektionen. Julian Witschi und Pepi Helg sind in der Redaktionskommission des «Dampf an der Furka». Simone Hurter vertritt den VFB in der Souvenir- und in der Artikelkommission. Wolfgang Hänsel soll in der Marketinggruppe der DFB Einsitz nehmen.

Einige Zahlen zur Tätigkeit des Zentralvorstands: Die Vereinsführung hat sich zu 10 ganztägigen Sitzungen getroffen, 2 Delegiertenversammlungen organisiert, die Sektionspräsidentenkonferenz neu lanciert und 2 Mal abgehalten, hinzu kamen die Treffen D/NL, eine Tagung für die Mitgliederdatei-Verwalter in den Sektionen, mehrere Dutzend bilaterale Treffen und Sitzungen in Arbeitsgruppen und Kommissionen sowie unzählige Kontakte mit Mitgliedern und Sektionsvorständen. Der Mitgliederservice von Simone Hurter hat 1243 Mutationen vorgenommen. Kassier Pepi Helg musste rund 750 Erinnerungen zur Zahlung des Mitgliederbeitrages verschicken. 62 Mitglieder profitieren von der neu geschaffenen Möglichkeit eines vergünstigten Abos des «Eisenbahn-Amateur».

Es gab auch Rückschläge. Der Verein musste von vielen verstorbenen Mitgliedern Abschied nehmen, darunter einige altgediente Aktive und mit Walter Lüthi sowie Fritz Pfändler auch zwei amtierende Sektionspräsidenten. Ein Schock war auch der Unfalltod unseres Vereinsmitgliedes Theo Hochstrasser beim Schneeräumen in Realp. Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren. Ebenfalls dankt der ZV seinem zurückgetretenen Mitglied Irène Schär für die jahrelange Mitarbeit, auch in der Sektion Innerschweiz.

Einen sehr grossen Sachschaden brachten die **Unwetter** vom Oktober. Die Behebung der Schäden erfordert einen gewaltigen Effort aller. Sie zeigen, dass die Furka-Dampfbahn nur am Rollen bleibt, wenn sich weiterhin tausende Mitglieder engagieren, Aktive ihre Arbeitskraft zur Verfügung stellen und grössere Mittel von

Aktionären und Stiftern besorgt werden können. Ihnen allen dankt der ZV herzlich für die geleistete Mithilfe und hofft, dass die Geschichte dieser einzigartigen Bahn erfolgreich weitergeschrieben wird.

Der ZV bedankt sich bei den Delegierten und Sektionspräsidenten als Vertreter der Vereinsmitglieder für die gute Zusammenarbeit und hofft auf Unterstützung auch im neuen Jahr.

Impressum

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, Sekretär VFB, Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch;
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG, Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer, Tel. +41 27 322 46 65, claudes.solioz@dfb.ch;
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie, Tel. +41 79 874 52 25, jurg.zimmermann@dfb.ch
Hansueli Fischer-Spuhler (fi), Goldenbühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13, hansueli.fischer@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke), Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter,
Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A.
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
VFB Verein Furka-Bergstrecke
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke

Erscheinungsweise:

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

Abonnement:

CHF 35.– (Jahr) für Aktionäre
Inseratarife: 1/4 Seite CHF 300.– / 1/2 Seite CHF 500.– / 1 Seite sw CHF 900.– / 1 Seite 4farbig CHF 1200.– / Rückseite CHF 1500.–
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

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

Eindrücke von der Schneeräumung



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.

Bildlegenden:

1.) links: Beat Brehm, rechts der Teamleiter der Schneerräumequipe, Hans Stäger. Freilegung des bergseitigen Portals des Tunnels «Alt-Senntumstafel II»; 2.) Intrac-Schneefräse; 3.) Das bergseitige Portal des Kehrtunnels; 4.) Patrick Gysin zerschneidet die Wächte in handliche Blöcke; 5.) Anmarsch der Schneerräumequipe zur Arbeitsstelle; 6.) Das Tropfwasser bildete im kalten Winter Eisskulpturen im Tunnel Alt-Senntumstafel II; 7.) Oberhalb des bergseitigen Portals Alt-Senntumstafel II befindet sich der Viadukt «Chüeplangge», noch versteckt unter den Schneemassen; 8.) Ein massiver Block ist auf dem Schneefeld in die Gleisnähe gerutscht und behindert die Schneerräumung. Er wird fachmännisch gebohrt und gesprengt.



9.



10.



12.

11.



13.

Bildlegenden:

9.) Im abfallenden Gelände ebnet der Bagger die Piste für die Schneefräse; 10.) Dieter Weber von der Schneerräumequipe findet die Gleisaxe mit dem Ortungsgerät. Unterhalb Tiefenbach; 11.) Das Freilegen der Tunnelportale erfordert auch Handarbeit. Jolanda Stettler (rechts im Bild) ist dieses Jahr die einzige Frau in der Schneerräumequipe; 12.) Rutsche und Blöcke behindern die Schneerräumung; 13.) Intrac-Schneefräse unweit der Station Furka

Foto 3. von Claus Mayer; Foto 1. und 10. von Urs Züllig; Restliche Fotos von Jürg Zimmermann

Ein Arbeitstag auf der Dampflokomotive

Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive

Von Andrea Andenmatten (Präsidentin Sektion Wallis) und Beat Moser (Mitarbeiter Marketing dff)

Der Dampfzug wartet am Bahnsteig in Realp auf die Abfahrt. Es ist 10.15 Uhr. Alle Anschlussreisenden der MGBahn sind eingetroffen. Am Billettschalter haben die letzten Gäste ihre Fahrkarten bezogen. Das Zugpersonal meldet die Bereitschaft, und der Fahrdienstleiter erteilt durch das Hochstrecken des Befehlsstabes die Abfahrtserlaubnis.

10.17 Uhr: Lokführer Walter Wäfler («Wädi») betätigt die Lokpfeife. Nach einem langen Pfiff lässt er den Dampf in die Zylinder strömen, womit sich der Zug langsam in Bewegung setzt. Die Fotoapparate der Zurückbleibenden klicken, während die Dampflok mit ihren drei Reisezugwagen rauchend in Richtung des Depotgeländes entschwindet. Beim Werkstattgebäude winken die Fronis der Betriebskantine den vorbeifahrenden Reisenden zu. Das Lokpersonal konzentriert sich auf den Niveauübergang der Schweigstrasse und beschleunigt den Zug anschliessend auf 30 km/h Geschwindigkeit.

Von Realp zur Station Furka

Kurz vor der Wilerbrücke wird mit etwa 5 km/h in den ersten Zahnstangenabschnitt eingefahren. Wädi betätigt den Hilfsregler für den Zahnradantrieb und informiert den Heizer Josef Grandl, dass er läuft. Nun müssen die Geschwindigkeiten der Antriebe für Adhäsion und Zahnrad so abgestimmt werden, dass das Einfahren der Zahnräder möglichst sanft erfolgt. Anschliessend werden die beiden Antriebe auf Verbund geschaltet. Dann beschleunigt Wädi den Zug auf 13 bis 15 km/h. Damit erreicht die mit 60t Anhängelast in der 110-Promille-Steigung fahrende Dampflok ihre Maximalleistung. Die Auspuffschläge der schwer arbeitenden Maschine sind weit herum zu hören.

10.25 Uhr: Im Hang und entlang der Furkareuss führt die Strecke durch eine

enge Schlucht bergwärts. Innerhalb weniger Minuten durchfährt der Zug die drei Senntumstaffel-Tunnels (Länge 45 bis 80 m).

Es ist sehr heiss im Führerstand der Dampflok. Die Luft ist vom Abdampf und Rauch sehr stickig. Man sieht gut, wie auch kleine Glutstücke aus dem Kamin entweichen und über die Wagen nach hinten fliegen. Zur Sicherheit der Reisenden müssen während den Tunneldurchfahrten alle Abteilfenster geschlossen sein.

Auf dem ersten Streckenkilometer zeigt es sich, ob die Lokomotive einwandfrei arbeitet, der Heizer das Feuer auf die nötige Hitze bringt und den Kesseldruck genügend hoch halten kann. Dabei muss durch die Feuertüre ständig neue Kohle zum richtigen Zeitpunkt, in der richtigen Menge und am richtigen Ort in die Feuerbüchse geworfen werden.

Inzwischen hat das Zugpersonal mit der Billettkontrolle begonnen. Dabei erklären die uniformierten Schaffner ihren Fahrgästen viel Wissenswertes und beantworten unterschiedlichste Fragen. Interessant ist die ungewöhnlich konstruierte Steffenbach-Klappbrücke, die noch vor der Ein-

fahrt in die Kreuzungsstation Tiefenbach befahren wird.

10.30 Uhr: Der Zug verlässt den Zahnstangenabschnitt und hält in der Station Tiefenbach. Hier wird bereits wieder Wasser nachgefasst. Diese Arbeit übernimmt Lokführer Wädi. Der Heizer bleibt auf der Lokomotive, legt zur Vorbereitung für den nächsten Streckenabschnitt weiter Kohle nach, speist Wasser in den Kessel ein und kontrolliert die Anzeigen der Instrumente. Heute nutzt ein Fronarbeiter den Zwischenhalt in Tiefenbach für den monatlichen Weichenunterhalt. Er fährt jeweils mit dem Zug zur Arbeit und schmiert dabei alle Weichen in den Unterwegsstationen. Sobald der Wasserkasten der Lokomotive aufgefüllt ist, betätigt Wädi die Lokpfeife, um die Gäste zum Einsteigen aufzufordern. Man will pünktlich weiterfahren. Gleich nach der Ausfahrt in Tiefenbach folgt der nächste Zahnstangenabschnitt mit dem in Naturstein gemauerten Steinstaffel-Viadukt und der Sidelenbachbrücke.

10.55 Uhr: Die 42 t wiegende Dampflok hat einen 60 t schweren Reisezug an ihren Haken. Während sie gemütlich in Richtung Station Furka dampft, stehen plötz-



Heizer Josef Grandl fixiert das Kesseldruck-Manometer. Der Zeiger zittert zwischen 13 und 14 bar. / Le chauffeur Josef Grandl observe le manomètre de chaudière. L'aiguille frémit entre 13 et 14 bar.

lich Kühe im Gleisbereich. Die Strecke führt mitten durch ein Weidegebiet, wo Alpvieh die Sommermonate verbringt. Die jungen Rinder haben sich inzwischen an den Zugbetrieb gewöhnt und lassen sich nur ungern von den Schienen vertreiben. Wiederum ist im Führerstand eine gute Zusammenarbeit und volle Aufmerksamkeit wichtig. Lokführer Wädi kann nämlich nur die rechte Seite der Dampflok überblicken, während Heizer Josef die linke Seite in seinem Blickfeld hat.

Ganz langsam rollend, treibt der Zug die drei Tiere im steilen Hang vor sich her. Sie sollen nicht stolpern. Nach gut 50 Metern ist endlich genügend Platz, worauf das Rindvieh auf die Seite ausweichen kann. Eine heikle Situation, die von der Lokmannschaft gemeinsam gut gemeistert und von den Passagieren mit freudigen Reaktionen quittiert wird.

In der Station Furka angekommen, gibt es 20 bis 25 Minuten Aufenthalt. Hier haben die Fahrgäste die Möglichkeit, Toiletten aufzusuchen, sich zu verpflegen und die wilde Berglandschaft zu geniessen. Das Personal findet Zeit zu einem stärkenden Kaffee und einem unterhaltsamen Schwatz. Der Furka-Wirt und seine Mitarbeiter/innen haben alle Hände voll zu tun, um die Reisenden mit Getränken, Bratwürsten und einheimischen Spezialitäten zu versorgen.

Von der Furka nach Gletsch

11.20 Uhr: Das Zugpersonal bittet Wädi, mit einem Pfiff die bevorstehende Weiterfahrt anzukündigen. Nachdem alle Fahrgäste eingestiegen sind und die Toiletten auf zurückgebliebene Gäste kontrolliert wurden, gibt der Zugführer das Zeichen zur Abfahrt. Alle Fenster und Türen müssen geschlossen sein, da nun in den 1874 m langen Scheiteltunnel eingefahren wird. Josef hat vor der Abfahrt genug Kesseldruck erzeugt und damit vorgesorgt, dass die Dampflok in der Felsröhre möglichst wenig Rauch ausstösst.

11.30 Uhr: Wir verlassen den Scheiteltunnel und werden in der Kreuzungsstation Muttbach-Belvédère vom bereits aus Oberwald angekommenen Gegenzug erwartet. Viele Fahrgäste machen Fotos. Wir halten nur kurz, damit der Zugführer



Foto: Beat Moser

Lok 1 ist in Muttbach-Belvédère. Auf dem hinteren Gleis ist soeben der Gegenzug eingefahren. Im Hintergrund die Furka-Passstrasse und die Gärstenhörner. / La loc 1 roule en direction de Muttbach avec à son crochet un beau train bleu cobalt, comme l'aiment les vrais admirateurs. Au fond, la route du col de la Furka et les Gärstenhörner.

am Signalkasten unsere Ankunft melden und die Tunnelstrecke freigeben kann.

11.35 Uhr Der Zug setzt sich wieder in Bewegung und rollt langsam in die Zahnstangeneinfahrt. Es beginnt die Talfahrt im steilsten Abschnitt der Furka-Bergstrecke (kurzzeitig 118 Promille Gefälle). Nun kommt die Riggerbach'sche Gegenbremse der Lokomotive zum Einsatz. Sie funktioniert, indem Luft in die Zylinder angesaugt und dort gleichzeitig der Luftaustritt gedrosselt wird.

Heizer Josef kann sich nun etwas ausruhen, da nicht mehr viel Dampf benötigt wird. Er muss nur noch gelegentlich etwas Kohle nachlegen. Wädi öffnet hinter sich einen kleinen Schrank, um die Fernbedienung für den Strassenübergang Muttbach herauszunehmen. Damit aktiviert er die Blinklichtanlage, worauf die Autos und Motorräder anhalten und dem Zug den Vortritt lassen. Einige Fahrzeuglenker und ihre Mitreisenden steigen aus, um mit ihren Fotokameras verschiedenste Schnappschüsse zu machen.

Die Strassenübergänge werden ohne Zahnstange überquert. Hier hat das Lokpersonal gut aufzupassen. Während die Lok unten wieder in die Zahnstange einfährt, rollt der letzte Wagen noch im oberen Zahnstangenabschnitt. Deshalb muss Heizer Josef die Zugkomposition mit der Handbremse der Lokomotive in Beharrung halten.

11.45 Uhr: Unterhalb des Bidmergrates kommt die Strecke zur Unfallstelle vom 15. Mai 1965. Damals wurde die Lok HG 3/4 Nr. 10 während der Schneerräumung von einer Lawine ins Tal gerissen. Ein Kreuz erinnert dort an den Tod von drei Personen. Zum Gedenken an dieses traurige Unglück lässt das Personal noch heute bei jeder Vorbeifahrt die Lokpfeife ertönen. Diese Geste ist immer mit der Hoffnung verbunden, dass der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein solch tragisches Schicksal erspart bleiben wird.

Die Gäste schauen interessiert gegen den Rhonegletscher, dessen Eisspitze durch die Schmelze heute leider nicht mehr sichtbar ist.

11.55 Uhr Einfahrt in den Bahnhof Gletsch: Aus dem Seitenfenster des quer zum Tal stehenden Gebäudes «Blauhaus» winken die Köchin Heidi und ihr Team bei fast jedem Zug den Reisenden zu. An der Vorderseite schwenkt die Hausdame Maria ihre Schweizer Flagge. Ein herzlicher Willkommensgruss, den auch die Passagiere freudig erwidern.

Der Zug hält vor dem Stationsgebäude Gletsch. Der Fahrdienstleiter informiert das Personal, dass unser Zug erst mit einer Abgangsverspätung von voraussichtlich 15 Minuten weiterfahren könne. Im Anschluss an den von Oberwald hochgekommenen Dampfzug werde der Schienenbereich als Brandschutzmassnahme

mit Wasser besprüht. Deshalb ist der nur eingleisige Abschnitt im Moment durch die von der MGBahn gemietete Diesellok HGm 4/4 mit dem Löschwagen belegt. Das Lokpersonal nutzt die Pause, um Wasser nachzufassen, das Feuer zu kontrollieren, Antriebsteile zu schmieren und regelmässig Kesselwasser einzuspeisen. Da sich ihre Mittagspause in Oberwald durch die Verspätung verkürzen wird, sind sie froh, bereits etwas Vorarbeit leisten zu können. Natürlich bleibt auch ein wenig Zeit, um sich mit den Fahrgästen zu unterhalten.

Von Gletsch nach Oberwald

12.05 Uhr: Ein Pfiff ertönt, der Löschzug trifft ein. Nun ist die Strecke frei, und wir fahren weiter über den im August 2010 wiedereröffneten Abschnitt nach Oberwald. Abermals aktiviert der Lokführer das Blinklicht eines Strassenübergangs, um nach dessen Querung wieder in die Zahnstange einzufahren. Wir nähern uns einer steilen Talstufe, die wir in einem 578 m langen Kehrtunnel bewältigen, der um 340 Grad dreht und dabei gut 46 Höhenmeter zur Rottenschlucht absteigt. Entlang der schäumenden Rhone folgt die Strecke vorerst dem rechten Talhang und erreicht später den Lärchen-Schutzwald.

Dort verlangsamt Wädi auf Anweisung des Zugpersonals die Geschwindigkeit, um eine Tasche herausgeben zu können. Sie enthält das Mittagessen für die beiden Fronis, welche heute für die Bedienung der mit Sprinklerdüsen ausgestatteten Brandschutzanlage eingeteilt sind.

12.32 Uhr: Nun kommt Oberwald in Sichtweite. Oberhalb des Bahnhofs folgt ein weiterer Hauptstrassenübergang. Eine automatische Steuerung setzt die Blinklichter und die Schranken in Betrieb. Es ist der einzige Strassenübergang der DFB, der mit einer durchgehenden Zahnstange ausgestattet ist. Sobald die Barrieren ge-

schlossen sind, heben sich die ansonsten in den Strassenbelag abgesenkten Zahnlamellen elektromechanisch auf die Bahnbetriebshöhe.

Nach Ankunft in Oberwald verlassen alle Reisenden den Zug. Von sehr vielen Schaulustigen beobachtet, trennt das Personal die Lokomotive von den Wagen. Das Triebfahrzeug umfährt den Zug, wechselt auf die Drehscheibe und wird dort mit vereinten Kräften um 180 Grad gewendet.

Fortsetzung folgt im nächsten Heft

BITTE WEITERSAGEN:

Aufruf der Bauabteilung DFB AG

Gesucht werden Baufachleute aus dem Bauhauptgewerbe (Hoch- und Tiefbau) wie Baufacharbeiter, Maurer, Vorarbeiter Poliere und Maschinisten, die bereit sind, in ihrer Freizeit für unsere Bahn Einsätze zu leisten. Ihre Aufgabe umfasst die Betreuung unserer freiwilligen Helfer bei Baufacharbeiten aller Art. Individuell abgesprochene wochenweise Einsätze jeweils von Mitte April bis Ende Oktober wären sehr erwünscht. Für Unterkunft und Verpflegung ist gesorgt.

Gerne nimmt unser Leiter Personal, Peter Schwarzenbach, entsprechende Anmeldungen entgegen. Tel: 055 246 36 15 oder 041 888 00 40.
E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Finanzierungen 2011 durch die Stiftung Furka-Bergstrecke

Von Walter Benz, Stiftungsrat

Auch 2011 konnte die Stiftung grössere Finanzierungshilfen an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke leisten. Es sind dies die nachstehenden Projekte:

Gletsch–Oberwald, Landkauf und Abtausch	Fr.	5'153.70
Erweiterung Werkstätte/Remise Realp	Fr.	335'121.15
Restaurierung HG 4/4	Fr.	410'000.00
Unwetterschäden Gletsch–Oberwald	Fr.	41'897.53
Werbeaufwand für Sammlung Unwetterschäden	Fr.	70'593.45
Beitrag dampf an der furka	Fr.	8'187.74
(Vorjahr 780'000.00)	Fr.	870'953.57

In diesen Zahlen sind sämtliche vereinbarten Leistungen pro 2011 an die DFB AG erfasst und bezahlt. Damit sind die Finanzierungen etwas höher als im Vorjahr. Der Geschäftsbericht gibt weitere Auskünfte über die Tätigkeit der Stiftung im Jahre 2011, insbesondere auch über die Einnahmen. Er kann nach der Freigabe durch den Stiftungsrat im Internet eingesehen werden.

Auf dem gut ausgebauten Bergwanderweg von Muttbach-Belvédère nach Oberwald

Abenteuer Muttbach–Oberwald

Von Ruedi Traub, Redaktor

Mit Hansueli Fischers neuer Furka-Wanderkarte* lässt sich der Weg nach Oberwald problemlos finden. Im Blatt 7 ist es die Route 12. Diese ist weitgehend identisch mit der 5. Etappe des Vier-Quellen-Weges (www.vier-quellen-weg.ch)

Vorbemerkung

Die meisten Wanderwege im Furka-Gebiet sind «Bergwanderwege». Unsere Wanderung befindet sich in T2 (Wegweiser rot/weiss) siehe Heft 2/11, S. 25. Siehe Internet: SAC Wanderskala

*Die «Furka-Wanderkarte» kann an unseren Kiosken, online (souvenir@dfb.ch) oder über Tel. 041 870 07 86 für CHF 18.80 gekauft werden.



Foto: Ruedi Traub

Die neue Treppe überwindet eine heikle Stelle der Wanderung und lässt den Blick zum Rottenviadukt schweifen / Le nouvel escalier franchit un passage délicat de la randonnée et laisse vagabonder le regard vers le viaduc du Rhône.

Wir fahren morgens mit der Dampfbahn von Realp bis Muttbach-Belvédère (Westportal des Scheiteltunnels). Der Weg nach Punkt 2046 beim Oberalpenstafel ist leicht zu finden. Bis der «Vier-Quellen-Weg» fertig gebaut ist,

muss man noch etwas der Passstrasse entlanggehen und bei der Kreuzung mit der Bahn rechts unterhalb der Strasse

weiterwandern. Durch flaches Gebüsch führt die Route nach Gletsch. Hier empfiehlt es sich, die Mittagspause im «Glacier du Rhône» zu verbringen.

Nach dem feinen Mittagessen geht es parallel der Autostrasse bis zum letzten Haus rechts weiter und bewegt sich wieder auf dem Wanderweg. Bei Punkt 1713 wird die Strasse leicht bergwärts überquert, steigt die neue Treppe (etwas Schwindelfreiheit nötig) hinunter und erblickt steil unten das Westportal des Kehrtunnels. Locker geht es nun dem Hang gegenüber der Strasse weiter, der Strassenlärm wird vom Rauschen der Rhone übertönt. Nach einer halben Stunde müssen die neuen Treppen überwunden werden und wandert dann leicht abfallend bis zum Rotten und überquert diesen über die Holzbrücke. Kurz darauf erscheint die Niklaus-Kapelle, von welcher es nicht mehr weit bis nach Oberwald ist. Abstieg 745 m, etwa 3½ Stunden reine Wanderzeit.



Foto: Ruedi Traub

Grandioser Blick auf die Walliser 4000er (von links nach rechts): Alphubel, Mischabelgruppe mit Täschhorn, Dom (höchster Gipfel, der ausschliesslich auf Schweizerboden liegt), Lenzspitze, Nadelhorn und zuletzt Weisshorn mit Bishorn. / Vue grandiose sur les 4000 valaisans (de g à d) : Alphubel, groupe Mischabel avec le Täschhorn, Dom (plus haut sommet entièrement sur territoire Suisse), Lenzspitze, Nadelhorn et finalement Weisshorn avec Bishorn.

Freiwilligen-Einsatz der besonderen Art

Ein Tag bei der Dampfbahn

Von Erika Schäfer, Projekt Portfolio Credit Suisse

SEDRUN – Mitarbeitende der Credit Suisse haben ausgebaute Gleise zerlegt und für ihr zweites Leben bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vorbereitet.

Wann hat man/frau schon mal Gelegenheit sich im Gleisbau zu betätigen? Da ich ein Mensch bin, der sich für alles interessiert das nicht zum Alltäglichen gehört, habe ich mich von dieser Ausschreibung sofort angesprochen gefühlt. Was mich begeistert hat ist, dass es auch Arbeiten für Frauen gibt ohne die Voraussetzung, Gewichtsheberin zu sein.

Es war ein strahlend blauer aber sehr kalter Morgen. Auf dem Bahnhof Sedrun wurden wir vom Einsatzleiter Manfred Willi freundlich empfangen. Die Gleise der Zahnradbahn, welche nun hier in Sedrun demontiert wurden, hatte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zur weiteren Verwendung übernehmen können. Eine ganz wichtige Information gab es zum Thema Sicherheit. Da wir im Bereich öffentlicher Verkehr arbeiteten, wurden wir sofort mit

leuchtend orangefarbenen Arbeitergilets ausgerüstet. Ein absolutes Tabu war, sich beim Bagger im Bereich einer schwebenden oder schwenkenden Last aufzuhalten. So mussten wir uns vorsehen, um den manövrierenden Arbeitsmaschinen nicht im Wege zu sein und uns selbst nicht zu gefährden.

Nun ging es endlich los. Wir wurden in die verschiedenen Arbeiten eingewiesen. Jeder einzelne Gleisstoss wurde gänzlich demontiert. Alles wurde auseinandergenommen, begutachtet und in Lager für gutes und schlechtes Material sortiert. Meine Arbeit war es, die von einer Maschine gelösten Schrauben ganz aus der Verankerung zu lösen. Da diese Schrauben oft klemmten, hatte ich Hammer, Schraubenzieher und Brechstange zur Verfügung, um – wenn notwendig – auch Gewalt anzuwenden, was nicht selten vorkam. Die Schrauben transportierte ich mit einer Stosskarett zu einer Schuttmulde und da wurden sie von einem Fachmann sortiert und geölt. Die Zahnstangen wurden gestapelt, die demontierten Einzelschienen gleich auf dem Platz mit einer kraftvollen

Fräsmaschine auf die richtige Länge gekürzt und die alten Schwellen wurden zum Alteisen verdammt. So wurde Gleisabschnitt um Gleisabschnitt in seine Einzelteile zerlegt und im gleichen Arbeitsgang gleich für den Abtransport Richtung Furka bereitgestellt.

Nach einem kleinen Exkurs in die Geometrarbeit und Kurventechnik im Gleisbau durfte ich noch unter anderm einige technische Angaben über Schienenhöhe, Breite und Dicke erfahren. So wurde schliesslich auch mein Interesse an der Technik abgedeckt und meine Fragen wurden vollumfänglich beantwortet.

Am Abend, müde von der für uns ungewohnten Arbeit, haben wir alle den Heimweg angetreten. Es bleibt für mich ein unvergesslich schöner Tag. Wir durften in einem aufgestellten, hilfsbereiten und netten Team arbeiten und wurden mit Mittagessen, Kaffee, und Zvierikafi gut versorgt. Es ist für mich persönlich ein tolles befriedigendes Gefühl, eine freiwillige Unterstützung zu leisten. Es ist nicht mein erster Volunteering-Einsatz. Jedes Mal erlebe ich aber dieselbe Zufriedenheit und Dankbarkeit von den Menschen, welche unsere Unterstützung erfahren dürfen.

Ich freue mich bereits auf den nächsten Volunteering-Einsatz und bedanke mich herzlich bei der DFB und beim Organisationsteam der Credit Suisse.

Freiwilligenarbeit und Verantwortung

Bei der Credit Suisse bildet das Corporate Volunteering, die Freiwilligenarbeit der Mitarbeitenden, einen wichtigen Bestandteil der unternehmerischen Verantwortung. Die Credit Suisse stellt ihren Mitarbeitenden im Rahmen ihres Corporate Volunteering Programms mindestens einen Tag pro Jahr für einen Einsatz zu Gunsten einer gemeinnützigen Organisation zur Verfügung. Seit drei Jahren verbindet die Dampfbahn Furka und die Credit Suisse eine Partnerschaft. Bisher haben 373 Mitarbeitende und 30 Pensionierte der Credit Suisse einen Einsatz für die DFB geleistet. Mehr dazu: www.credit-suisse/verantwortung



Erika Schäfer

Freiwilligeneinsatz der besonderen Art

Von der Grossbank zur Dampfbahn

Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission

REALP (fi) – Mitarbeitende der Credit Suisse springen seit 2009 in Zeiten geringen Froni-Andrangs regelmässig als freiwillige Helfer ein und leisten dadurch der DFB wertvolle Dienste.

Die vierte Gruppe von Credit Suisse Mitarbeitenden, die dieses Jahr am 7. Mai im Einsatz stand, hat in Realp rollenweise ausgemusterte Kabel in handliche Stücke geschnitten und für den Abtransport vorbereitet. Mit dieser Arbeit wird as für den Betrieb nutzlos gewordene Kupfer dem Altstoffhandel zugeführt und «versilbert». Das bereitgestellte Recycling-Gut ist so wertvoll, dass es bis zur Ablieferung nicht aus den Augen gelassen werden durfte. Im Rahmen ihres Freiwilligeneinsatzes halfen auch Mitarbeitende der Credit Suisse, die Kabel abzurollen, auszulegen und grobe Stücke abzumessen – bei den dünneren Kalibern reichte der Griff zur Schere, bei dickeren musste man auf die Trennscheibe ausweichen.

Geschätzte Hilfe

Manfred Willi ist froh um die Helfer der Credit Suisse, weil sie ihre Einsätze meist im April und Mai sowie im September und Oktober leisten, wenn nur wenige an-

dere Freiwillige zur DFB kommen. Da es unter den Gästen, die nur einen Tag an der Furka verbringen, zahlreiche Neulinge gibt, ist der Betreuungsaufwand recht gross. Das ist jedoch nicht tragisch, weil sich die «Kurzstreckenläufer» so ins Zeug legen, dass die Belastung sowieso nicht über Wochen durchzustehen wäre. Am Einsatztag vom 7. Mai wurden die Volunteers von Kurt Meier und Franz Elmiger betreut. Sie haben den Freiwilligen gezeigt, was wie zu tun ist, aber auch der Schutz vor Verletzungen war ein Thema. Beispielsweise wurde darauf hingewiesen, dass Lasten so gehoben werden, dass es keine Rückenschäden gibt.

Geschätzter Arbeitgeber

Die Credit Suisse Mitarbeitenden kommen gern zur DFB – die angebotenen Plätze sind jeweils sehr rasch ausgebucht. Viele kommen wiederholt, einige Credit Suisse Mitarbeitende sind bereits zum vierten Mal dabei. Der Tapetenwechsel und das besondere Kameradschaftserlebnis werden von den Teilnehmern geschätzt. Statt sich im Devisenhandel mit Währungen zu beschäftigen einmal gemeinsam mit Kollegen an der Trennscheibe zu werken bis es raucht und stinkt, ist eine schöne



Foto: Hansueli Fischer

Die Credit Suisse Mitarbeitenden rollten die Kabel ab, legten sie aus, massen grob Stücke ab und griffen bei den dünneren Kalibern zur Schere und bei den dickeren zur Trennscheibe. / Les employés du CS ont déroulé les câbles, ont grossièrement mesuré, puis coupé les pièces de faible diamètre avec la pince, et les plus gros avec le disque à trancher.

Abwechslung. Und bestimmt lässt sich unter der Dusche leichter Schweiss wegspülen als irgendwelcher bürokratischer Ärger. Die gute Betreuung durch die DFB und das feine Essen werden auch durchwegs gelobt.

Die Credit Suisse bietet jedem Mitarbeitenden die Möglichkeit, sich mindestens einen Tag pro Jahr für gemeinnützige Projekte zu engagieren. Die Grossbank hat mit 15 gemeinnützigen Organisationen Partnerschaftsverträge abgeschlossen. Das Angebot ist gross und umfasst eine Vielfalt von Projekten, unter anderem mit dem Roten Kreuz, der Stiftung Bergwald oder eben mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke..



Foto: Hansueli Fischer

Der Schutz gegen Verletzungen ist auch ein Thema. Beispielsweise wurde darauf geachtet, dass Lasten so gehoben werden, dass es keine Rückenschäden gibt. / La prévention des blessures est un thème important, par exemple, le port de charges lourdes doit être appris afin d'éviter des lésions dorsales.



Foto: Hansueli Fischer

Angepackt haben Govind Estermann, Peter Poschenrieder, Alexandre Godet, Andreas Ebling, Roger Schenker, Beat Elsener und Erich Göldi. / Govind Estermann, Peter Poschenrieder, Alexandre Godet, Andreas Ebling, Roger Schenker, Beat Elsener et Erich Göldi ont participé.

Das Schwungrad meint...

Gemeinsam haben wir das Ziel erreicht

Im letzten Heft habe ich euch ermuntert, für die Unwetterschäden vom 11. Oktober Geld zu spenden. Die diversen Ausgaben für die Wiederherstellung des gesamten beschädigten Bahntrasses wurden auf etwa CHF 500'000.– geschätzt. Das sind die Beträge, welche für Material und Fremdarbeiten ausgegeben werden müssen.

Über 2300 eingegangene Zahlungen nach unserem Spendenaufruf haben bis

31. März 2012 den Betrag von über CHF 500'000.– deutlich überschritten. Herzlichen Dank an alle.

Die Instandstellungsarbeiten sind zurzeit gut im Zeitplan. (Ich schreibe das am 7. Mai) Genaueres weiss man aber erst, wenn alle Schäden repariert sind. Hoffen wir das Beste.

Unsere Dampfbahn ist eine Sommerbahn. Sie fährt nur 15 Wochen im Jahr. Wir sind stolz darauf, eine konzessionierte Bahn

unser Eigen nennen zu dürfen. Dies hat aber auch zur Folge, dass wir für deren Betrieb und Erhaltung verantwortlich sind. Wir haben eben bewiesen, dass wir zusammenhalten können und auch bereit sind das finanziell zu zeigen. Es kommen bestimmt wieder bessere Zeiten, um diesen Erfolg gebührend zu feiern. Freuen wir uns darauf.

Das meint euer Schwungrad

Wir geben uns sehr jung, täglich wird die Site aktualisiert

Der neue Webauftritt der dfb

Von Kurt Hunn, Leiter der Informatik

Hinter dem neuen Webauftritt der dfb steckt mehr als das, was unter www.dfb.ch sichtbar wird. Anfang April wurde ein Webportal aufgeschaltet, das unseren Kunden und Interessenten das Erlebnis Dampfbahn nahebringen will und schnelle, direkte Interaktion zwischen ihnen und uns erlaubt (Web). Dass es in einem geschützten Bereich auch noch viele praktische Werkzeuge zur Unterstützung der internen Arbeitsabläufe anbietet, lässt sich nicht ohne Weiteres sehen (Intranet) intra.dfb.ch und help.dfb.ch

Vor sechs Jahren kam das Thema ernsthaft auf, die schon damals ins Alter gekommene Dampfbahn-Website zu ersetzen. Sie stammte aus der Anfangszeit des Internets, war aber kompliziert und aufwendig zu unterhalten. Dies hatte verständlicherweise dazu geführt, dass man es als einfacher empfand, für zusätzliche Themen neue, modernere Websites aufzubauen als das unbewegliche Ding nach alter Art zu erweitern. So kam mancher Webbesucher ins Staunen, dass er

bald um die 30 Websites zur Dampfbahn antraf, fast alle aus dem Umfeld der Dampfbahnmitarbeiter.

Schaufenster und Ladentisch: Eine Umfrage quer durch die DFB AG zeigte klar auf, dass ein neuer Webauftritt bessere Geschlossenheit demonstrieren müsse, und dass er vor allem nicht nur ein Schaufenster der Dampfbahnwelt

sein dürfe, sondern dass es auch die neuen Möglichkeiten auszunutzen gälte, Webbesucher und Mitarbeiter über das Internet interaktiv in Dialog treten zu lassen: Sitzreservationen, Billett- und Souvenirverkauf, Anmeldung für Verein oder Mitarbeit, Onlinespenden, etc., quasi eine Ladentheke im Internet. All dies erforderte umfangreiche Vorarbeiten: Suche eines geeigneten Web-Redaktionssystem (Content Management System TYPO3). Eine Grafikerin half, das Erscheinungsbild zu gestalten. Die Seitennavigation wurde erstellt, ohne vorerst auch nur eine Seite mit Inhalt zu füllen. Datenbankanwendungen wurden ge-

Kostenrahmen	
• Betriebsnutzen jederzeit höher als Portalkosten	
Ausbaustufe 1: «dfb-Schaufenster im Web»	
nach aussen	nach innen
<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsamer Webauftritt • einheitliches Erscheinungsbild in den dfb-Insignien (Logo und Kobaltblau) • aktuelle, dynamisch wechselnde Inhalte 	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Datenpflege • dezentraler Wartungszugriff
Ausbaustufe 2: «dfb-Ladentheke im Web»	
<ul style="list-style-type: none"> • zuverlässige Verfügbarkeit • gesetzeskonformer Datenschutz • kundenfreundliche Bedienung 	<ul style="list-style-type: none"> • kontrollierbarer Systemzugriff • koordinierte, zentrale Datenverwaltung • fronitaugliche Anwendungen

schrieben für Kontakte, Dokumente und Fotos. Ein filigranes Rechtesystem steuert den Intranetzutritt für Kunden und Mitarbeiter. Dass so etwas für die dfb nie zahlbar sein würde, war von Anfang an klar, dass etwas zu geschehen hatte, ebenfalls. Der Auftrag des Geschäftsführers, eigene hohe Ziele und klare Leitplanken (siehe Kasten) bildeten den Rahmen, der uns zwang die Grundlagen zu schaffen, bevor der eigentliche Webauftritt angegangen werden konnte.

Als Ergebnis konnte der eigentliche Webauftritt (Einfüllen der Seiteninhalte) in nur vier Monaten realisiert werden. Die Fachabteilungen erfassten und gestalteten ihre Botschaften und Inhalte innert vorgegebener Grenzen selber. Dazu erhielten die Fachredaktoren eine eintägige Systemführung. Seit Neuem sind die Fachabteilungen für Gestaltung, Aktualität und Informationsumfang der Inhalte verantwortlich und sie sind auch in der Lage diese selber zu pflegen.

Die aktive Gruppe, die engagiert Seite um Seite aufs Internet stellte und auch weiter betreut: Jürg Bolliger (ZfW), Gabi Bryner (Personal, Bau, Betrieb), Robert Frech (VFB), Bernd Hillemeier (SFB, VFB), Claus Mayer (Schneeräumung, Steffenbachbrücke), Beat Moser (Marketing), Heinz Unterweger (VFB, Werkstatt Aarau), Peter Walser (Marketing), Julian Witschi (VFB) und Robert Wyss (DFB AG). Weitere Redaktoren und auch Übersetzer sind willkommen.

Heute können wir mit Stolz auf die Version 0 des neuen Webauftritts blicken. Das wichtigste Ziel ist erreicht: Alle drei Institutionen treten gemeinsam, an einem gemeinsamen Ort und unter einem einheitlichen Erscheinungsbild auf. Reaktionen von Besuchern haben uns gezeigt, dass unser neuer Auftritt gut ankommt und wir auf dem richtigen Weg sind.

Initial hat das Projektteam (Max Annen, Hans-Peter Sigrist und Kurt Hunn) sichergestellt, dass alle Betroffenen zum Zug kamen. In Zukunft wird eine Redaktionskommission, die zurzeit aufgebaut wird, diese Aufgaben übernehmen. Sie wird aus Vertretern der drei Institutionen (Fachbe-



reichsredaktoren) bestehen und durch einen Chefredaktor geleitet werden. Ein Webauftritt als Schaufenster einer Unternehmung muss sich laufend erneuern, sich den aktuellen Gegebenheiten anpassen und auf Reaktionen von Kunden, Partnern, Interessenten, Geldgebern und Mitarbeitenden (Anspruchsgruppen) reagieren können. Wir können nun den direkten Dialog mit diesen Anspruchsgruppen führen.

Viereinhalb Jahre hat es gedauert, etliche tausend Arbeitsstunden wurden investiert, und was man heute davon sieht, ist vergleichbar mit der Spitze eines Eisberges oder mit dem Schaufenster einer Firma. Und dabei ist erst das drin, was für die bald beginnende Dampfbahnsaison zwingend nötig ist.

Unser Schaufenster hat nun ein neues, freundliches Gesicht erhalten. Wir freuen uns auf euren Besuch im www.dfb.ch und Rückmeldungen im Gästebuch.

Die Arbeit geht uns nicht aus; wir arbeiten an der Version 1: Übersetzungen ins Englische und Französische, konkretisieren von Datenbankverbindungen, Migration verbleibender Inhalte der alten Website (z.B. Werkstattberichte), Integration weiterer Sektionen des VFB und viele notwendige Anpassungen. In Bälde werden viele Informationen, die heute

schon in Datenbanken eingepflegt sind, direkt in öffentlichen Seiten angezeigt werden: Beispielsweise erscheint der Termin der nächsten Hauptversammlung, die der Vorstand der Sektion Berlin zu Hause in die Intranet-Agenda einträgt, sekundengleich im Portal und bei allen Partnersektionen, sofern jener das will. Und all dies, ohne dass wie bisher ein Webmaster dafür bemüht werden müsste.

Vorarbeiten und Webauftritt wurden ausschliesslich im Frondienst mit sehr knappen Ressourcen erbracht, es wurde kein einziger Franken für externe Unterstützung oder Leistungen ausgegeben. Wo keine tauglichen, kostenlosen «Open-Source-Anwendungen» zu finden waren, stellten wir sie selber her. Die dfb kann heute, neben Bahngleisen, Mauern, Loks und Wagen, auch noch ein Intranet bauen!

Dies haben wir ganz speziell **Max Annen und Hans-Peter Sigrist** zu verdanken. Sie haben das Ganze angestossen und in diesen viereinhalb Jahren eine enorme Leistung vollbracht, mit viel Herzblut an der Sache gearbeitet und immer wieder Rückschläge, aufkommende Zweifel weggesteckt und ihr Ziel konsequent verfolgt. Ein ganz herzliches Dankeschön an die beiden.

Sektion Rhein-Main dankt den Spendern aus Deutschland

Von Joachim Ziegler, Vorsitzender VFB Sektion Rhein-Main e. V.

Unwetter und die von ihnen verursachten Schäden haben nur ein Gutes: Sie stärken die Solidarität und erhöhen die Hilfsbereitschaft unter den Betroffenen.

So waren auch die Mitglieder des VFB, die Aktionäre der DFB AG und alle Freunde der Furka-Bergstrecke in Deutschland «betroffen» und zeigten das in einer grossen Zahl von Spenden.

Wir haben bereits in der letzten Ausgabe des dadf darüber berichtet und können nun das Spendenaufkommen beziffern.

Derzeit beläuft sich die Summe der Spenden auf 50'500 Euro bzw. CHF 60'500.– (gerundet; Stand Mitte April 2012. Dabei gingen auf das VFB-Konto rund 23'500 Euro und auf das Konto der Sektion Rhein-Main rund 27'000 Euro ein.

Die Mittel erreichen via Stiftung Furka-Bergstrecke die DFB, die sie zur Behebung der Unwetterschäden einsetzt. Wir werden darüber berichten.

Die Beträge stellen das vorläufige Ergebnis dar und können noch steigen. Unsere

Kasse ist weiterhin rund um die Uhr geöffnet unter

VFB Sektion Rhein-Main e.V.
Kontonummer 1043 9302
Volksbank Lauterbach eG
BIZ 519 900 00

Die Sektion Rhein-Main und der Verein danken allen, die mit ihren Spenden geholfen haben, die finanziellen Lasten der Behebung der Unwetterschäden zu tragen.

Zum Abschluss nochmals die Anregung: Kommen Sie zur Furka-Bergstrecke, fahren Sie mit den Zügen der DFB und überzeugen Sie sich, wofür Ihre Spenden verwendet wurden!

Wettbewerb zugunsten Aufbau der HG 4/4 in Chur

Das Reisebüro Dampfreisen Ostschweiz organisiert seit 1994 Bahnreisen zur Dampfbahn Furka Bergstrecke. Alle Jahre wurde die Teilnehmerzahl zusammengezählt. Der 1000ste Gast war 2003 dabei, momentan fehlen noch 25 Personen bis zur Zahl 1500. In Chur werden derzeit die beiden Dampfloks HG 4/4 aufgearbeitet. Dazu braucht es nebst Freiwilligenarbeit auch sehr viel Geld. Die Dampfreisen Ostschweiz möchte helfen, dazu möglichst viel Geld zu sammeln. Deshalb dieser Wettbewerb.

Die Wettbewerbsfrage heisst:

Aus welchem Kanton der Schweiz oder aus welchem Land Europas kommt der 1500ste Fahrgast?

Je eine Antwort kostet Fr. 10.–, die voll für den Wiederaufbau der HG 4/4 verwendet wird.

Es sind mehrere Antworten erlaubt.

Total 3 Gewinner erhalten je 2 Tageskarten der Furka Dampfbahn.

Einsendeschluss ist der 25. Juli 2012 (Poststempel)

Einzahlungen an Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald, Konto 60-293080-2 Wettbewerb

✂

Wettbewerbs-Antwort

Meine Adresse:

Einsenden an: Dampfreisen Ostschweiz, Bruno Rütli, Augartenstrasse 18, 9204 Andwil

Oder Mail: info@dampf-reisen.ch

GV 2012

1000er-Club HG 4/4

Von Annemarie Schriber, Aktuarin 1000er-Club

Foto: Jürg Zimmermann



Kurt Aeberli, umtriebiger Präsident des 1000er-Clubs / Kurt Aeberli, inlassable président du Club des 1000

Foto: Jürg Zimmermann



Paul Tschudin, Ex-Präsident der Sektion Nordwestschweiz / Paul Tschudin, ancien président de la section Nordwestschweiz

Foto: Jürg Zimmermann



Traugott Naef, Revisor des 1000er-Clubs / Traugott Näf, réviseur-comptable du Club des 1000

Am 24. März trafen sich knapp 30 Personen zur diesjährigen Generalversammlung in der Wagenwerkstatt Aarau.

Zunächst bot sich Gelegenheit zur Besichtigung der Wagenwerkstatt. Kurt Aeberli, Präsident des 1000er-Clubs und ebenfalls «Froni» in der Wagenwerkstatt, erklärte die einzelnen Schritte der Renovationsarbeiten. Zunächst wird ein Wagen zerlegt. Die noch brauchbaren Teile werden fein säuberlich beschriftet und aufgeschichtet. Nichtbrauchbares wird vermessen, um so neue Teile herzustellen. Auch neuere Techniken halten bei der Renovation Einzug. Zum Beispiel werden in die Rahmen der Fenster Sarnplastik eingezogen, damit eindringendes Wasser keine Schäden mehr verursacht.

Der Einblick in die Arbeit der Fronis der Wagenwerkstatt hat vielen Teilnehmern vor Augen geführt, dass für den Betrieb und die Bereitstellung des Rollmaterials an vielen Fronten hart gearbeitet wird. Ohne Loks kein fahrbarer Zug, ohne Wagen keine Reisenden. Die Sektion Aarau

hat anschliessend ein Aperitif mit einheimischem Wein offeriert. Ganz herzlichen Dank.

Die Geschäfte der **GV** konnten dank der speditiven Leitung durch den Präsidenten, Kurt Aeberli, zügig abgewickelt werden.

Foto: Jürg Zimmermann



Clubmitglieder unter sich: links der Redaktor Ruedi Traub, rechts der Präsident der Sektion Edelweiss, Kurt Baasch / Membres du club entre eux: à gauche le rédacteur Ruedi Traub, à droite le président de la section Edelweiss, Kurt Baasch.

Kurt Aeberli ist optimistisch, dass die Lok HG 4/4 – wie vorgesehen – 2014 in Betrieb genommen werden kann, dass heute also die zweitletzte GV vor Auflösung des Vereins abgehalten wird. Die Arbeiten an der HG 4/4 stehen auch wegen der drohenden Kündigung der Werkstatt Chur unter diesem Zeitdruck.

Zu Reden gab einzig das Traktandum Finanzen. Es liegt lediglich die Rechnungslegung des clubeigenen Kontos bei der Aargauer Kantonalbank vor. Es besteht immer noch ein Konto bei der Stiftung, dessen Stand leider nicht zu erfahren war. Die Versammlung stimmte einem Antrag des Revisors zu, bei der Stiftung zu intervenieren, dass per Ende 2012 auch dieses Geld überwiesen wird.

Die DFB sucht zur Begleitung des Löschezuges auf dem Streckenabschnitt Oberwald–Gletsch freiwillige Helfer.

Voraussetzungen:

- ein wenig technisches Verständnis (Funk, Motorspritzen-Bedienung etc.) ist wünschenswert
- Geländebezogene «Fussgänger-Tauglichkeit», Einsätze im Böschungsbereich!
- «Bergtaugliches» Schuhwerk, Bekleidung etc.
- Aufmerksamkeit in der Beurteilung während der Löschbegleitungs-Fahrt (Rauchgeruch, Rauch sichten; unter/oberhalb des Trasses!)
- Feuerwehrmann(-Frau) keine Voraussetzung, jedoch von Vorteil (Fachwissen)!

Eine Einführung ins Metier erfolgt durch einen Feuerwehrmann. Wie bei der DFB üblich, heisst es auch hier: Kost und Logis frei. Die Einsätze erfolgen an den Betriebstagen; in diesem Jahr vom 23. Juni bis 7. Oktober jeweils Freitag bis Sonntag und vom 6. Juli bis 19. August täglich.

Weitere Auskünfte bei:

Jost Ziegler, Depotchef Realp, Tel. 079 503 02 37, depotchef.realp@dfb.ch

Peter Schwarzenbach, Leiter Personal, Tel. 079 673 60 65, personaldienst@dfb.ch

In der Werkstatt Chur tut sich Grosses für die HG 4/4

Zwei fast neue Rahmen für die HG 4/4 704 und 708

Von Jakob Knöpfel, Projektleiter Revision HG 4/4

Die Rahmen der HG 4/4 waren in schlechterem Zustand als erwartet. Dank dem Entgegenkommen der Stadler-Rail, vorab Herr Peter Spuler, konnte man wichtige Arbeiten in diesem Betrieb durchführen.

Rahmen verlangte das BAV technische Nachweise. Die Berechnungen, die für die Eingriffsverhältnisse nötig waren sowie die Konstruktion der Zug- und Stossvorrichtung wurden extern in Auftrag gegeben.

Parallel zu diesen Arbeiten wurde als erste Lok die 708 zerlegt. Der von allen Anbauteilen befreite Rahmen wurde grob von Schmutz, Öl- und Farbresten gereinigt und anschliessend in ein Sandstrahlwerk

Anfang Februar 2012 wurde der zweite der beiden neu gefertigten Lokomotiv-Rahmen von Aadorf nach Chur überführt. In diesem Bericht soll der nicht ganz unbeschwerliche Weg, bis es soweit war, beschrieben werden.

In einer ersten groben Planung vor Revisionsbeginn gingen wir davon aus, dass die beiden bestehenden Rahmen weiter verwendet werden können. Von Anfang an war aber klar, dass Anpassungen nötig sein werden. So müssen die Zug- und Stossvorrichtungen unseren Normen sowie auf die Höhe 620 mm ab SoK, gleich wie RhB/MGB, angepasst werden (Vietnam 825 mm). Im Weiteren ist eine Korrektur der Eingriffshöhe der Triebzahnräder nötig, da die Zahnstangen in Vietnam 10 mm höher verlegt waren als bei der DFB. Für diese beiden Änderungen am

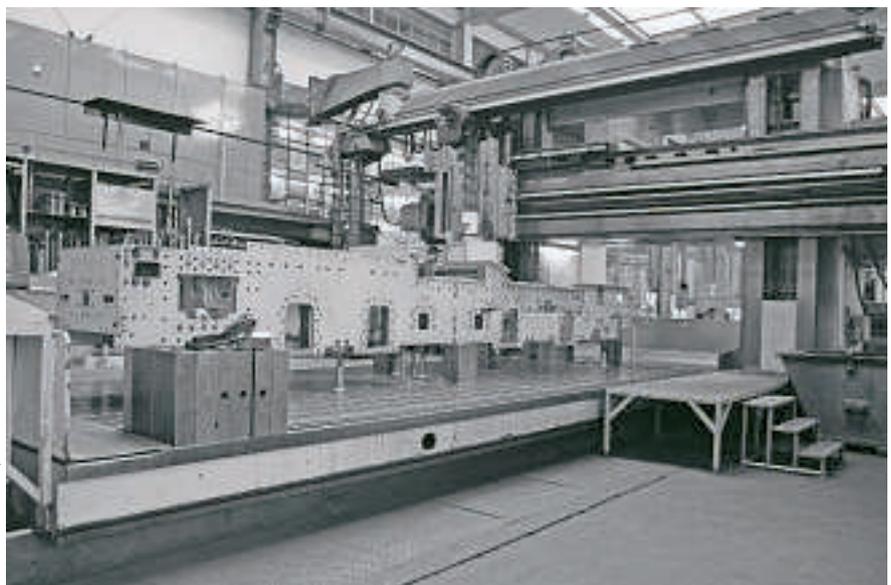


Foto: Jakob Knöpfel

Bearbeitung der Rahmen auf dem Waldrich Portalfräswerk bei der Firma Bosshard in Aadorf / Usinage du châssis avec l'aléseuse-fraiseuse à portique, dans l'entreprise Bosshard à Aadorf

überführt. Nach der Rückführung in unsere Werkstatt in Chur musste mit einiger Ernüchterung festgestellt werden, dass neben den schon bei der Grobreinigung zum Vorschein getretenen Schäden ein zwar wieder geschweisster Durchbruch des Rahmens auf Höhe der Vorgelegewellenlagerung vorlag. Im Weiteren war eine grössere Anzahl Niete, die im Zusammenhang mit diesen Schweissarbeiten ersetzt wurden, lose oder hatten mangelhafte Schliessköpfe. Anschliessend zerlegten wir den als Ersatzteilspender vorhandenen Unterbau von Lok 706. Nach dem Sandstrahlen kamen ähnliche Schäden zum Vorschein, der Zustand war aber insgesamt etwas besser als bei ersterem. Am Rahmen von Lok 704 waren zusätzlich noch starke Deformationen im Bereich der Stehkesselauflage und des Aschenkastens festgestellt worden. Es ist zwar normal, dass bei einem solchen Projekt Überraschungen auftreten. Hier aber wurde ein sehr kritisches Ausmass erreicht, sodass wir grundsätzlich Überlegungen über das wie Weiter machen mussten.

So stellten sich einige Fragen wie:

- Ist eine dauerhafte Reparatur möglich und sinnvoll?
- Sollen neue Rahmen als Schweisskonstruktion hergestellt werden?

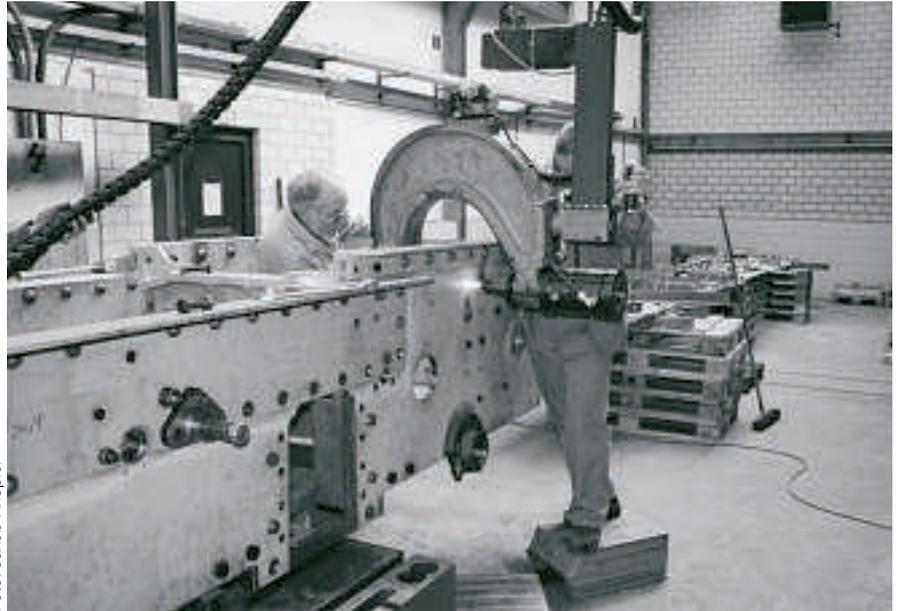


Foto: Jakob Kröpfel

Nietarbeiten mit hydraulischer Nietpresse / Travaux de rivetage avec la presse à river hydraulique

- Sollen neue Rahmen als Nietkonstruktion aufgebaut werden, unter Verwendung der noch brauchbaren Teile?
- Welche Kosten entstehen zusätzlich?
- Wer kann uns unterstützen?
- Ist es überhaupt möglich mit freiwilligen Mitarbeitern eine solch immense Arbeit zu vollbringen?

Also ein gerüttelt Mass an nötigen Abklärungen.

Der Schreibende besuchte mehrmals das SLM-Archiv in Winterthur und durchsuchte die vorhandenen Akten der Projekte HG 4/4 Vietnam und HG 4/5 Nilgiri Indien. Die Nilgiri-Lokomotiven, die in mehreren Losen von 1914 bis 1952 in Winterthur gebaut wurden, haben eine grosse Ähnlichkeit mit unseren Lokomotiven. Viele Teile sind wenig verschieden zu unseren beiden HG 4/4. So sind die Rahmen aus gleich dicken Blechen hergestellt; auch wurden 1952 die gleichen Materialien und Abmessungen verwendet wie schon 1914 und wie 1923/1930 bei unseren Lokomotiven.

Die Rahmenrisse gehen auch nicht wie meistens bei solchen Schäden von den Achslagerausschnitten aus, sondern beginnen im Bereich der Vorgelegewellenlagerung des Zahnradantriebes. Gespräche mit ehemaligen Technikern von SLM bestätigten unsere Vermutung, dass die Risse eher auf Schwingungen des Zahnradantriebes zurückzuführen sind.

Die Abklärungen, die mit den obigen Zeilen nur andeutungsweise aufgelistet sind, führten zu nachstehenden Entscheidungs-Grundlagen.

Bei einer Reparatur der alten Rahmen kann nur ein Flickwerk herauskommen, bei dem Aufwand und Ertrag in krassem Missverhältnis stehen. Ein Neubau als

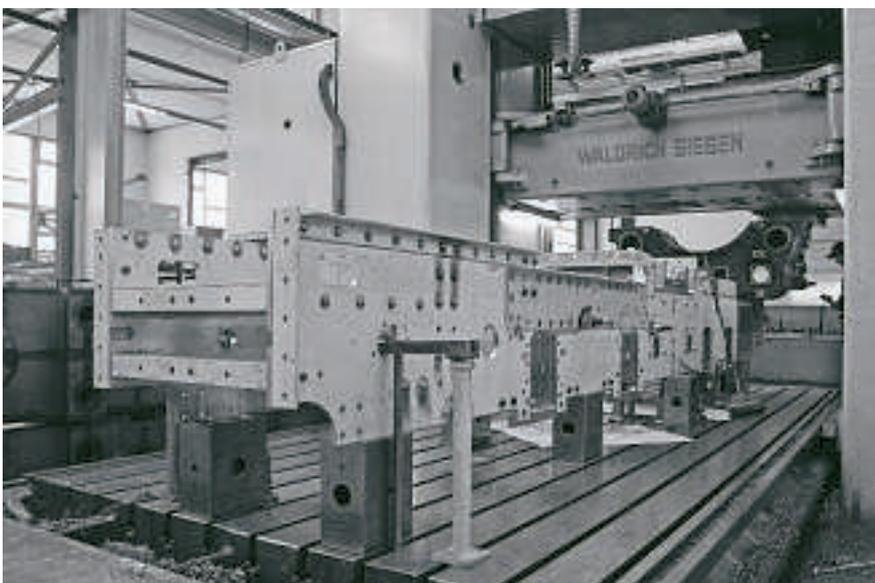


Foto: Jakob Kröpfel

Bearbeitung der Rahmen auf dem Waldrich Portalfräswerk bei der Firma Bosshard in Aadorf / Usinage du châssis avec l'aléuseuse-fraiseuse à portique, dans l'entreprise Bosshard à Aadorf

Grimselwelt und Furka-Dampfbahn 2012

Mit PostAuto und Dampfbahn zu Besuch in der Grimselwelt
(Kraftwerk Grimsel 2 und Kristallkluft Gerstenegg)
Aufenthalt in Gletsch, dem alpinen Knotenpunkt

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

Sonntag, 24. Juni	Donnerstag, 9. August
Donnerstag, 12. Juli	Donnerstag, 16. August
Donnerstag, 19. Juli	Sonntag, 2. September
Donnerstag, 26. Juli	Sonntag, 9. September

Von Luzern mit dem Postauto via Brünigpass und Innertkirchen nach Guttannen, Gerstenegg. Unterirdische Fahrt durch den 3 km langen Stollen zum Kraftwerk Grimsel 2. Besichtigung der Kraftwerksanlagen und der märchenhaften Kristallkluft. Weiterfahrt mit dem Postauto über den Grimselpass nach Gletsch (geschütztes Ortsbild von nationaler Bedeutung), gemeinsames Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône. Der krönende Abschluss ist die Erlebnisfahrt mit der attraktiven Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) von Gletsch nach Realp (siehe Karte auf der Rückseite). Anschliessende Rückfahrt mit dem Postauto direkt nach Luzern.

Preise (in CHF)

128.–	Pauschalpreis für Erwachsene (Einheitstarif)
35.–	Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
16.–	Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

Inbegriffen sind die Reiseleitung, alle Fahrten mit dem Postauto, geführte Besichtigung des Kraftwerkes Grimsel und der Kristallkluft Gerstenegg, das Mittagessen im historischen Hotel Glacier du Rhône in Gletsch (ohne Getränke), und die Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Gletsch nach Realp in 2. Klasse. Mindestteilnehmeranzahl: 20 erwachsene Personen. Kurzfristiger Einsatz von Diesel-Loks vorbehalten.

Mittagessen

2-Gang-Menü mit Suppe und Tagesteller «Glacier du Rhône» (Selbstbedienung). Getränke und Dessert nach Wunsch und separat bezahlbar.

Auskunft, Buchung und Billettverkaufsstelle

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Buchung bis 7 Tage vor Reisetag
E-Mail Reisedienst: reisedienst@dfb.ch
Telefon 0 848 000 144, www.dfb.ch



Fahrplan

Luzern Postauto	ab 08:30	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Treffpunkt Parkplatz Gerstenegg	10:05	
Kraftwerk Grimsel 2 / Kristallkluft	an 10:20	bis 12:20
Gletsch (Mittagessen)	13:00	
Gletsch DFB	ab 14:25	
Furka	an 15:00	
Furka	ab 15:30	
Realp	an 16:15	
Realp Postauto	ab 16:25	
Luzern	an 18:00	





Quelle der Alpen

Zum Quellgebiet der Rhone

ABENTEUER ROTTENSCHLUCHT

Angebote gültig am Freitag, Samstag und Sonntag vom 6. Juli bis 30. September 2012

MGBahn und Rottenschlucht

Ausflugsticket 2.Klasse (gültig zwei Tage)

- Hinfahrt von einem Einsteigebahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn nach Oberwald
- Fahrt in einem mit Diesellokomotive geführten Zug auf Strecke Oberwald – Gletsch – Oberwald
- Rückfahrt ab Oberwald an den Einsteigebahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn

Preisbeispiele in der 2. Klasse:

		1/1	1/2-Abo
ab Disentis	CHF	70.40	50.40
ab Andermatt	CHF	53.20	41.80
ab Fiesch	CHF	51.60	41.00
ab Visp	CHF	69.60	50.00

Verkauf der Spezialbillette an allen bedienten Bahnhöfen der MGBahn, am SBB-Billettschalter in Brig und Visp sowie durch das MGB-Zugpersonal. Keine Ausgabe an den Billettautomaten möglich.

Postauto Grimselpass und Rottenschlucht

Kombi-Spezialbillett ab Meiringen

Gültig für eine Hin- und Rückreise ab Meiringen mit dem Postauto durch die wilde, karge Gebirgslandschaft des Grimselpasses, geprägt von Stauseen, Kraftwerkenanlagen und Granitgestein zum alpinen Knotenpunkt Gletsch. Das Angebot umfasst ausserdem eine Ausflugsfahrt im historischen Zug mit Diesellokomotive durch die romantische Rottenschlucht Gletsch – Oberwald – Gletsch in 2.Klasse.

Preise ab Meiringen:

	1/1	1/2-Abo	GA
CHF	76.80	53.60	45.40

Verkauf der Spezialbillette ausschliesslich im Postauto Meiringen – Grimselpass – Gletsch Meiringen ab 10.50 h — Gletsch an 12.14 h



Die Sitzplatz-Reservation in den Zügen zwischen Oberwald und Gletsch wird empfohlen. Bitte die elektronische Platzreservierung benutzen: Internet: www.dfb.ch/reisedienst (bis 16.00 Uhr am Vortag). Fahrt in Dampfzügen gegen Zuschlag möglich.

Historische Reisezüge mit Diesel- oder Dampflokomotive sowie mit Nostalgie-Personenwagen und offenen Aussichtswagen

Fahrplan 2012

Freitag, Samstag und Sonntag vom 6. Juli bis 30. September

Lokomotive:			Dampf	Diesel	Dampf	Diesel
Oberwald DFB	ab		K 10.30	11.25	13.55	14.50
Gletsch DFB	an		K 11.00	11.45	14.20	15.10
Lokomotive:		Dampf	Dampf	Diesel		Diesel
Gletsch DFB	ab	K 09.30	12.00	13.15		16.05
Oberwald DFB	an	K 10.00	12.25	13.40		16.30

K Zug verkehrt nur am Samstag und Sonntag.

Oberwald–Gletsch

Einfache Fahrt:

CHF 19.00

Hin- u. Rückfahrt:

CHF 38.00



Reise im Dampfzug:
Die Benützung ist nur gegen Zuschlag und vorgängige Platzreservierung möglich.

Fahrpreise 2012

pro Person 2.Klasse

Einfach Hin + Rück

Billett Dieselzug CHF 19.00 CHF 38.00

Dampfzuschlag CHF 10.00 CHF 10.00

Gruppen ab 10 zahlenden Personen erhalten 20 % Rabatt und je eine Freifahrt pro 20 zahlende Personen.

Familien-Ermässigung Oberwald–Gletsch:

Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren fahren in Begleitung mindestens einer Person der Eltern oder Grosseltern an allen Betriebstagen gratis (ohne Sitzplatzgarantie). Die Gratisfahrt wird nur in Fahrplanzügen der 2.Klasse und nur für maximal vier Kinder pro Familie gewährt. Kinder und Jugendliche ohne Begleitperson bezahlen 50 % des Fahrpreises für Erwachsene.

Historische Siedlung Gletsch

Besuchen Sie Gletsch mit seinen interessanten Sehenswürdigkeiten und Naturschönheiten.

Mehr Informationen: www.dfb.ch

www.oberwaldgletsch.ch

www.infopoint-gletsch.ch

Grand Hotel Glacier du Rhône in Gletsch

Herzlich willkommen

Ruhe, Natur und Gastfreundschaft im Angesicht des Rhonegletschers.

Erleben Sie den Bergsommer auf 1759 m über Meer in seinen schönsten Farben und an einem historisch wertvollen Ort mit interessanten Sehenswürdigkeiten.

Übernachten wie zu Grossmutterns Zeiten

Kohldampf? Stärken Sie sich bei einem Zwischenhalt in unserem Restaurant.

Erbaut 1857 bis 1914 von der Hotelierfamilie Seiler als Gebirgshotel. Es beherbergt heute u.a. einen historisch wertvollen Speisesaal, rustikal ausgestattete Nebenräume und Zimmer mit gepflegter Nostalgie-Einrichtung.

Platzreservierung

In den Zügen mit Diesellokomotive:

Für Einzelreisende möglich, für Gruppen obligatorisch

In den Zügen mit Dampflokomotive:

Die Benützung der Dampfzüge ist nur gegen vorgängige Platzreservierung möglich.

Bitte Sitzplätze über Internet reservieren:

www.dfb.ch/reisedienst

(möglich bis am Vortag um 16.00 Uhr)



Buffet in Selbstbedienung

Besuchen Sie uns im neu gestalteten Selbstbedienungsrestaurant. Durchgehend geöffnet von Mai bis Oktober jeweils ab 8.00 bis 18.00 Uhr. Abends mit Reservation.

Sonnenterrasse mit Blick zum Rhonegletscher

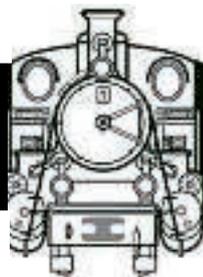


Hotel Glacier du Rhône , CH-3999 Gletsch

Telefon 027 / 973 15 15

www.glacier-du-rhone.ch

Lokomotiv-Modell



100 Jahre
Furka-Dampfloks
1913 bis 2013



Handmuster

Das Vorbild

Die zehn Vierzylinder-Heissdampf-Verbundlokomotiven des Typs HG 3/4 mit getrennten Adhäsions- und Zahnradantrieben wurden 1913/14 von der Furkabahn Brig-Furka-Disentis (BFD) bei der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur beschafft. Heute sind aus dieser Serie bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) die drei Lokomotiven Nr. 1 (Furkahorn), Nr. 4 (ohne Namen) und Nr. 9 (Gletschhorn) beheimatet.

Die Dampflokomotiven HG 3/4 Nr. 1 und 4 dürfen im Jahr 2013 ihren 100. Geburtstag feiern. An dieses Jubiläum soll mit speziell organisierten Aktivitäten erinnert werden.



Handmuster



Das Modell

Weitgehend massstäbliche Nachbildung der DFB-Lokomotive HG 3/4 Nr. 1 in Handarbeit aus Metall gefertigt. Auf Gleisstück montiertes Standmodell mit folgenden Abmessungen: Länge 32 cm, Breite 10 cm, Höhe 17 cm; bruchsicher verpackt in Kartonschachtel. Jedes Exemplar ist ein Unikat.

Exklusiv beim DFB-Souvenirshop ab frühestens Juni 2012 erhältlich. Vorbestellungen ab sofort möglich.

Preis: CHF 58.00

Artikel-Nr. 6010 9159

Souvenir-Shop

DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf
Telefon 041 / 870 11 13 — Fax 041 / 870 07 86

Besuchen Sie unseren WebShop: www.dfb.ch

Fortsetzung S. 18

Schweisskonstruktion ist mit unseren Einrichtungen und den freiwilligen Mitarbeitern der DFB nicht möglich, müsste also extern vergeben werden.

Bei einer Schweisskonstruktion könnten die noch brauchbaren Teile nicht weiter verwendet werden; im Weiteren wären Berechnungen zuhanden der Aufsichtsbehörde nötig.

Die DFB wäre aber mit dem vorhandenen Personal in der Lage, auf Grundlage der alten Pläne, den Rahmen neu zu zeichnen und mit dem zur Verfügung stehenden CAD-Programm allfällige Schwachpunkte zu eruieren.

Die Firma Stadler Rail war bereit, uns beim Aufbau von neuen Rahmen zu unterstützen. Ein weiteres, zwar nicht entscheidendes Argument war, dass sich die DFB die Erhaltung von technischem Kulturgut auf die Fahnen geschrieben hat und das sollte man, wenn möglich, mit den Techniken aus der Entstehungszeit der Objekte erzielen.

Diese ganzen Vorarbeiten, das Erstellen der neuen Pläne sowie die Abklärungen, wer macht was und zu welchen Konditionen, benötigte etwa eineinhalb Jahre, ein herber Rückschlag für das Projekt HG 4/4.

Dank der sehr grosszügigen Unterstützung durch Herrn Peter Spuhler, dem

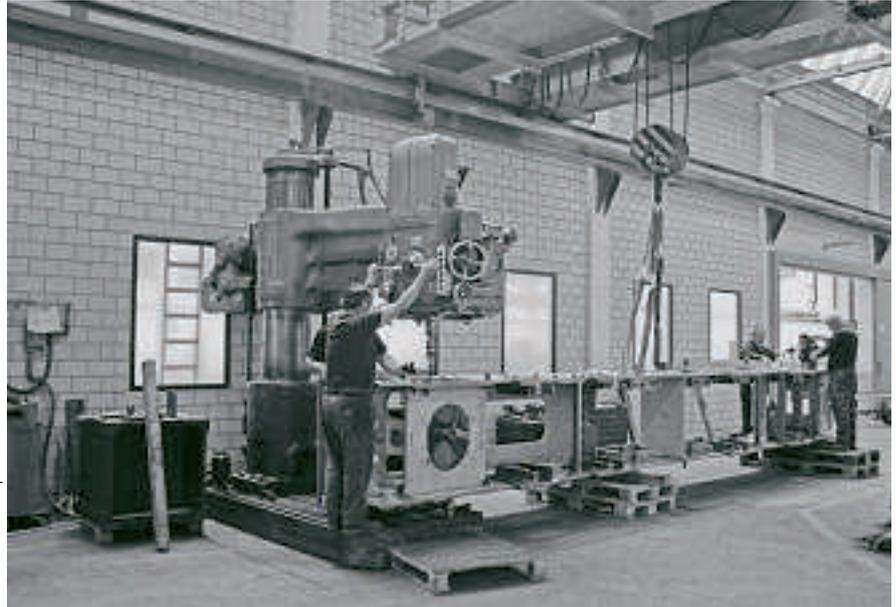


Foto: Jakob Knöpfel

*Bohrarbeiten mit Radial-Bohrwerk und Magnet-Bohrmaschine
Travaux de forage avec l'aléuseuse radiale et la foreuse à aimant*

Besitzer der Firma Stadler-Rail waren aber Voraussetzungen geschaffen worden, um nun voller Elan an das nicht alltägliche Projekt heranzugehen. Ein grosser Vorteil war auch, dass durch den Neuaufbau vor allem im Bereich der Vorgelegewellen wieder mit den Urmassen gearbeitet werden konnte. Auch konnten technische Verbesserungen realisiert werden, was den Zusammenbau und die späteren Unterhaltsarbeiten stark er-

leichtern wird. Die Arbeiten gestalteten sich folgendermassen: Die neuen Rahmenbleche wurden mittels Wasserstrahl zugeschnitten und nach Winterthur geliefert. Auf dem grossen Bearbeitungszentrum von Stadler Winterthur wurden als letzte Arbeit, vor der Demontage des Centers, alle Ausschnitte gefräst und ein Teil der Löcher für die Nieten und Schrauben vorgebohrt. Die zur Stadler Rail gehörende Giesserei Biel erstellte die neuen Stahlgussteile. Für das Zusammenstellen, Verbohren und Nieten wurde der DFB in Winterthur eine Halle mit 10-t-Kran zur Verfügung gestellt. Diese Arbeiten wurden durch freiwillige Mitarbeiter der DFB-Werkstätte Chur, nebst den normalen Arbeitseinsätzen in Chur, mit einem Aufwand von etwa 1400 Stunden ausgeführt. Die mechanische Bearbeitung der zusammengebauten Rahmen erfolgte auf einem grossen Portalfräswerk bei der Firma Bosshard in Aadorf.

Allen Beteiligten, vor allem Herrn Peter Spuhler für die grosszügige Unterstützung und unseren freiwilligen Mitarbeitern der Lokrevisions-Werkstätte Chur gebührt grosser Dank. Ein gutes Gelingen dieses Projektes wäre ohne diese ausserordentlichen Einsätze nicht denkbar gewesen.

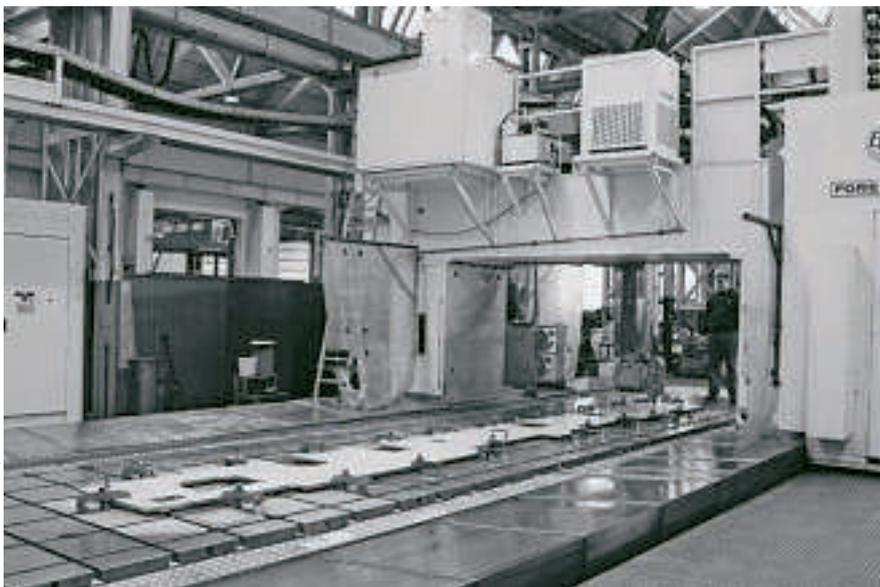


Foto: Jakob Knöpfel

*Bearbeitung Rahmenblech auf Bearbeitungs-Center Forest Line bei Stadler Winterthur
Façonnage des tôles de châssis sur le centre d'usinage Forest Line chez Stadler Winterthur*

Grosszügige Zuwendung

Legat Eduard Alfred Grüninger

Von Robert Frech und Peter Riedwyl, Präsident VFB bzw. Präsident SFB

Eduard Alfred Grüninger, Jahrgang 1921, wurde als Sohn eines Textilkaufmanns in Flawil SG geboren und wuchs in einer offenen und sozialen Familie auf. Sein Vater erbte ein Fabrikations- und Exportunternehmen der Baumwollgewebebranche, welches seinen Geschäfts- und auch seinen Wohnsitz in Flawil hatte. Hier ging Eduard Grüninger zur Schule, bis die Familie 1936 nach St. Gallen zog. Er blieb jedoch zeitlebens seiner Geburtsgemeinde verbunden und besuchte sie immer wieder zu Klassenzusammenkünften oder ähnlichen Gelegenheiten.

Im Alter von 19 Jahren, nach der Maturität, verliess Grüninger die Ostschweiz und begann eine kaufmännische Ausbildung bei der damaligen Bankgesellschaft in Basel und Genf.

1945 wechselte er in die Ciba und schon zwei Jahre später ermöglichte ihm die Firma einen Sprachaufenthalt in England um seine Sprachkenntnisse zu erweitern. Er arbeitete die nächsten Jahre in Manchester.

Alfred Grüninger blieb der Ciba auch nach der Fusion mit Geigy und später mit Sandoz – bei der nun unter dem neuen Namen Novartis bekannten Firma – treu und fand im Kader dieses weltbekannten Chemiekonzerns seine Lebensaufgabe.

Im Jahre 1963, im Alter von 42 Jahren, heiratete Alfred Grüninger Lilly Wälchli aus Zürich. Kinder bekam das Ehepaar keine. 1998 verstarb seine Ehefrau nach schwerer Krankheit.

Der Dampfbahn Furka Bergstrecke war er seit 2009 als Gönner für die HG 4/4 verbunden und als langjähriges Mitglied des Vereins Furka-Bergstrecke in der Sektion Nordwestschweiz bekannt. Er hat in seinem Testament den Verein und die Stiftung Furka-Bergstrecke mit einem namhaften Legat beschenkt.

VFB und SFB haben sich geeinigt CHF 250'000 für die Wagenhalle zu verwenden. Mit den Rückstellungen der Sektion Aargau und den Spenden bei der Stiftung liegen bereits fast



Eduard Alfred Grüninger hat den VFB und die SFB mit einem namhaften Legat beschenkt. / Eduard Alfred Grüninger a fait un don considérable à l'ALSF et à la SFB

CHF 400'000 auf der hohen Kante für eine Wagenhalle. Der grössere Teil des Restbetrages wird für die HG 4/4 verwendet und auch die Erweiterung der Werkstätte Realp wird davon profitieren. Persönlich können wir nicht mehr Danke sagen, aber Dank und Anerkennung für seine Grosszügigkeit ist ihm von seinen Dampfbahnfreunden gewiss.

Würdigung und Dank

Fritz Jost, stellvertretender Leiter ZfW, verlässt die DFB Ende Mai

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Im August 2009, kurz vor seiner Pensionierung als Leiter Technik bei der Jungfraubahn, kam Fritz Jost, eingeladen von unserem Diesel-Crew-Leiter, Jürg Bolliger, zu ersten Einsätzen zur DFB. Unter anderem nahm Fritz an Versuchsfahrten mit unseren Dampflokomotiven auf der Strecke Oberwald–Gletsch teil und überzeugte dabei mit seinen fundierten beruflichen Erfahrungen. Dann folgten praktische Einsätze bei den Einwinterungsarbeiten und, wie es so geht, wenn

ein Neuer mit einer überzeugenden Persönlichkeit wie auch mit Rat und Tat so positiv auffällt, wurde Fritz in Kürze zum Stellvertreter des damaligen Chef ZfW ernannt.

Anlässlich seiner ersten Teilnahme an unserer Geschäftsleitungs-Sitzung hielt Fritz jedoch deutlich fest: «Den Stellvertreterposten übernehme ich, aber nochmals als Chef-ZfW einsteigen, will ich definitiv nicht mehr.» Fritz wollte eben nicht nur Chefaufgaben lösen, sondern legte zwischen-

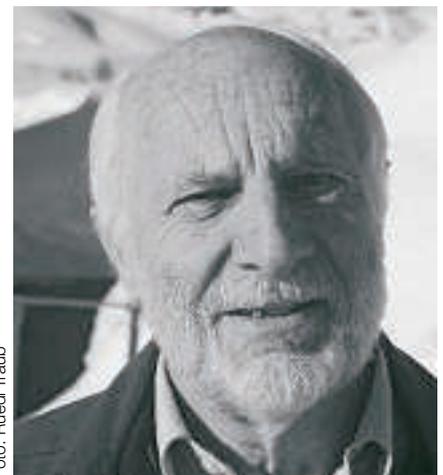


Foto: Ruedi Traub

Fritz Jost, alias «Gletscherfritz», Mitarbeiter ZfW / Fritz Jost, alias «Fritz des Gletschers», collaborateur TA

durch auch im täglichen Betriebsgeschehen selber Hand an, amtierte etwa als Die-

sel-Lokführer, packte mechanische Arbeiten an oder half im Gleisbau mit. Fritz überzeugt als integre Persönlichkeit. Er kann aufmerksam zuhören, besonnen und verständnisvoll auf Menschen eingehen, das Wesentliche beim Namen nennen und gemeinsam nach Lösungen suchen. Man fühlt sich von ihm verstanden und ernst genommen. Diese gewinnende Art aber verleitet uns teilweise auch zu leicht, in belasteten Situationen «nicht zu verzagen, sondern einfach «Gletscher-Fritz» zu fragen». Er wird es schon irgendwie richten! So übernahm Fritz in der Funktion als Stellvertreter 2010, nach dem Rücktritt des

damaligen ZfW-Chefs, Toni Westreichers, alle (auch die noch nicht gelösten) ZfW-Chef-Aufgaben. Zu erwähnen sind etwa: Budgetkontrollen, Administration, Umsetzen der neuen BAV-Prüfungsverfahren, Schlichten von Personalproblemen, Nachwuchsförderung, usw. Seit zwei Jahren schon suchen wir – leider (noch) erfolglos – einen neuen Chef-ZfW. Fritz half dabei intensiv mit und vermittelte uns mögliche Anwärter aus seinem früheren Berufsfeld. 2011 kündigte Fritz an: «Also, spätestens bis Ende Mai 2012 mache ich noch weiter, aber dann ist Schluss!» Dass Fritz nach seiner langjährigen Cheftätigkeit bei der BLS und

der Jungfraubahn jetzt nicht mehr länger die Belastungen als de facto DFB-ZfW-Chef ausüben will, ist absolut verständlich und zu respektieren.

Im Namen unseren Geschäftsleitungskollegen und Mitarbeitenden danke ich dir, Fritz, ganz herzlich für deine sorgfältige Leitung der Abteilung ZfW, deine wertschätzende Art und deine fundierten fachlichen Leistungen für unsere Bahn. Wir würden uns sehr freuen, mit dir in Kontakt zubleiben, dich um Rat fragen zu dürfen, dich als Reisegast anzutreffen oder dir vielleicht sogar wieder in einem praktischen Einsatz bei der DFB zu begegnen.

Die Bauabteilung bildet Sicherheitswärter aus

Funktionsausbildung «Sicherheitswärter DFB»

Von Manfred Willi, Bauabteilung DFB

Für die Steigerung der Baustellensicherheit an der Furka-Bergstrecke hat die DFB-Bauabteilung Anfang 2012 eine Funktionsausbildung «Sicherheitswärter DFB» ausgearbeitet und ausgeschrieben.

Die Ausbildung wurde am 31. März 2012 mit einer erfreulichen Anzahl von 32 Teilnehmern in Goldau durchgeführt. Erfreulich ist auch, dass alle Teilnehmer den anspruchsvollen Kurs mit Erfolg bestanden haben.

Damit stehen einerseits mehreren der langjährigen Baugruppen innerhalb ihrer Bauwochen «eigene» Sicherheitswärter zur Verfügung, andererseits haben sich mehrere Kollegen aus nahe gelegenen Regionen bereit erklärt, auch in einem neu geschaffenen Siwä-Pool für die besonderen Bedürfnisse der Bauabteilung zur Verfügung zu stehen.

Bei der Bearbeitung des Kursinhalts und bei der Durchführung stand uns mit Reinhard Iten ein kompetenter und ausgewiesener Eisenbahn-Sicherheitsfachmann der Firma SiBau ehrenamtlich zur Seite (siehe auch www.sibau.ch).



Foto: Manfred Willi

Die Gruppe der ausgebildeten Sicherheitswärter. / Le groupe des gardes de sécurité. Tout à droite, Manfred Willi en chemise à carreaux bleus.

Da wegen der limitierten Klassengrösse leider nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden konnten, führen wir eine Warteliste, um bei einer genügenden Anzahl von Interessenten einen Folgekurs auszusprechen und durchzuführen.

Wir danken allen unseren neuen Sicherheitswärttern für ihr grosses Engagement und wünschen ihnen gute Einsätze an unserer Strecke. Der Dank geht auch an alle, welche diese Ausbildung ermöglicht und unterstützt haben.

Nachruf

Hanspeter (Hampi) Bossert

Von Manfred Willi, DFB Bauabteilung

Am Sonntagmorgen, 6. Mai 2012 verstarb Hanspeter Bossert im 56. Lebensjahr. In ihm verlieren wir einen langjährigen Kollegen und einen kompetenten Fachmann. «Hampi», wie er fast allen Fronarbeitern bekannt war, stiess im Jahr 2001 zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Seinen Einstand leistete er im neu entstehenden Kantinen- und Unterkunftstrakt in Realp mit dem Verlegen von Wand- und Bodenplatten. Nach der Fertigstellung dieses Gebäudes und nach der Genesung nach einer schweren Krankheit zog es ihn nach Gletsch, wo er bei der Erstellung der Küchenräume und bei der Sanierung der Sanitäranlagen im Blauhaus tüchtig Hand anlegte und dort in Maria Fischer eine liebe, verständnisvolle und treue Lebensgefährtin fand.

Beim Bau der Werkleitungen auf der Strecke Oberwald–Gletsch und bei den Tiefbauarbeiten der Anschlussbauwerke in Oberwald war er ein unverzichtbarer Helfer. Einen Spezialeinsatz leistete er in Münchenbuchsee, wo er die neu angefertigte Konstruktion des Bahnübergangs «Bogen» mit einer massiven Betonkonstruktion versah.

Das Jahr 2010 brachte Hampi zurück nach Realp, wo er sich beim Bau der

ersten Etappe der Werkstatterweiterung engagierte. Nach deren Fertigstellung baute er zusammen mit unzähligen anderen Helfern die neue Bekohlungsanlage. Auch Fachleute sind von der Qualität und von der Genauigkeit dieses filigranen und komplizierten Betonbauwerks beeindruckt. Die nächsten Schritte seiner Tätigkeit waren die Unterfangung des Dreh-



Foto: Manfred Willi

Hanspeter (Hampi) Bossert ist ein ausgewiesener Baufachmann. Er arbeitete in Realp, Gletsch und und betonerte auch die Konstruktion der absenkbaren Zahnstange in Oberwald. / Hanspeter (Hampi) Bossert est un spécialiste expert de la construction. Il a travaillé à Realp, Gletsch et a fourni la construction en béton de la crémaillère escamotable à Oberwald.

scheibenrands und des Werkleitungskanals für die nächste Etappe der Werkstatterweiterung in Realp.

Am Freitagabend, den 4. Mai verliess er zufrieden und zuversichtlich die Baustelle. Für die südlichen Fundamente des Werkstattgebäudes hatte er bereits die Schalung und die Armierung erstellt. Betonpumpe, Fahr-mischer und Beton waren bereits bestellt für die Folgewoche, welche er nicht mehr erleben sollte. Die Lücke, welche er hinterlässt, ist jetzt schon deutlich spürbar. Die Bauabteilung der DFB verliert in Hanspeter Bossert einen ausgewiesenen Baufachmann und lieben Kollegen. Seine Bauwerke werden uns immer an ihn erinnern.

Nachruf

Jürg Gut

Von Paul Güdel, Marketing

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wurde von Freiwilligen wieder aufgebaut, betreut und unterhalten zur Freude von Bahnfreunden aus aller Welt, für Jung und Alt; es wird ein Kulturgut erhalten, das die bahntechnischen Pionierleistungen des letzten Jahrhunderts auch nächsten Generationen erlebbar, fühlbar macht. Die Pioniere der

Dampfbahn haben aber noch weiter gedacht, denn die Förderung der Talschaften Urseren und Goms, die Zusammenarbeit mit den Leistungsträgern von Verkehr, Tourismus, Hotellerie und Gastronomie sind weitere wertvolle Zielsetzungen.

Die Fronarbeit, die Kameradschaft, das gemeinsame Streben zum Erreichen die-

ser Ziele schweisst zusammen; es braucht Mut, Zeit und Hingabe. In verschiedensten Arbeitsbereichen wird gearbeitet, geplant, erwogen, umgesetzt, sei dies in der Administration, bei den vielseitigen Bauarbeiten, den Arbeiten an den Loks und Wagen, bei der Zugsbegleitung und Fahrdienstleitung, vom Souvenirhandel bis zum Marketing. Es ist ein Kampf mit und gegen die Natur der Hochalpen, die sich hier in grandioser Art entfaltet. Es ist die Welt der Furka Dampfbahn.

Und genau das hat Jürg Gut gesehen und unterstützt; er hat sich dafür eingesetzt.

Mit grosser Begeisterung hat er die Fertigstellung des letzten Teilstückes von Oberwald nach Gletsch miterlebt; er hat mitgefiebert.

Es war Jürg, der die Brücke über die junge Rhone geschmückt hat mit blauen Fähnchen der Dampfbahn.

Jürg Gut und seine Gattin Elsbeth betreuten erstmals im Jahre 2008 den Souvenir-Shop in Gletsch. Seine grossen beruflichen Erfahrungen erleichterten ihm die Arbeit, waren wertvoll nicht nur für die Betreuung der Kunden.

Er und seine Gattin wurden Mitglieder der Souvenir Artikel-Kommission und konnten so wesentlich zum Aufbau dieser wichtigen Abteilung beitragen.

Jürg Gut war auch Mitglied im Verein und engagierte sich in der Sektion Zürich; er motivierte auch Freunde zur Mitarbeit. Er war zu allen auch spontanen Arbeiten bereit, sei dies bei Computerstörungen, bei Inventurarbeiten oder ausserordentlichen Einsätzen wie bei der Eröffnung im Jahre 2010.

Gemeinsam mit seiner Gattin waren sie ein sehr geschätztes, unentbehrliches Team für die Dampfbahn.



Foto: Fritz Schmutz

*Jürg Gut bei Betonierungsarbeiten am Bahnhof Oberwald, 31. Juli 2010
Jürg Gut lors de travaux de bétonnage en gare d'Oberwald, le 31 juillet 2010*

Seit Herbst 2011 war uns bekannt, dass er mit gesundheitlichen Problemen konfrontiert war; er ging bewundernswert mit seiner Krankheit um; er rechnete mit einem neuen Arbeitseinsatz in Gletsch in diesem Jahre.

Die Krankheit war stärker als sein Wille, seine Zuversicht. Wir müssen heute von

ihm Abschied nehmen – seine Arbeitskameraden danken ihm, ehren ihn; sie fühlen sich in Trauer mit Elsbeth verbunden.

Alles hat seine Zeit: Winter und Sommer, Herbst und Frühling. Jugend und Alter, Wirken und Ruhe.

Nachruf

Toni Westreicher

Von Fritz Jost, Stv-Leiter ZfW DFB

Toni Westreicher, unser langjähriger Leiter der Abteilung ZfW ist am 17. März 2012 im Alter von 77 Jahren verstorben. Wir gedenken seiner in Ehren.

Toni übernahm im Jahr 2000, einige Zeit nach seiner Pensionierung bei der RhB als Leiter des technischen Büros, die Leitung der Abteilung ZfW der DFB.

Sein Augenmerk richtete er nebst dem gesamten Rollmaterial und der Zugförderung vor allem auf den Wiederaufbau der beiden aus Vietnam eingeführten Dampflokomotiven HG 4/4 und damit auch auf die Werkstätte Chur. Diese ist unter seiner Leitung zu einem ansehnlichen Spezialbetrieb mit entsprechenden Einrichtungen und Werkzeugmaschinen und grossem Know-how für Dampfloktechnik gewach-

sen und umfasst nebst einer gut eingerichteten Küche heute eine Fläche von 1200 m².

Seine grossen Fachkenntnisse setzte er zum Vorteil der DFB ein und sein Optimismus war legendär. So kommunizierte er an den Geschäftsleitungssitzungen oft, dass im ZfW alles «im grünen Bereich» sei. Voller Freude und Stolz durfte er die Wiedereröffnung der DFB-Strecke bis Oberwald im August 2010 erleben und mitfeiern. Sein Ziel, aktiv mitzumachen bis mindestens die erste HG 4/4 auf dem Netz der DFB im Einsatz ist, wurde ihm aus gesundheitlichen Gründen leider verwehrt und er musste sogar sein Amt als Leiter ZfW per Ende 2010 schweren Herzens niederlegen.

Toni, wir danken Dir postum für Deinen grossen Einsatz zu Gunsten der DFB herzlich und behalten Dich in guter Erinnerung.



Foto: Ruedi Traub

Toni Westreicher, unser langjähriger Leiter der Abteilung ZfW ist am 17. März 2012 im Alter von 77 Jahren verstorben. Toni Westreicher, depuis longtemps notre chef de la division TA, est décédé le 17 mars 2012 à l'âge de 77 ans.

Einblick in die Wagenwerkstatt an der Rohrerstrasse

Technisches Kulturgut neu belebt

Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission



Foto: Hansueli Fischer

Der neue Aargauer Sektionspräsident Roger Fibich / Roger Fibich, nouveau président de la section Argovie

AARAU (fi) – Die Sektion Aargau hat an einem Abend der offenen Türen einer grossen Gästeschar Einblick in die Aufarbeitung der Personenwagen B 4233 und AB 4062 geboten.

Von Ende Juni bis Ende September fahren Dampfzüge der DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) über die Furka von Realp nach Oberwald und umgekehrt. Die Gäste geniessen die Fahrt auf der historischen Strecke in zum Teil über 100 Jahre alten Wagen, die in Aarau aufgearbeitet, auf die aktuellen Bedürfnisse eines sicheren Betriebs angepasst und periodisch revidiert werden. Jeweils an Dienstag- und Donnerstagabenden schreineren und schlossern Freiwillige der Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke im ehemaligen Schlachthof an der Rohrerstrasse. Kürzlich waren die Tore für Gäste geöffnet. Sie kamen in hellen Scharen, wurden informiert und bewirtet. Sie wurden überdies eingeladen, Sitzplätze zu sponsern und/oder Vereinsmitglied zu werden.

Zwei Vierachser in der Kur

Nach einleitenden Worten des neuen Sektionspräsidenten Roger Fibich hat Werkstattleiter Werner Beer die aktuelle Tätig-

keit der Aarauer Werkstatt-Fronis erläutert. Der aus dem Jahr 1890 stammende, von SIG Neuhausen für die Visp-Zermatt-Bahn gebaute Vierachser B 4233 war nach einer wechselvollen Geschichte 1994 an der Furka zum Einsatz gekommen. In umfangreichen Arbeiten am Wagenkasten werden nun Wasserschäden behoben und technische Anpassungen vorgenommen. Das Fahrzeug soll zu Beginn der Saison 2013 wieder über den Pass verkehren.

Der andere, 1914 von SIG für die Brig-Furka-Disentis-Bahn gelieferte Vierachser, war zeitweise zum Güterwagen degradiert worden. Er wird unter der Bezeichnung AB 4062 als Personenwagen neu entstehen. Drehgestelle und Rahmen werden umfassend revidiert. Der Wagenkasten und die ganze Einrichtung müssen neu hergestellt werden. 2014 – also genau zum 100. Geburtstag – soll der aufgearbeitete Vierachser der DFB zur Verfügung stehen. Dieser Wagen ist der 13., der von der Sektion Aargau aufgearbeitet und der Dampfbahn zur Verfügung gestellt wird.

Lawinen bestimmen Zeitplan

Geschäftsleiter Urs W. Züllig war direkt aus dem Furka-Schnee nach Aarau gekom-



Foto: Hansueli Fischer

*Hier wird die Herstellung der Lok-Lampen erläutert.
Explications au sujet de la fabrication de lanternes de locomotives*

men. Die vom Unwetter im letzten Herbst herrührenden Schäden an der Strecke hatten auf der Walliser Seite nur teilweise behoben werden können. Nun hat die Schneeschmelze eingesetzt. Die Reparaturarbeiten werden wieder aufgenommen. Auf der Urner Seite liegt noch sehr viel Schnee, der wegen Lawinengefahr noch nicht geräumt werden kann. Ausserdem ist das Schadengebiet oberhalb der Steffenbachbrücke zu finden. Dieses technische Wunderwerk kann noch nicht montiert werden, weil es ebenfalls in einem Lawinengebiet gelegen ist. Der Zeitplan für die auf Fremdkosten von einer halbe Million Franken veranschlagten Instandstellungsarbeiten wird also von der Lawinsituation diktiert.

Die Fahrsaison 2012 an der Furka wird weitgehend wie 2011 gestaltet. Neu verkehren zwischen Oberwald und Gletsch historische Züge mit Dieseltraktion. Hier ist – im Gegensatz zum passquerenden

Verkehr – keine Platzreservation nötig. Die günstige Fahrplanlage und die Kombinationsmöglichkeiten mit Dampfzügen, Matterhorn Gotthard Bahn und Postauto

oder mit Wanderungen machen das Angebot durch die wildromantische Rottenschlucht attraktiv.

Tag der offenen Werkstatt, Samstag, 22. September 2012, 10.00–17.00, Pulvermühlestrasse 20, Chur

- Bus Nr. 2 ab Bahnhof Chur bis Haltestelle Güterstrasse. Wir bitten die Besucher möglichst mit dem ÖV anzureisen. In unmittelbarer Umgebung stehen keine Parkplätze zur Verfügung. Wer trotzdem mit dem Auto anreist, benützt bitte öffentliche PP.
- Zur Beantwortung von Fragen zum Projekt HG 4/4 und zur Revision der Lok HG 3/4 Nr. 9 steht das Personal der DFB-Werkstatt Chur zur Verfügung.
- Es wird eine Festwirtschaft mit Speis und Trank betrieben.
- Ferner sind zwei Stände zum Erwerb von Souvenirartikeln der DFB und zur Finanzierung von Einzelteilen der HG 4/4 aufgebaut.

Das HG 4/4-Team freut sich auf zahlreiche Besucher.

Engagement bénévole d'un genre spécial

De la grande banque à la construction de la voie

D'Erika Schäfer, manageuse de projet portfolio

SEDRUN – Des collaborateurs du Crédit Suisse ont désassemblé des rails démontés et les ont préparés pour une deuxième vie sur la Ligne sommitale de la Furka.

Quand aurez-vous de nouveau l'occasion de travailler dans la construction de voies ferrées? Étant donné que je suis une personne intéressée à tout ce qui est inhabituel, je me sentais immédiatement interpellée par cette proposition. Ce qui m'a passionné, c'est qu'il existe aussi des travaux pour des femmes qui n'ont pas un physique d'haltérophile.

Le matin était radieux, mais très froid. À la gare de Sedrun, Manfred Willi nous a aimablement accueillis. L'opportunité s'était présentée pour le Train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka de récupérer pour utilisation ultérieure des rails usa-

gés d'un chemin de fer à crémaillère. Il y a eu des informations très importantes concernant la sécurité. Comme nous travaillons dans le domaine des transports publics, nous avons immédiatement été équipés de vestes de sécurité d'un orange flamboyant. Le tabou absolu aurait été de se tenir à proximité de la pelleuse dans la zone de danger d'une charge suspendue ou instable. Ainsi, nous devions prendre garde à ne pas nous trouver sur le chemin des machines et ne pas nous mettre en danger.

Enfin, nous pouvions commencer. Nous étions tous affectés à une tâche définie. Chaque coupon de rails était complètement démonté. Tout était défait, examiné et trié d'après bon et mauvais matériel. Mon travail consistait à dévisser complètement des vis qui avaient au préalable été

Bénévolat et participation

Au Crédit Suisse, le volontariat d'entreprise est un important élément de la responsabilité d'entreprise. Dans le cadre de son programme de volontariat d'entreprise, le Crédit Suisse offre à ses collaborateurs au moins un jour par année pour un engagement en faveur d'une organisation d'utilité publique. Depuis trois années, un partenariat lie le Train à vapeur de la Furka et le Crédit Suisse. Jusqu'à maintenant, 373 collaborateurs et 30 retraités du Crédit Suisse ont fourni un engagement pour le DFB.

desserrés par une machine. Parce que ces vis étaient souvent grippées, j'avais été équipée d'un marteau, d'un tournevis et d'une pince-monseigneur, afin de pouvoir procéder avec violence si nécessaire, ce qui fut souvent le cas. Je transportais les vis au moyen d'une brouette vers une benne à déchets, où un spécialiste les triait et les graissait. Les crémaillères étaient empilées, les rails démontés étaient coupés sur place à la bonne longueur au moyen d'une puissante tronçonneuse et les traverses étaient mises au rebut. Ainsi, au cours de la même étape de travail, un tronçon de rail après l'autre était

désassemblé et préparé pour le transport en direction de la Furka.

Dans un bref exposé sur le travail de géomètre et la technique des courbures dans la construction de la voie, j'ai encore pu prendre connaissance d'informations techniques concernant les dimensions des rails. Ainsi, ma soif de connaissances techniques a été entièrement assouvie et j'ai obtenu une réponse complète à toutes mes questions.

Fatigués par le travail inhabituel, nous nous sommes mis en route le soir en direction du domicile. Je garderai un souvenir impérissable de cette merveilleuse

journée. Nous avons pu travailler avec une équipe sympathique, serviable et agréable, et nous avons été bien soignés avec repas de midi, café et goûter. J'ai la sensation épatante et satisfaisante d'avoir pu fournir une contribution bénévole. Ce n'est pas mon premier engagement comme volontaire. Mais, à chaque fois, je ressens ce contentement et cette gratitude de la part des gens qui ont pu bénéficier de notre soutien.

Je me réjouis déjà maintenant de participer à la prochaine mission de bénévolat et je remercie très cordialement le comité d'organisation du Crédit Suisse.

Deux châssis presque neufs pour les HG 4/4 704 et 708

De Jakob Knöpfel, chef de projet révision HG 4/4

Début février 2012, le deuxième des deux châssis de locomotives a été transféré d'Aadorf à Coire. Ce rapport décrit le long chemin qu'il a fallu parcourir pour parvenir à ce résultat.

Lors d'une première phase de planification avant le début de la révision, nous étions partis de l'idée que les deux châssis existants pouvaient être réutilisés moyennant quelques réparations. Dès le début, il était clair que des adaptations allaient être nécessaires. Ainsi les appareils de choc et de traction devaient être mis à nos normes, à 620 mm au dessus de la face supérieure du rail, comme au RhB/MGB (Vietnam 825 mm). De plus, une correction de la hauteur d'engrènement de la roue dentée motrice allait être nécessaire, étant donné qu'au Vietnam, le rail crémaillère était installé 10 mm plus haut que celui du DFB. Pour ces deux modifications du châssis, l'OFT exigeait des justificatifs techniques. Les calculs qui étaient nécessaires pour les conditions d'engrènement ainsi que la construction de l'appareil de traction et de choc ont fait l'objet d'un mandat externe.

En même temps la loc 708 a été démontée. Le châssis libéré de tous les éléments ajoutés a été sommairement débarrassé des saletés, des restes d'huile et de peinture et transféré dans un atelier de sablage. Après le retour dans notre atelier à Coire, c'était le dégrisement, car nous avons constaté qu'en plus des dégâts déjà constatés lors du nettoyage sommaire, il y avait une rupture, certes ressoudée, du châssis au niveau du palier de l'arbre intermédiaire. De plus, un assez grand nombre de rivets, qui avaient été remplacés à l'occasion de ces travaux de soudage, étaient lâches ou avaient des têtes aplaties défectueuses. Par la suite, nous avons démonté les substructures de la loc 706, prévue comme fournisseur de pièces détachées. Après le sablage, des dégâts semblables y sont apparus mais, globalement, son état était un peu meilleur que le précédent. Des déformations très prononcées ont de plus été découvertes sur le châssis de la loc 704 à la hauteur du support de la boîte à feu et du cendrier. Il est certes normal que des surprises puissent surgir lors de la réalisation d'un tel

projet, mais dans ce cas un niveau critique était atteint, si bien que nous avons dû faire des réflexions de fond au sujet de la suite à donner.

Les questions suivantes ont dès lors surgi :

- *Une réparation durable est-elle possible et sensée ?*
- *Faut-il créer de nouveaux châssis soudés ?*
- *Faut-il construire de nouveaux châssis rivetés en utilisant des éléments récupérables ?*
- *A combien se montent les frais supplémentaires ?*
- *Qui peut nous soutenir ?*
- *Est-il possible de réaliser un tel travail immense avec des collaborateurs bénévoles ?*

De nombreux éclaircissements allaient être nécessaires.

Le soussigné a visité à plusieurs reprises les archives SLM à la recherche de documents concernant les projets HG 4/4 Vietnam et HG 4/5 Nilgiri (Inde). Les locomotives pour le Nilgiri, construites en

plusieurs lots entre 1914 et 1952 à Winterthur, ressemblent aux nôtres. Beaucoup de pièces sont à peine différentes de celles de nos HG 4/4. Aussi, les châssis sont réalisés en tôles de même épaisseur et, en 1952, les mêmes cotes et matériaux étaient utilisés qu'en 1914 et en 1923/30 pour nos locomotives.

Les fissures des châssis ne partent pas, comme c'est souvent le cas dans des situations semblables, des cages de boîtes d'essieu, mais leur origine se trouve vers les paliers des arbres intermédiaires du mécanisme de crémaillère. Des entretiens avec d'anciens techniciens de la SLM ont confirmé nos soupçons selon lesquels les fissures sont plutôt dues à des oscillations du mécanisme de crémaillère.

Suite à ces éclaircissements, sommairement décrits ci-dessus, les décisions fondamentales suivantes sont tombées.

La réparation des vieux châssis ne serait qu'un bricolage au coût disproportionné. Une nouvelle construction soudée est impossible à réaliser avec nos installations et les collaborateurs bénévoles du DFB, elle devrait être donnée à l'extérieur. Dans une construction soudée, les vieilles pièces récupérables ne pourraient pas être réutilisées; de plus, il serait nécessaire de pro-

céder à des recalculs à l'attention de l'insuffisance de surveillance. Avec le personnel disponible, le DFB serait toutefois en mesure de redessiner le châssis sur la base des anciens plans et de découvrir les éventuels points faibles à l'aide d'un programme CAO disponible.

La firme Stadler Rail était disposée à nous aider lors de la construction de nouveaux châssis.

Un autre argument, quoique moins décisif, était l'engagement pris par le DFB de maintenir du bien culturel en utilisant, si possible, des techniques de l'époque de la création des objets.

Tout ce travail préparatoire, l'établissement des nouveaux plans, ainsi que la mise au point de la répartition des tâches et des conditions, a pris environ une année et demie et fut donc un sérieux revers pour le projet HG 4/4.

Grâce au soutien très généreux de M. Peter Spuhler, propriétaire de la firme Stadler-Rail, les conditions étaient créées pour se consacrer avec entrain à ce projet pas très ordinaire. Grâce à la reconstruction, notamment, de la zone des arbres secondaires, il était possible de travailler avec les mesures d'origine. Diverses améliorations techniques ont aussi pu être réalisées.

Elles faciliteront l'assemblage et l'entretien de la machine.

Les travaux se sont déroulés de la manière suivante: les nouvelles tôles de châssis ont été découpées au jet d'eau et livrées à Winterthur. Le dernier travail d'envergure réalisé dans le grand centre de traitement de Stadler Winterthur avant son démontage fut le fraisage de toutes les découpes et le pré-perçage d'une partie des trous pour les rivets et les vis. La fonderie de Bienne, qui fait partie de Stadler Rail, a réalisé les pièces en fonte d'acier. A Winterthur, une halle avec une grue de 10 t a été mise à disposition du DFB pour l'assemblage, le forage et le rivetage. Ces travaux ont été réalisés en 1400 heures environ par des travailleurs bénévoles de l'atelier DFB Coire, en plus des habituels engagements à Coire même. Le façonnage des châssis assemblés a été réalisé sur une grande fraiseuse-aléuseuse dans la firme Bosshard à Aadorf.

Nous remercions tous les participants, notamment M. Peter Spuhler, pour leur généreux soutien, ainsi que nos collaborateurs bénévoles de l'atelier de révision de locomotives à Coire. La bonne réussite de ce projet est due à ces engagements extraordinaires.

Visite de l'atelier de voitures voyageurs à la Rohrerstrasse

Nouvelle vie pour le bien culturel historique

De Hansueli Fischer, membre de la commission de rédaction

AARAU (fi) – Au cours d'une soirée portes ouvertes, la section Argovie a donné à un grand nombre d'invités un aperçu de la reconstruction des voitures voyageurs B 4233 et AB 4062.

De fin juin à fin septembre, les trains à vapeur du DFB circulent entre Realp et Oberwald, en passant par la Furka. Les hôtes savourent le voyage sur la ligne historique à bord de voitures voyageurs parfois centenaires, reconstruites, adaptées aux impératifs de sécurité et révisés à Aarau par

des bénévoles de la Section Argovie de l'Association ligne sommitale de la Furka. Ceux-ci viennent tous les mardis et jeudis soir pour travailler comme menuisiers et serruriers dans les ateliers installés dans les anciens abattoirs à la Rohrerstrasse. Dernièrement, les portes de l'atelier ont été ouvertes au public qui est venu en nombre. Il y a reçu l'hospitalité et des informations. Les visiteurs ont par ailleurs été invités à parrainer des places assises dans les voitures voyageurs en reconstruction et/ou à devenir membres de l'Association.

Deux quatre-essieux en cure

Après les paroles de bienvenue et d'interlocution du nouveau président de section, Roger Fibich, le chef d'atelier, Werner Beer, a donné des explications au sujet des activités actuelles des bénévoles de l'atelier. La voiture voyageurs à quatre essieux B4233, construite par la SIG Neuhäusen en 1890 pour le Chemin de fer Viège-Zermatt, a été engagée dès 1994 à la Furka, après avoir vécu une histoire mouvementée. D'importants travaux sont nécessaires pour réparer les dégâts d'eau

à la caisse et pour réaliser des adaptations techniques. Le véhicule doit de nouveau circuler sur la ligne dès le début de la saison 2013.

L'autre quatre-essieux, livré en 1914 par la SIG au Chemin de fer Brigue–Furka–Disentis, avait été temporairement dégradé jusqu'au niveau de wagon marchandises. Il sera reconstruit sous forme de voiture voyageurs et portera la désignation AB 4062. Le châssis et les bogies ont subi une révision approfondie. La caisse et toutes les installations doivent être entièrement recréées. En 2014 – donc pile pour le 100^e anniversaire – l'AB 4062 doit être à disposition du DFB. Il s'agit de la 13^e voiture voyageurs restaurée par la Section Argovie.

Les avalanches dictent l'horaire

Le directeur, Urs W. Züllig, était venu directement depuis les neiges de la Furka aux ateliers d'Aarau. Les dégâts à la voie, dues aux intempéries de cet automne, n'ont pu être réparés que partiellement du côté valaisan. La fonte des neiges a maintenant commencé. Les travaux de réparation vont pouvoir reprendre. Du côté uranais, il y a encore beaucoup de neige qui n'a pas pu être déblayée en raison du risque d'avalanches. Par ailleurs, la zone sinistrée se trouve en amont du pont du Steffenbach. Ce joyau technique ne peut pas encore être monté, puisqu'il se trouve dans un couloir d'avalanches. L'horaire pour les travaux de remise en état, dont ceux exécutés par des tiers sont devisés à un demi-million de francs, est donc dicté par les avalanches.

La saison 2012 à la Furka est agencée de manière semblable à celle de 2011. Des trains historiques avec traction diesel circuleront entre Oberwald et Gletsch. Les places dans ces trains ne doivent pas être réservées – contrairement à celles dans les trains passant par le col. L'organisation favorable de l'horaire, allié aux possibilités de combinaisons avec les trains à vapeur, le Matterhorn Gotthard Bahn et le bus postal ou avec des randonnées, rendent très attractive l'offre de voyage par les gorges du Rhône, romantiques et sauvages.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raaderstrasse 63, CH 8636 Wald ZH, Telefon 055 246 36 15, E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Mitglied werden

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

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Einzahlungsschein-Muster:



Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7,
Swift-Code: BCVSH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

En souvenir de Toni Westreicher

De Fritz Jost, chef rempl. TA DFB

Toni Westreicher, notre responsable de l'atelier TA de longue date, est décédé le 17 mars 2012 à l'âge de 77 ans.

Peu de temps après sa mise à la retraite du RhB, où il était chef du bureau technique, il a repris la direction de la division TA du DFB. Son attention s'était fixée sur le matériel roulant et les TA, mais tout particulièrement sur la reconstruction des deux locomotives à vapeur HG 4/4 rapatriées du Vietnam, et donc sur l'atelier de Coire. Sous sa direction, l'atelier est de-

venu une entreprise spécialisée reconnue, disposant des installations et machines-outils appropriées et un grand savoir-faire dans le domaine de la technique des locomotives à vapeur et comprend, en plus d'une cuisine bien équipée, une surface de 1200 m².

Il a mis ses grandes compétences au service du DFB et son optimisme était légendaire. Ainsi, lors des sessions de direction d'entreprise, il aimait communiquer qu'au TA tout «était dans la zone verte». Joyeux

et fier, il a participé à la réouverture du tronçon jusqu'à Oberwald en août 2010. Malheureusement, pour des raisons de santé, il ne lui a pas été possible de réaliser son rêve : participer activement jusqu'à la mise en service sur le réseau du DFB d'au moins une HG 4/4 et – très attristé – il a même dû se retirer de son poste de chef TA à la fin 2010.

Toni, nous te remercions pour ton engagement énorme en faveur du DFB et nous garderons un bon souvenir de toi.

Formation à la fonction de protecteur DFB

De Manfred Willi, Div. construction DFB

Afin d'améliorer la sécurité des chantiers sur la ligne sommitale de la Furka, la Division construction a élaboré et mis au concours la formation à la fonction de «garde de sécurité DFB».

Le cours de formation s'est déroulé le 31 mars 2012 à Goldau en présence de 32 participants et fut une réussite. Il est aussi réjouissant de constater que tous les participants aient passé ce cours exigeant avec succès.

Ainsi, les équipes de travail de longue date disposent d'une part pour la durée de

leur semaine de travail de leur «propre» garde de sécurité et, d'autre part, plusieurs collègues de régions proches se sont déclarés prêts à être à disposition dans un nouveau pool de GaSé pour les besoins particuliers de la Division constructions.

Reinhard Iten, un spécialiste compétent et reconnu de la sécurité ferroviaire de la firme SiBau, nous a gracieusement soutenus lors de l'élaboration du contenu du cours et lors de sa réalisation (voir www.sibau.ch).

Étant donné que toutes les inscriptions n'ont pas pu être retenues en raison de la taille limitée des classes, nous tenons une liste d'attente en vue de la publication et de la réalisation d'un nouveau cours.

Nous remercions tous les gardes de sécurité pour leur disponibilité et leur souhaitons de bons engagements sur notre ligne. Nos remerciements vont aussi à tous ceux qui ont rendu possible et ont soutenu cette formation.

Themenwochenende Schienenverkehr im Verkehrshaus

Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern führt in diesem Jahr erstmals Thementreffen durch. Das Wochenende 20.–22. Juli ist dem Schienenverkehr gewidmet. Die Stiftung Furka-Bergstrecke SFB hat dafür eine Einladung erhalten. Erfahrungsaustausch und Networking stehen im Vordergrund. In Zusammenarbeit und mit Unterstützung der VFB Sektion Innerschweiz wird die SFB mit einem Stand vertreten sein. Als Schwerpunkte sind die Geschichte der HG 4/4, die Leistung der Fronis, sowie die Gewinnung von Spendern und Neumitgliedern geplant. Besuche der Dampfbahnfamilie am Stand würde uns sehr freuen.

Anmeldung für freiwillige Mitarbeiter/in bei der DFB AG oder VFB

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung gewährleistet ist. Die Daten werden vertraulich behandelt.



Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

Name _____ Vorname _____ Geburtsdatum _____
 Strasse _____ PLZ, Wohnort _____ Beruf _____
 Tel. P _____ Fax P _____ Mobile P _____
 Tel. G _____ Fax G _____ Mobile G _____
 E-Mail P _____ E-Mail G _____

Zusätzliche Ausbildung / Spezialkenntnisse (insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn) und Sprachkenntnisse:

Ich möchte bei der DFB AG oder beim VFB in folgenden Tätigkeitsbereichen mitarbeiten (nach entsprechender Ausbildung und Einführung). Bitte kreuzen Sie Ihre Interessenbereiche an:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> (1) Zugführer / Manöverist | <input type="checkbox"/> (13) Teilnahme an Bauwochen des VFB |
| <input type="checkbox"/> (2) Gästebetreuer / Zugverkäufer | <input type="checkbox"/> (14) Teilnahme als Einzelhelfer z.B. an Samstagen |
| <input type="checkbox"/> (3) Fahrdienstleiter | <input type="checkbox"/> (15) Arbeitseinsätze in der Vegetationsgruppe (Landschaftspflege usw.) |
| <input type="checkbox"/> (4) Fahrkartenverkauf am Schalter | <input type="checkbox"/> (16) Administration |
| <input type="checkbox"/> (5) Rollmaterialunterhalt | <input type="checkbox"/> (17) Marketing / PR / Werbung |
| <input type="checkbox"/> (6) Wagenbauwerkstätte Aarau (VFB-Sektion AG) | <input type="checkbox"/> (18) Informatik |
| <input type="checkbox"/> (7) Dampflokrevisionen Werkstätte (Voraussetzung für Ausbildung zum Heizer) | <input type="checkbox"/> (19) Betriebskantinen DFB / VFB (Koch, Köchin, Küchenhilfe) |
| <input type="checkbox"/> (8) Dampflokk-Heizer / Dampflokk-Führer (Ausbildung bis Alter 55) | <input type="checkbox"/> (20) Service im Bistrowagen Realp |
| <input type="checkbox"/> (9) Ing.-Aufgaben, Facharbeit usw. | <input type="checkbox"/> (21) Souvenirverkauf in den Shops |
| <input type="checkbox"/> (10) Streckenwärter | <input type="checkbox"/> (22) Vorstandsmitarbeit in den VFB-Sektionen oder im Zentralvorstand |
| <input type="checkbox"/> (11) Magazinbetreuung / Logistik | <input type="checkbox"/> (23) Mitgliederwerbung (Messen und Ausstellungen) |
| <input type="checkbox"/> (12) Instandhaltung von Maschinen u. Werkzeugen | |

Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf.

Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mitzuarbeiten. Dennoch möchte ich sie wie folgt unterstützen:

- mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)
- mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke (VFB) *)
- als Aktionär der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) *)

*) Sie erhalten von uns entsprechende Informationen und Unterlagen zugestellt.

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an eine der folgende Adressen. Wir werden Sie kontaktieren. Danke.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)
 z.H. Simone Hurter
 Abt. Mitgliederservice/Administration
 Steinacherstrasse 6
 CH-8910 Affoltern a.A.
 Telefon +41 44 761 47 01
 Mobile +41 79 329 47 62
 E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)
 z.H. Peter Schwarzenbach
 Leiter Abt. Personal
 Raaderstrasse 63
 CH-8636 Wald
 Telefon +41 55 246 36 15
 Mobile +41 79 673 60 65
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

VFB Sektionen

Agenda 2012 der VFB-Sektion Aargau

Siehe auch www.vfb-aargau.ch und Sektionsnachrichten Heft 2/2012

Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 4233 und AB 4462

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstags-einsätze

Samstag, 3. November 2012

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstags-einsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

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

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

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

2. Arbeitswoche 1. bis 7. Juli 2012

3. Arbeitswoche 26. August bis 1. September 2012

Arbeitswochenende Do 27. bis Sa 29. September 2012

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Für detaillierte Informationen siehe www.vfb-aargau.ch und die Hefte der Sektionsnachrichten

Saison-Eröffnungsfahrt zur Furka-Bergstrecke und Erkundung Oberwald

Samstag, 23. Juni 2012: Diese Fahrt ist bereits ausgebucht!

Sommerfahrt zur Furka-Bergstrecke mit Fahrt auf den Gotthardpass und Gelegenheit zum Besuch des Gotthard-Museums

Samstag, 25. August 2012

Saison-Abschlussfahrt zur Furka-Bergstrecke und Besichtigung der Festung Fürigen

Samstag, 6. Oktober 2012

Aargau

Loklampen aus Aarau für die Zürcher Museums-Bahn

Von Werner Beer

Immer ein wenig im Hintergrund, aber fortwährend läuft in der Wagenwerkstatt Aarau die Produktion von Dampflok-Lampen, wie sie auch die Loks der DFB zieren. Im Dezember 2011 durften wir die letzten Exemplare der 9. Lampenserie mit den Nummern 161 bis 180 an verschiedene begeisterte Einzelkunden ausliefern. Im Herbst 2011 bekamen

wir eine Bestellung über sechs Lampen von der Zürcher Museums-Bahn, deren Züge auf der Strecke Sihlbrugg-Zürich Wiedikon verkehren (siehe www.museumsbahn.ch).

Die Verantwortlichen der ZMB besuchten unsere Lampenmanufaktur und waren begeistert vom Aussehen und der Qualität des Produktes. Statt des VFB/DFB-Lokschildes lieferten wir die Lampen mit einem spezifischen ZMB-Messingschild, auf dem neben dem «ZMB» auch die Bezeichnung der Lokomotive «LOK 5» (sie heisst übrigens «Schnaaggi Schaaggi») graviert und schwarz ausgelegt ist. Alle übrigen Merk-



Foto: W. Beer

Die Lampen für die ZMB vor der Auslieferung
Les lampes pour le ZMB avant livraison

male der Lampen sind unverändert:

- Stahlgehäuse mit Tragbügel und Fuss
- Kupferhunze
- Messingring mit Drahtreif als Fach für die Vorsteckscheibe

- Hochglanzreflektor mit 24V 70/75W H1 KFZ Glühlampe
- Die Museumsbahn wünschte die Lieferung für Ende Februar 2012. Unser Fronibetrieb kam dann aber doch an seine Grenzen und die Lampiers mussten einige Sonder-



Foto: ZMB

Lok 5 Schnaaggi Schaaggi mit den neuen Loklampen aus Aarau / Loc 5 Schnaaggi Schaaggi avec les nouvelles lanternes pour locomotives d'Aarau

VFB Sektionen



Foto: W. Beer

Spezielschild für Lok Schnaaggi Schaaggi / Plaque spéciale pour la loc Schnaaggi Schaaggi

schichten einlegen. Zu Ostern konnten wir dann die sechs Prunkstücke der ZMB abliefern, die sie – gespeist von einem Dampfgenerator – «hell» oder «abgeblendet» betreibt.

Die Lampengruppe mit Roland Müller, Beat Stirnemann, Max Oppikofer und Werner Beer arbeitet weiter an der 10. Serie Lampen, nach deren Vollendung dann insgesamt 200 Stück (seit 1988) hergestellt sein werden. Die Nummern 199 oder 200 wären noch zu haben...

Bestellungen nimmt die Wagenwerkstatt Aarau gerne entgegen. Siehe auch www.vfb-aargau.ch.

Bern

Von Julian Witschi

Neue Vorstandsmitglieder

Die Hauptversammlung der VFB Sektion Bern vom 17. März in Schüpfen hat einstimmig zwei zusätzliche Mitglieder in den Vorstand gewählt. Thomas Gehri aus Biel übernimmt das Vizepräsidium, Martin Schwertfeger aus Meiringen wird Beisitzer. Der Vorstand um Sektionspräsident Hanspeter Wyss zählt damit neu sechs Mitglieder. Thomas Gehri wurde zudem zum Delegierten gewählt als Nachfolger von Peter Bollinger.

Die statutarischen Geschäfte (Jahresbericht, Jahresrechnung, Revisionsbericht, Decharge, Budget) wurden von den anwesenden

29 Sektionsmitgliedern allesamt einstimmig genehmigt. Die Jahresrechnung 2011 schloss mit einem Verlust von 5027 Franken. Hauptgrund ist die von der letztjährigen HV genehmigte Spende von 5000 Franken an die Renovation des DFB-Personenwagens B 4233. Für 2012 sind Ein- und Ausgaben von je 6050 Franken budgetiert.

Julian Witschi, Sekretär von Sektion und ZV sowie Sektionsbetreuer, informierte über Neuigkeiten von der Furka – insbesondere über den Stand der Arbeiten nach den Unwetterschäden. Walter Frech, der neue Leiter der DFB-Werkstätte Chur, bot einen sehr interessanten Einblick in die Arbeit der Lokaufarbeitung. Und Hermann Stamm, Bauleiter der Sektion Bern und Mitglied von Pro Holz, orientierte über das Projekt für den Bau eines kleinen Betriebsgebäudes für die DFB in Oberwald. Vorstandsbeisitzer Peter Grünig hat davon mit viel Hingabe ein Modell gebaut und vorgestellt.

Projekt für Betriebsgebäude in Oberwald

Den Lokführern und Zugsbegleitern fehlt in Oberwald eine Unterkunft für die Arbeitspausen in der Nähe der Dampfrösser. Die DFB plant daher den Bau eines kleinen Holzgebäudes im Gommer Stil unweit der Kreuzungsweiche. An dem Projekt beteiligen sich neben der Organisation Pro Holz auch Freiwillige der Sektion Bern. Der Blockbau aus einheimischem Lärchenholz soll mit selbst gefertigten Schindeln eingedeckt werden. Pro Holz hat einen Spendenaufruf lanciert, der über unser Konto abgewickelt wird. Spenden sind erbeten an: Verein Furka-Bergstrecke, VFB Sektion Bern, Postfach 5314, 3001 Bern, Konto **30-19822-6**, Vermerk «PRO HOLZ, DFB-Betriebsgebäude Oberwald». (Spendenbogen können beim Vorstand bezogen werden, siehe auch www.dfb.ch/bern).

Interessante Ausflüge

Die Berner Sektionsreise 2012 führt nach Zürich. Am 18. August sind alle Interessierten eingeladen, das im Bau befindliche Grossprojekt der Durchmesserlinie zu besichtigen sowie anschliessend mit

der Bahn auf den Uetliberg zu fahren. Dort besteht Gelegenheit zur Verpflegung. Der Ausflug wird in den Sektionsnachrichten (gelbes Heftli) ausgeschrieben. Weiter empfiehlt die Sektion Bern die Teilnahme an folgenden interessanten Ausflügen, welche eine Fahrt mit der DFB beinhalten: Furkareise mit Anreise via Oberaarsee am 22. Juli und Furkareise mit Anreise über Grosse Scheidegg am 16. September sowie Erlebnis Doppeldampf Ballenberg-Dampfbahn und DFB am 15. Juli, 5. August, 19. August, 2. September und 16. September. Auskünfte erteilt gerne Sektionspräsident Hanspeter Wyss (vfb-bern.praesident@dfb.ch oder 033 853 31 10).

Innerschweiz

Von Willy Auf der Maur

Am 14. April und am 5. Mai konnten in Realp Arbeits-Einsätze geleistet werden. Wir waren an der Baustelle zur Etappe 3 der Werkstatterweiterung tätig. Mithilfe beim Erstellen der Baustromversorgung war aktuell, Vorbereitungen in der Baugrube, ebenfalls Geleisebau, um den Elektrowagen zur Drehscheibe zu befördern. Hierzu wurden zwei Geleisestücke

durch den Schnee geschleift bis zur Drehscheibe. Auch Vorbereitungen für den Geleise-Totalumbau unterhalb der Wilerbrücke konnten gemacht werden, am 14. April musste auch noch ein wenig vom vielen Schnee «bewegt» werden.

Weitere Samstags-Einsätze im 2012:

2. Juni, 23. Juni, 14. Juli, 4. August, 25. August, 15. September, 29. September, 13. Oktober

Anmeldung für Arbeitseinsatz:

Jakob Hartmann
Baumatt
6284 Sulz LU
041 / 917 15 46, ab 19 Uhr abends
Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, Danke.

Weiterhin gesucht:

Fahrer aus dem Raum Luzern / Seetal, die Kollegen an die Einsätze nach Realp / Furka mitnehmen

Der nächste Furka-Hock der Sektion findet am 3. Juli im Hotel Anker in Luzern statt, ab 19.30 Uhr, am 7. August geht's mit dem Dampfschiff auf die Sonnen-Untergangsfahrt, Luzern ab 19.12 Uhr. Solange noch möglich wird der Hock im Hotel Anker sein, immer am 1. Dienstag im Monat.



Foto: Willy Auf der Maur

Der Fantasie für Transporteinrichtungen sind keine Grenzen gesetzt. Mit einem alten Schlitten und raffinierten Befestigungen wird eine Eisenbahnschiene transportiert. (Realp, 14. April 2011, die Fronis: Franz, Hubert, Roman, Ruedi (verdeckt) / Imagination débordante lors de la création d'installations de transport. Déplacement d'un rail au moyen d'une luge et de fixations raffinées. (Realp, 14 avril 2011), les bénévoles Franz Hubert, Roman Ruedi (caché)

VFB Sektionen

Zürich

25 Jahre Sektion Zürich

Von Fritz Schmutz, Sektions-Redaktor

Zitat aus dem gelben Heft Nr. 2/87 (der damaligen Vereinszeitung):
«Am 3. März 1987 wurde im Hotel Gotthard die Sektion Zürich gegründet. An der Gründungsversammlung nahmen 40 Personen der schon bestehenden Gruppe Zürich/Schaffhausen mit über 300 Mitgliedern teil. Es wurde auch ein Vorstand gewählt, Präsident Joel Jenny»

Die damals postulierten Ziele waren mehrheitlich dieselben wie heute und in Anbetracht der Aufgaben, die in naher Zukunft zu bewältigen sind, feiern wir den Anlass mit einem Rekord-Einsatz in unserem Jubiläumsjahr!

Wir werden versuchen, aus den spärlich vorhandenen Unterlagen einzelne Wegmarken auszugraben. Wir rufen aber an dieser Stelle alle altgedienten Leser auf, hierzu auch noch eigene, denkwürdige oder lustige, «Müsterli» beizutragen. Der Sektions-Redaktor nimmt solche gerne entgegen!

Die Bauwoche 1, KW 22, unter Leitung von Edi Gubler mit 20 Teilnehmern ist unterdessen schon wieder Geschichte; Bericht folgt im nächsten Heft.

Treberwurst-Essen in Dachsen am 4. Februar

Bruno Letter

Bei eisiger Kälte draussen, aber wohliger Wärme drinnen gesessen über 60 Mitglieder und Gäste das Treberwurstessen bei unserem Froni und Weinbauer Fredi Spahn. Vor dem Essen konnten die verschiedensten Weine und Destillate degustiert werden; nebst dem bekannten Blauburgunder kelterten die Spahns auch Gewürztraminer, Gamay, Riesling sowie Garanoir.

Ein grosses Dankeschön für diesen gelungenen Abend allen Helferinnen und Helfern.

Bericht über die Hauptversammlung vom 3. März

Um 10 Uhr eröffnete Präsident Bruno Letter im Katholischen Kirchenzentrum Bassersdorf die Versammlung mit 62 Teilnehmern. Darunter waren zwei Gäste: Pepi Helg, Finanzchef VFB und Paul Tschudin, Präsident Sektion NW-Schweiz.

Alle statutarischen Punkte konnten sehr speditiv und ohne Wortmeldungen behandelt werden. Dazu trug auch das vom Vorsitzenden praktizierte Abstimmungsverfahren bei, indem er zuerst die Neinstimmenden zum Handheben aufruft, dann die Enthaltungen! Und da dabei nie eine Hand sichtbar wurde, war das Resultat innert Sekunden klar und die zuvor gewählten Stimmenzähler waren reine Statisten! Fazit: Es wurden alle Punkte der Traktandenliste einstimmig angenommen.

Hier dazu aber noch einige Infos:

- **Wahlen:** Da Bruno Angst seinen Rücktritt aus dem Vorstand erklärt hat, aber vorläufig weiterhin das Amt als Kassier ausüben will, schlug der Vorstand Alfredo Degen zur Wahl vor und dieser wurde denn auch ehrenvoll ohne Gegenstimme gewählt. Er ist schon jetzt ein begeisterter Zugbegleiter und war bei seinen Auftritten an diversen Messen (in Uniform!) auch ein sehr erfolgreicher Werber. Er übernimmt im Vorstand das Amt des Aktuars und Event-Managers. Der Vorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen, ideenreichen Mitglied! Alle übrigen Amtsträger stellten sich zur Wiederwahl und wurden ebenso ehrenvoll bestätigt. Die Adressliste des

Vorstandes findet sich auf der Website: www.vfb-zh.ch Link «Vorstand»

Und hier stellt sich Alfredo gleich selbst vor:

Geburtsdatum: 8.4.1947, Rafz, verheiratet mit Nadine, 2 Töchter. Am 1.1.2011 bin ich in die Sektion Zürich eingetreten und habe umgehend Gefallen gefunden am positiven Geist dieser sehr aktiven Truppe! Nebst ein paar Arbeiten im Frühling durfte ich schon bald die ersten Fahrten als Passagierbegleiter absolvieren und am Ende der Fahr-Saison stand die Einwinterung der Personenwagen auf dem Plan. Ich konnte also das «Bähnler-Metier» von Anfang an hautnah erleben. Für die ehrenvolle Wahl möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Alfredo Degen vfb-zuerich.events@dfb.ch

- **Finanzen:** Die Jahresrechnung hat wegen der spontanen Spende von CHF 15'000 auf das Unwetterkonto mit einem Defizit von gut CHF 4000 abgeschlossen. Zu erwähnen ist aber, dass an die DFB indirekt für diverse Projekte unter der Federführung von unseren Fronis noch fast 10'000 geflossen sind! Darunter sind ein Gabelstapler für CHF 4320 und das Holz für einen Wagen-Umbau in Realp im Umfang von CHF 3500!

- **Jahresberichte:** Dank des wie immer ausführlichen Jahres-Berichtes des Präsi war hier aus den Ressorts fast nichts beizufügen. Von der Werbefront gab es ein paar Zusatz-Infos unter dem Titel «Lust und Frust»! Positiv ist, dass der Netto-Zuwachs an neuen Mitgliedern stolze 103

oder 4.2% war! So hat die Sektion praktisch den ganzen Netto-Zugang des Gesamtvereins beigetragen! Die Kehrseite dieser positiven Entwicklung ist der extrem schlechte Start ins neue Jahr: An der Fespo 12 konnten nur gerade 15 Neumitglieder rekrutiert werden, ein Negativ-Rekord!

- **Jahresprogramm/-ziele:** siehe unter «Das Wort des Präsidenten». Weiter muss die Rekrutierung von neuen und v.a. jüngeren Fronis mehr Priorität erhalten und es soll wieder ein klarer Netto-Zuwachs an Mitgliedern erreicht werden. Dabei gilt es vermehrt auch Firmen zu gewinnen und den Anteil Familien weiter zu steigern. Und einmal mehr wurde der seit Jahren geltende Aufruf in Erinnerung gerufen:

«Jedes Mitglied wirbt (mindestens einmal) ein Neumitglied.»

Alle Aktivitäten und Einsätze werden laufend aktualisiert und sind auf der Website www.vfb-zh.ch in unserer Agenda publiziert.

Nachmittags-Programm: Noch knapp 40 Teilnehmer folgten der Einladung, eine technisch hochinteressante Führung zu erleben: dies bei der Firma SRTechnics am Flughafen. Unser Mitglied Emil Maag, dort für die betriebliche Sicherheit verantwortlich, zeigte, was es alles braucht, dass Flugzeuge störungsfrei rund um die Uhr im Einsatz stehen können! Zum Schluss gab es noch die Chance, das eleganteste Verkehrs-Flugzeug aller Zeiten an der Nähe, innen wie aussen, zu

Agenda

16.06./14.07*/25.08.	Samstag-Einsätze, Res Minder, 044 836 64 04
20.–25.08.	Bauwoche 2 (neu), Kurt Letter, 044 725 24 15
24.–29.09.	Bauwoche 3, do.
21.07.	Besichtigung NEAT Amsteg, Fritz Renold, 052 335 24 39
26.08.	Sektionsausflug zum «Rheinbähnle», do.
12.06./14.08./11.09.	Stamm Zürich, Details siehe letztes Heft
26.06./28.08./25.09.	Stamm Rapperswil, do.
* Thales-Tag	

Die Projektleiter sind auch mit E-Mail zu erreichen unter: vorname.name@dfb.ch

Die aktualisierte Agenda ist auf der Website publiziert: www.vfb-zh.ch

VFB Sektionen

besichtigen. Die «Super Connie» HB-RSC wird heute von einem Verein von Flugzeug-Nostalgikern betrieben. Wer mehr über die Geschichte dieses «Flügers» erfahren will, kann dies auf www.superconstellation.org

Polen-News:

Von Fritz Schmutz, PL-Club

Um in Zukunft nicht den kostbaren Raum in unserem Vereinsheft über Gebühr zu beanspruchen, werde ich ab sofort alle Infos über das Thema auf der Website: www.agrotur.wordpress.pl unter dem Link «Informationen» publizieren.

Interessierte ohne Internet können die Texte bei mir per Telefon bestellen: +41 52 343 40 31.

Das Wort des Präsidenten

Von Bruno Letter

An der HV habe ich das vom Vorstand verabschiedete Jahresprogramm präsentiert. Es ist, zugegeben, eine hohe Zielsetzung. Nebst den drei Bauwochen (bisher zwei) und zahlreichen Samstagseinsätzen kommen mehr denn je Ad-hoc Einsätze auf uns zu. Und die zahlreichen permanenten Projekte sollen weitergeführt werden. Um all dies zu bewältigen, braucht es jeden Einzelnen von Euch, denn ohne einsatzfreudige Fronis geht gar nichts. Ich bin überzeugt, dass wir auch dieses Jahr auf Euch zählen dürfen. Ich danke auch im Namen meiner Vorstandskollegen sowie der Verantwortlichen der DFB für Eure Unterstützung.

Sicherheitswärter DFB: Fünf Fronis der Sektion haben den Kurs erfolgreich abgeschlossen: K. H. Felder, K. Meier, A. Minder, G. Nägeli und W. Schmid.

Ich wünsche den Kollegen viel Erfolg und Befriedigung in dieser verantwortungsvollen Funktion.

Olivier Obrist: Unser Vorstandsmitglied hat leider seine Ausbildung als Lokführer-Anwärter abgebrochen und gleichzeitig seinen Austritt aus dem Vorstand eingereicht. Ich bedaure diesen Entscheid und wünsche Oli alles Gute in der Zukunft.

Berlin-Brandenburg

18. Berliner Modellbahnausstellung in der Pustebblume-Grundschule in Hellersdorf

Von Axel Schiele, Präsident Berlin-Brandenburg

Unsere 18. Berliner Modellbahnausstellung fand am 25. und 26. Februar 2012 statt.

Es kamen 2064 Besucher, die Familienkarte zu drei Personen gerechnet, war das Spitze!

Es wurden in der Turnhalle, dazu einigen Klassenräumen, Speisesaal und Foyer zusammen 27 Modellbahnanlagen ausgestellt. Es gab für jeden Geschmack was zu sehen, dazu kamen die Stände von Kleinst-Herstellern und Museumsbahnen.

Wir haben unseren Furka-Stand um das zentrale Thema der Unwetterfolgen gestaltet und dort Informationen gegeben und auch Spenden eingesammelt.

Unsere Küchencrew betreute hervorragend unseren Ausstellerabend und während der Ausstellung unsere Gäste, die uns teilweise schon jahrelang besuchen.

Die Modellbahnausstellung ist inzwischen ein fester Termin gewor-

den und man braucht nur «Pustebblume» zu sagen, dann wissen die meisten Bescheid. Allen Beteiligten auch an dieser Stelle noch mal der beste Dank des Vorstandes! Unter <http://iwan.chem.tu-berlin.de/~furka/aust2012/index.html> ist der Bericht im Internet anzusehen.

Unser Domizil und weitere Entwicklungen

- Unser Vizepräsident Dieter Frisch und gleichzeitig Schulleiter der Pustebblume-Grundschule Berlin-Hellersdorf hat es geschafft! Er wurde im März diesen Jahres pensioniert. Deswegen wird uns nach dem Mai-Termin 2012 dieser Ort voraussichtlich nicht mehr zur Verfügung stehen. In den beinahe 20 Jahren, die wir dort getagt, geredet, informiert, uns gestritten und für viele Leute die Modellbahnausstellung organisiert haben, hat sich schon allerhand am Haus getan. Der Plattenbau («Typ Magdeburg») hat sich zu einer passablen Grundschule verändert, das eine oder andere ist schon noch alt, aber der Stadtbezirk hat investiert. Auch das ist einer der Verdienste von Dieter, für dessen neuen Lebensabschnitt aber eher der Unruhestand die richtige Bezeichnung ist, denn er hat immer noch reichlich zu tun mit Reisen und Hobbies. Leider ist es deswegen auch nicht mehr möglich, eine eigene Modellbahnausstellung zu veranstalten; so werden wir vermehrt an andern Ereignissen mitmachen.
- Der Vorstand hat begonnen ein neues Domizil zu suchen. Das Ergebnis wird per Rundschreiben und auf der Homepage veröffentlicht werden.
- Die Webseiten der Sektion sind auf einem zwölfjährigen Server, sie werden im Frühsommer end-

gültig umziehen unter das Dach des VFB. Der Termin wird nicht speziell mitgeteilt, sondern das wird einfach passieren. Auf IWAN (siehe oben) wird dann noch ein Verweis bleiben, bis er kaputtgehen wird.

Norddeutschland

Von Burkhard Rätzel, Vizepräsident und Schriftführer

Furka-Treffen in Braunschweig

Am 5. Mai fand in Braunschweig ein Treffen der niedersächsischen Vereinsmitglieder und Furka-Freunde statt. Vom Vorstand der Sektion Norddeutschland waren Ralf Hamann und Burkhard Rätzel anwesend, wir konnten 18 Teilnehmer begrüßen. Zuerst ging es zum Lokpark in Braunschweig, wo die historischen Fahrzeuge besichtigt wurden. Während einer Führung wurde uns die Geschichte des ehemaligen AW Braunschweig näher gebracht. Anschliessend trafen wir uns im Restaurant Löwenkrone zu einem gemütlichen Beisammensein mit Mittagessen und Kaffee. Unserem Vereinsmitglied Joachim Friedrich, der das Treffen organisiert hat, möchten wir nochmals herzlich danken.

Unter den Anwesenden wurde der Wunsch geäussert, zusätzlich zu dem Hamburger Stammtisch der monatlich stattfindet, einen in Niedersachsen zu veranstalten. Dieser Stammtisch soll vorerst vierteljährlich stattfinden, erstmals im Juni 2012.

Der erste Termin für den Stammtisch in Niedersachsen ist am Freitag, den 22. Juni 2012 ab 18 Uhr im Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Helmstedt, Schöniger Strasse 15a, 38350 Helmstedt.

Kontakt:

Andreas Thrun
andreasthrun@yahoo.de
Tel: 05 353 903 04 20

Die weiteren Termine werden rechtzeitig auf unserer Homepage www.dfb.ch/nd bekannt gegeben.

Er sucht Mitstreiter / «Cerco appassionati ...»

VFB-Mitglied Pierangelo Morando unternimmt einen Anlauf zur Gründung einer **italienischen Sektion**. Er sucht dazu Mitstreiter: «Cerco appassionati della Dampfbahn Furka-Bergstrecke (Ferrovia a vapore della linea di Valico della Furka), soci della Verein Furka-Bergstrecke (Associazione della linea di Valico della Furka) al fine di costituire la prima sezione italiana della suddetta associazione.»

Pierangelo Morando, pierangelo.morando@virgilio.it, +39 335 6501308

VFB Sektionen

Nürnberg

Von **Volker Kabisch (Präsident)** und **Klaus Schmidt (Schriftführer)**

Für das Jahr 2011 kann die Sektion Nürnberg des Verein-Furka-Bergstrecke wieder auf ein umfangreiches Vereinsjahr zurückblicken.

Stammtische

Zu unseren neun Stammtischen in unserem Lokal «Schützenhof» Nürnberg wurde ein umfangreiches Rahmenprogramm rund um das Thema Eisenbahn den durchschnittlich 15 Gästen geboten.

Den Höhepunkt bildete der Sonderstammtisch am 6. Dezember, an dem die Sektion Nürnberg ihr 20-jähriges Bestehen feiern konnte. Zahlreiche Sektionsmitglieder, Gäste und Ehefrauen bzw. Lebenspartnerinnen konnten wir zu diesem Anlass begrüßen. In seiner Rede zum Jubiläum machte der Präsident der Sektion Nürnberg, Volker Kabisch, auch besonders darauf aufmerksam, das ohne das Verständnis der Ehefrauen bzw. Lebenspartnerinnen das Engagement für die Sache der Furka-Bergstrecke gar nicht möglich wäre.

Sein weiterer Dank für 20 Jahre Sektion Nürnberg galt allen, die sich innerhalb der Sektion in den zurückliegenden Jahren im Vorstand, bei den zahlreichen Infoveranstaltungen oder im Allgemeinen engagiert haben.

Als Andenken an das 20-Jahr-Jubiläum wurden an die Anwesenden orange Warnwesten mit der Aufschrift «20 Jahre, Verein-Furka-Bergstrecke, Sektion Nürnberg» zum Preis von 5,- € verteilt.

Der Erlös konnte mit Zustimmung der Anwesenden als Spende zum Wiederaufbau der beim Unwetter vom 10.10.2011 zerstörten Bergstrecke gespendet werden.

Vereinsleben

Neben den oben genannten Stammtischen in Nürnberg haben die Mitglieder mehrere Ausflüge unternommen.

Dazu gehörten:

- Wanderungen auf dem Fünf-Seidla-Steig in der fränkischen Schweiz. Auf Schusters Rappen ging es auf einer Länge von zehn km durch eine wunderbare Wald- und Wiesenlandschaft im Jura, mit Einkehr in fünf Brauereigasthöfen zu herzhaftem Biergenuss und fränkischen Gaumenfreuden.
- Unsere Vereinsreise in die Schweiz vom 23.-27. Juni 2011. Bei dieser von Rolf Jordan hervorragend organisierten Reise war neben der Fahrt über die Furkabergstrecke ein besonderer Höhepunkt die Besichtigung der Baustelle des Gotthard-Basistunnels am Zwischenangriff bei Faido. Die Rundfahrt über den Simplonpass und durch das Centovalli war ein weiterer Höhepunkt auf dieser Reise. Zusätzlich konnten wir am Anreisetag noch die Werkstatt der DFB in Chur besichtigen und am Abreisetag kurz entschlossen bei herrlichem Bergwetter noch eine Fahrt auf den Pilatus unternommen.

Ausstellung und Messen

Des Weiteren haben wir wieder mit unserem Infostand an den traditionellen Dampfloktagen in Meiningen teilgenommen. Wieder konn-



Foto: Volker Kabisch

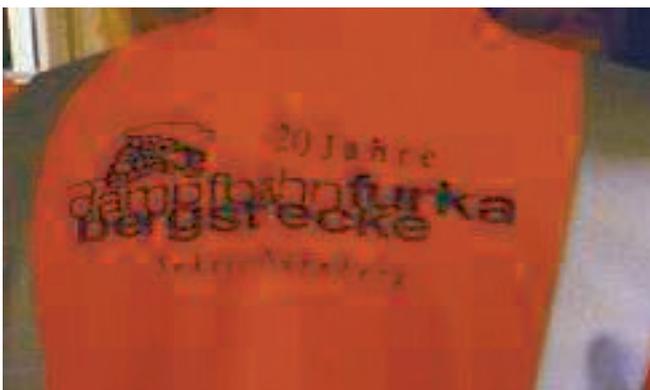
*Reiseteilnehmer in Schutzkleidung vor der Besichtigung des Basistunnel
Participants au voyage en vêtements de protection avant la visite du tunnel de base*

ten wir den zahlreichen Besuchern aus dem In- und Ausland an unserem Stand aktuelle Infos zu unserer Strecke und Reisetipps in die Schweiz geben.

Auf Grund der immer schlechter werdenden Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen im Dampflokwerk Meiningen bei der Vorbereitung werden wir in den nächsten Jahren von einer Teilnahme vsl. absehen. Dies ist zu bedauern, da

gerade an den Dampfloktagen zahlreiches Eisenbahnfachpublikum anwesend war. Die Gründe dafür sind nach unserer Meinung in den Jahren der Geschäftsbeziehung zwischen Dampflokwerk und DFB und nicht im Auftritt des Verein-Furka-Bergstrecke zu suchen.

Bericht zur Bauwoche, siehe Bericht in DAF Nr. 04/11



VFB Sektionen

Oberbayern

Hauptversammlung 2012 der VFB-Sektion Oberbayern in neuem Vereinslokal

Hans Berger Präsident, VFB-Sektion Oberbayern

«Flügelrad» – dies ist nicht nur das Symbol der Eisenbahn, sondern seit der Hauptversammlung am 4.4.2012 auch der Name des neuen Vereinslokals der VFB-Sektion Oberbayern, da zum 31.3.2012 das Lokal «Zum Meisterverein» seine Pforten wegen Renovierung geschlossen hatte. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden Hans Berger wurde des im 78sten Lebensjahr verstorbenen Sektionsmitglieds Tony-Wolfgang Metternich und aller anderen verstorbenen Mitglieder des VFB gedacht.

Danach folgte der Rechenschaftsbericht der Vorstandschaft.

Mit drei Rundschreiben wurden die Mitglieder über den neuen Vorsitzenden, die Sektionsreise im September 2011 und die Hauptversammlung 2012 informiert.

Ausser der Hauptversammlung fanden neun Stammtische mit Beamer-Vorträgen durch Helmut Mack, Helmut Kropp, Peter Hübner, Wilfried Höbel und Hans Berger statt.

Mehrere Teilnehmer an Bauwochen bei der Dampfbahn wurden durch Übernahme der Fahrtkosten unterstützt.

Bei der 4-tägigen Sektionsreise im September wurde die Dampflokwerkstatt in Chur besucht, die DFB-Neubaustrecke im Dampfzug befahren und das Depot in Realp besichtigt. Eine Rundfahrt mit der MGB nach Brig, mit der SBB weiter nach Domodossola und mit der Centovalli-Bahn nach Locarno, von wo aus die Rückreise nach Oberwald über den Gotthardtunnel und die Schöllenen-schlucht erfolgte, ergänzte das Programm. Die An- und Heimreise wurde natürlich mit der Eisenbahn durchgeführt. Der ausführliche Reisebericht ist nachzulesen in DadF 4/11.

Im September nahm der Vorsitzende am Präsidententreffen der Sektionen Deutschland/NL/Belgien in Mannheim teil.

Die Delegierten Udo Lang und Hans Berger kam ihrer Pflicht bei der Versammlung am 5.11.2011 in Olten nach.

Da das Lokal «Zum Meisterverein» schloss, wurde man bei der Suche nach einer neuen Gaststätte in der Truderinger Eisenbahnersiedlung fündig. Die nächsten Stammtische finden in der Gaststätte «Flügelrad», Truderinger Strasse 115 A, 81673 München, statt.

Derzeit hat die Sektion Oberbayern 76 Mitglieder. Der Stand blieb aufgrund eines Neueintritts zum Vorjahr gleich.

Nach dem Vortrag des Kassenberichtes und Bericht des Kassensprüfers Edgar Oswald wurde der Vorstandschaft die Entlastung erteilt.

Der VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeyr beehrte die Sektion mit seinem Besuch. Zum Abschluss erfuhren die Gäste durch ihn, was sich alles bei der DFB ereignet hat und wie die Aussichten in die Zukunft sind.

In einem gesonderten Beitrag werden die Termine für 2012/13 aufgeführt.

Termine der VFB-Sektion Oberbayern 2012/13

Hans Berger Präsident, VFB-Sektion Oberbayern

Achtung – wir haben ein neues Vereinslokal – das «Flügelrad»!

Ab sofort finden unsere Veranstaltungen in der Gaststätte «Flügelrad», Truderinger Strasse 115A, 81673 München, statt. Bei der Hauptversammlung haben uns das Speisenangebot (teilweise ungarische Küche) und die Preise überzeugt.

Die Vorträge beginnen jeweils gegen 19.30 Uhr. Aber ein früheres Eintreffen – siehe oben – schadet nicht.

Anreise mit S2 oder S4 bis S-Bahnhof Berg am Laim. Im Süden der Bahnlinie geht man in der Eisenbahnersiedlung stadtauswärts. Fussweg ca. 5–10 Minuten (je nach Kondition). Parkplätze sind am Lokal vorhanden! Zu den nachfolgend aufgeführten Vorträgen ist jedermann – ob VFB-Mitglied oder nicht – herzlich eingeladen.

02.05.2012	Helmut Mack: Schmalspur in der Steiermark (und ein wenig in Salzburg und Kärnten)
06.06.2012	Martin Steuer: Neues aus der Werkstatt Chur – Aufbau der HG 4/4
04.07.2012	Hans Berger: Sektionsreise 2011 zur neu eröffneten Strecke Oberwald–Gletsch
12.09.2012	Helmut Mack: Wocheiner Bahn und die Slowenischen Eisenbahnen
10.10.2012	Helmut Mack: Besondere Eisenbahnen entlang der französischen Atlantikküste
07.11.2012	Helmut Mack: Berner Oberland vom Grimsel bis zum Lötschberg
02.01.2013	Vortrag Peter Hübner: Gotthardeisenbahn gestern – heute – morgen
06.02.2013	Helmut Mack: Nahverkehr und Eisenbahn in Norditalien
06.03.2013	Helmut Mack: Nahverkehr und Eisenbahn in Zentralitalien
03.04.2013	Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen der Vorstandschaft



Foto: Jürg Zimmermann



Lars Stokkebye

Foto: Jürg Zimmermann



Jürg Bolliger, Leiter Dieselcrew

Foto: Jürg Zimmermann



Heidi Hossmann, Küche Realp

Angetroffen...

Foto: Jürg Zimmermann



Arne Moritz, Administration

Foto: Jürg Zimmermann



Stefan Gretener, Dieselcrew

Foto: Jürg Zimmermann



Wolfgang Flinsbach

Souvenir-Shop

**Eine Fahrt über die Furka-Bergstrecke:
Vorbereiten – Erleben – Erinnern – Entspannen**



- ① **Broschüre EK-Verlag**, 90 Seiten, 250 Farbfotos (Wiederaufbau, Schneeräumung, Natur, Tourismus, Werkstätten, Fahrzeuge) **CHF 17.80**



- ② **Furka-Wanderkarte**, Verlag Hallwag / Kümmerli+Frey, Regionen Goms und Urseren, Massstab 1:50'000 / 60'000, praktisches Format zum Zusammenklappen **CHF 18.80**



- ③ **Ledergürtel**, schwarz verstellbare Schnalle mit geätzter Lok, Gürtelprägung Alpaufzug, Breite 3,5 cm **CHF 65.00**



- ④ **Broschüre «Pflanzenführer»** Erleben Sie die Blumenwelt an der Furka (DIN-A5 quer, 44 Seiten) **CHF 12.00**



- ⑤ **Heizerhut** Grössen 57 bis 63 **CHF 29.50**



Handmuster

- ⑥ **Metallmodell einer Furka-Dampflok**, auf Gleisstück fest montiert, ohne Antrieb, Masse ca. L=32, B=10, H=17cm **CHF 58.00**



- ⑦ **Plüsch-Murmeltier** mit Halstuch, Grösse ca. 24 cm **CHF 20.00**



- ⑧ **Bildkalender 2013**, Format DIN-A4 zum Aufklappen, 28 Seiten mit 24 Farbbildern über die DFB **CHF 14.00**



- ⑨ **Switzerland Memory**, Ravensburger Spiel mit 72 Karten, für zwei bis acht Spieler (Kinder ab 4 Jahren) **CHF 25.90**



- ⑩ **DFB-Tasse** mit Lok-Aufdruck sowie mit 100 Gramm «Bergbähnler-Tee» (Früchtetea) Set-Preis nur **CHF 14.00**

Bitte besuchen Sie auch unseren gemütlichen Cafégwagen in Realp und unsere attraktiven Souvenir-Shops in den Bahnhöfen Realp und Gletsch, sowie in Oberwald beim MGB-Bahnhof!



Cafégwagen Realp



SouvenirShop Realp



SouvenirShop Gletsch



InfoShop Oberwald

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch

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

Talon senden an:

DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf
 Fax: 041/870 07 86 – E-Mail: souvenir@dfb.ch
 Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Name und Vorname _____

Telefon-Nummer oder
E-Mail für Rückfragen

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____