

dampf an der furka



AKTUELLES AB 2

Pullmann trifft
Dampfbahn



6



Zwischenbe-
richt der Saison

3

ABD 4554 von
Aarau nach
Realp



15



DFB in
Dresden

11



Sanitärtrakt
aufgestockt

17



ACTUEL DÈS 23



SEKTIONEN AB 27

Froniporträt der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus

32

IMPRESSUM 37

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2015

17.10.2015
Erscheint Mitte November

Ausgabe 2/2016

23.04.2016
Erscheint Mitte Juni

Ausgabe 1/2016

02.01.2016
Erscheint Mitte Februar

Ausgabe 3/2016

30.07.2016
Erscheint Ende August



Der berühmte Übergang bei Muttbach

Bild von
E. Zwahlen

EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

Seit einiger Zeit sind die Baustellen in Gletsch und neben der Kurve vor Oberwald nicht mehr zu übersehen. Hier baut die FMV (Forces Motrice Valaisanne = Walliser Elektrizitätsgesellschaft) ein Kleinkraftwerk. Es ist eines von vielen, welches nur dank der KEV (= Kostendeckende Einspeiseverfügung) gebaut werden kann. Man erinnere sich: Eine Reparatur der Schäden an der Grande Dixence wurde immer wieder verschoben, da dieses Kraftwerk nicht mehr rentabel sei. Inzwischen läuft die Anlage wieder einwandfrei. Deutschland und die Schweiz möchten aus der Atomenergie aussteigen, das Szenarium ist bekannt. Nur, immer wenn über Strompreise diskutiert wird, heisst es, Wasserenergie lohne sich nicht, importierter Strom ist billiger. Und warum? Ausländischer Strom ist subventioniert. Deutschland finanziert Windanlagen und photovoltaische Anlagen. Da muss man sich fragen, ob wir nun aus der Atomenergie aussteigen wollen oder nicht. Wahrscheinlich eben nicht, denn der Ausstieg ist teuer. Und dies ist das Doppelbödige. Sobald Geld ins Spiel kommt, denkt man materialistisch. Zudem: Was sind schon fünf Schweizer Kernkraftwerke gegenüber 58 in Frankreich, 17 in Deutschland und über 400 weltweit. In China sind 22 in Betrieb und 26 im Bau. Aber zurück nach Oberwald. Wie sieht der schäumende Wasserfall oberhalb der Rhonebrücke aus, auch mit der garantierten Restwassermenge?

Quellen: FMV (Forces Motrice Valaisanne = Walliser Elektrizitätsgesellschaft); NZZ (6.6.2013) von Luzius Theler; Handbuch Kleinwasserkraftwerke (Bundesamt für Energie); Plangenehmigung KW Rhone Oberwald, Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumentwicklung

Depuis quelque temps, il est impossible de ne pas voir les chantiers à Gletsch et à côté de la courbe au-dessus d'Oberwald. C'est ici que les FMV (Forces Motrices Valaisannes) construisent une petite centrale. Une des nombreuses dont la construction n'a été possible que grâce à la RPC (rétribution à prix coûtant du courant injecté).

Rappelez-vous: Une réparation des dégâts à la Grande Dixence avait longtemps été repoussée, car on considérait que cette installation n'était plus rentable. Maintenant, elle fonctionne de nouveau sans problème. L'Allemagne et la Suisse souhaitent sortir du nucléaire, le scénario est connu. Seulement, lorsqu'on discute du prix du courant, l'énergie hydro-électrique n'en vaut plus la peine, le courant importé est meilleur marché. Pourquoi? Le courant étranger est subventionné. L'Allemagne finance les éoliennes et les installations photovoltaïques. Il faut alors se demander si nous voulons sortir du nucléaire, ou non. Vraisemblablement non, car ce serait trop cher. Dès qu'il s'agit d'argent, on réfléchit de manière matérialiste. De plus: que sont cinq centrales nucléaires suisses, comparées à 58 en France, 17 en Allemagne et plus de 400 dans le monde? Il y en a 22 en Chine, et 26 en construction.

Mais revenons à Oberwald. A quoi ressemblera la cascade écumante en amont du pont sur le Rhône, même avec le débit résiduel garanti?

Titelbild von
Jürg Zimmermann

Zug fährt über die Steffenbachbrücke bergwärts. Im Hintergrund links das Sentumstafel-Tunnel I.



DAS FURKA-GEBIET BIETET VIELE SCHÖNE WANDERUNGEN

WANDERUNG FURKA – REALP

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Um es vorwegzunehmen: Die Wege sind alle im Schwierigkeitsgrad T2 = Bergwandern (siehe Internet SAC Wanderskala, Skala geht bis T6). Wander- oder Trekkingschuhe, empfehlenswert sind Wanderstöcke, sonst die übliche Wanderausrüstung. Die Wanderung fand am Sonntag, 26. Juli 2015 statt. Wetter angenehm.

Stellen wandern wir vorbei, am Steinstaffelviadukt, dem Eintritt des Sidelenbaches in die Furkareuss, der Steffenbachbrücke, den drei Senntumstaffeltunnels usw. Der Zeitbedarf bis Station Tiefenbach beträgt ca. 1 h 25 Min. Die ganze Wanderung 3 ¼ Stunden. Eine schöne Wanderung, wir trafen auch praktisch keine Leute an.



Navigieren auf www.dfb.ch:
dfb.ch -> Erlebnis -> Wanderungen ->
Wanderangebot Furkapass –
Tiefenbach – Realp

Furka-Wanderkarte von Hansueli Fischer, erhältlich in den Souvenir-Shops an der Furka und über souvenir@dfb.ch zum Spezialpreis von CHF 8.80.

Die Dampfbahn (Abfahrt 10.15 Uhr ab Realp) bringt uns ratternd auf 2160 m hinauf. Im Restaurant gibt es eine Bratwurst und kurz vor zwölf Uhr marschieren wir ab. Der Weg ist gut ausgeschildert, am Anfang allerdings etwas schmal im hohen Gras. Wir folgen dem Weg Nr. 7 auf der Wanderkarte (siehe Hinweis am Ende dieses Berichts) und werden kurz nach der Station Tiefenbach die Route 7 B Richtung Laubgädem, eine Alp, wählen.

Nach etwa dreissig Minuten wird der Pfad sehr angenehm und das wird auch so bleiben. An verschiedenen bekannten

Bilder von Ruedi Traub

Bild rechts Gestartet wird am Ostportal des Scheiteltunnels (Restaurant, Wirt Hannes)

Bild unten Eine Sommerwiese, voller Alpendost

Bild oben Die Steffenbachbrücke, einmal anders



SAISON AKTUALITÄTEN

ZWISCHENBERICHT SAISON 2015

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Bereits liegt die Betriebssaison 2015 bezüglich Anzahl Fahr-tage zum grösseren Teil hinter uns. Während Mitarbeiter und unsere Fahrgäste sich noch auf den Wochenendbetrieb im September freuen dürfen, sind während der Woche intensive Arbeitseinsätze geplant. Parallel dazu läuft die Planung für den Saisonabschluss und die Einwinterung. Aber schön der Reihe nach:

SAISONSTART

Nachdem die Schneerräumung auf der Urner Seite problemlos und rasch bewältigt werden konnte, hielt uns die Natur auf der Walliser Seite in Form von Lawinen in Muttbach eine veritable Überraschung bereit. Mehrere späte Lawinnengänge beim Tunnelportal und im Bereich der Station hatten sich über 10 Meter hoch aufgetürmt und beschäftigten unsere 2 Intrac Fräsen und die Schneerräummannschaft für gut 1 Woche. Einzelne grosse Steine mussten mittels Bagger

weggeräumt werden. Immerhin stellte dies kein Hindernis für die geplanten Bauarbeiten auf der Urner Seite dar. Diese konnten im geplanten Umfang und termingerecht realisiert werden

Die jährliche Totalerneuerung bergseits des Steinstaffel Viadukts konnte im geplanten Zeitraum abgeschlossen werden. Wenn die Züge mit unseren Gästen über das neue Stück Schienen rollt, wissen die wenigsten, was für eine minutiöse Planung, intensive Vorbereitung und Grosseinsatz von Mensch und Maschine es braucht, um ein scheinbar kurzes Stück Zahnstangengleis zu ersetzen. Diejenigen Fronis, die beteiligt waren, wissen, wovon ich schreibe. 380 Schwellen mit Zahnstangensätteln, jede über 50 kg schwer, von Hand in einem Tag auf- und abzuladen ist ein „Chrampf“ und gibt auch ganz schön Muskelkater ... Also Hut ab vor unseren tatkräftigen Mitarbeitern und eine Bitte an die Zugsbeglei-

Bild von U.W. Züllig

Zug 131 zu Saisonbeginn in Muttbach





ter, auch unsere Gäste ab und zu auf solche Themen hinzuweisen.

Die Aufstockung des Sanitärtrakts konnte dank guter Vorbereitung und intensivem Einsatz unserer Baugruppen aus verschiedenen Sektionen innerhalb des vorgesehenen Zeitraums erstellt werden. Sie passt sich in ihrer Holzbauweise harmonisch an das bestehende Gebäude an. Mit dieser Erweiterung können zwei seit langem gehegte Wünsche erfüllt werden: Mehr Platz für Kleiderkästchen für unsere häufig im Einsatz stehenden Fronis und ein zentraler DFB Archivraum.

BISHERIGER SAISONVERLAUF

Die Betriebsaufnahme verlief unspektakulär und effizient. Vor dem Saisonbeginn gab es im Bereich der Publikumsanlagen ein DFB-internes „Mini Audit“. Der Geschäftsleiter und Vertreter aller relevanten Abteilungen fanden auf ihrem Rundgang durch unsere Publikumsanlagen zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten. Viele konnten bis Saisonöffnung erledigt werden, andere werden im Laufe der Saison umgesetzt, grössere Projekte wurden für die Saison 2016 vorgemerkt. Das neue Kassensystem funktioniert seit Saisonbeginn einwandfrei und wurde vom Shop- und Schalterpersonal gut aufgenommen.

Der Sommer 2015, insbesondere aber die Juli Hitze mit seinen rekordverdächtigen Temperaturen brachten nicht nur den Lawinenschnee in Muttbach zum schmelzen. Die Waldbrandgefahr stieg ebenso rapide an. Zahlreiche Kantone, darunter Uri und Wallis, erliessen absolute Feuerverbote im Freien. Dank einem ausgeklügelten Beurteilungssystem, unserer Sprinkler Anlage und einer erfahrenen Leitung und Mannschaft im Löschzugeinsatz, gelang es aber den Zugsbetrieb bis Ende Juli ohne Einschränkungen mit Dampf zu fahren. Dazu beigetragen hat auch die neue Kohle aus Wales, welche wesentlich weniger glühende Partikel aus dem Kamin ausstösst.

Leider brachte die Hitzewelle die Gäste nicht in der erhofften Zahl in die kühleren Berge zur Dampfbahn. Offenbar zogen die Unterländer ein kühlendes Bad in Seen und Flüssen vor. Andere „genossen“ den Stau vor beiden Portalen des Gotthard Strassentunnels, welcher an einzelnen Tagen kumuliert deutlich über 10 Kilometern betrug ...dies bei gleichzeitig halbleeren Zügen auf der DFB - schade...

Das „Badi-Wetter“ der vergangenen Wochen schlug sich in den Frequenzen nieder: Bei den passierenden Zügen Realp - Gletsch liegen wir deutlich hinter dem Vorjahr zurück, auf dem Abschnitt Oberwald - Gletsch etwas weniger stark. Die „Abenteuer Rottenschlucht“ Züge haben sich gut etabliert und haben bisher mehr Fahrgäste befördert als in den Jahren 2013 und 2014. Das DFB-Marketing wird versuchen, durch kurzfristige, kreative Werbemassnahmen Gegensteuer zu geben und mehr Gäste auf unsere Bahn zu locken.

Wegen eines Defekts der Dampflok für Zug 131 vor der Abfahrt am 15.7.2015 musste der Betrieb an diesem Tag komplett umgestellt werden. Dank umsichtigem Handeln der Beteiligten (Loktausch mit Zug 128 und Führung desselben ab Gletsch mit Diesellok) konnten trotzdem alle Züge geführt werden, allerdings mit Verspätungen von bis zu 2 Stunden.

BAV AUDIT

Am 29. und 30. Juli wurde unsere Bahn vom BAV im Rahmen der Sicherheitsüberwachung einem Wiederholaudit unterzogen. Die vorgängige Betriebskontrolle der Infrastruktur wurde bereits vorher erfolgreich absolviert. Das Audit-Team hat der DFB aufgrund der Stichprobe ein hohes Mass an Professionalität, Engagement und Bewusstsein für Sicherheitsaspekte bestätigt. Ebenso wurden die Fortschritte gegenüber dem Audit 2013 gewürdigt, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass mit der SMS Einführung der DFB noch grosse Schritte bevorstehen. Es wurde eine einzige Auflage gemacht, der schriftliche Bericht mit den Empfehlungen folgt bis Ende August.

MITARBEITER ANLASS - NACHTFAHRT AUF DIE FURKA

Am 31. Juli fuhren rund 100 DFB Mitarbeiter aus allen Bereichen mit einem Extrazug mit Dieseltraktion von Oberwald auf die Furka zum gemütliches Fondueplausch. Auf das obligate Höhenfeuer zum Schweizer Nationalfeiertag musste wegen Brandgefahr verzichtet werden. Dies tat dem regen Gespräch und gemütlichen Beisammensein jedoch keinen Abbruch. Viel zu schnell verflog der gelungene Abend bis zur nächtlichen Rückfahrt nach Realp mit Ankunft gegen 23 Uhr.

ABD 4554 ZURÜCK AUS AARAU

Der ABD 4554 konnte nach Beendigung der umfangreichen Hauptrevision am 28. Juli von Aarau nach Realp überführt werden. Nach Absolvieren des Inbetriebsetzungsprogramms wird er in neuem Glanz wieder in der blauen Stammkomposition zum Einsatz gelangen. Ein herzliches Dankeschön an die ganze Equipe der Wagenwerkstätte Aarau und Gratulation zum Abschluss des umfangreichen Projekts.

BAUSTELLEN BEI DER DFB UND IM UMFELD

SFB und DFB haben an der letzten Stiftungsratssitzung gemeinsam beschlossen, die Bauarbeiten an der Werkstätte Realp möglichst in dieser Bausaison zu Ende zu bringen und das Werk zu vollenden. In den vergangenen Wochen konnten die Bedachungsarbeiten abgeschlossen werden. Im August werden die Bauarbeiten an der Fassade fortgesetzt. Parallel dazu sollen auch die Einrichtungsarbeiten fortgeführt werden - u.a. konnten für den Wagenunterhalt Hebeböcke bestellt werden. Ziel ist es, die Werkstätte 2016 einweihen zu können.

Sowohl auf der Urner als auch auf der Walliser Seite sind die Kraftwerksprojekte in die Umsetzungsphase getreten. Beim Kraftwerksprojekt im Bereich Geren führten die Bauvorbereitungen zu viel Lastwagenverkehr auf der Schweigstrasse. In Gletsch hat der Bau der Wasserfassung im Rotten sowie des Erschliessungsstollens begonnen - deutlich sichtbar am umfangreichen Installationsplatz und hörbar durch die Sprengungen. Der Bahnbetrieb erfuhr dank klaren Absprachen keine Beeinträchtigungen.

DER FURKA-SCHEITELTUNNEL WIRD 100 JAHRE ALT

Um das 100-jährige Bauwerk fit zu halten sind intensive Unterhalts- und Sanierungsarbeiten erforderlich. Die Bauabteilung plant während dreier Wochen im September jeweils an den zugsfreien Tagen von Montag bis Donnerstag intensive Sanierungsarbeiten im Tunnel.

Am 25. September 1915 um 21:30 wurde der Furka-Scheiteltunnel durchbrochen. Der Durchschlag dieses für die alpine Ost-West Verbindung zentralen Bauwerks jährt sich somit diesen Herbst zum 100. Mal. Die DFB wird den 100. Geburtstag dieses einst für den legendären Glacier Express und heute für unsere Bahn zentralen Alpendurchstichs mit einer kleinen, würdigen Feier mit geladenen Gästen aus Politik, Tourismus, Medien und den eigenen Reihen begehen und zwar exakt am Jahrestag, nämlich am Freitag 25. September 2015.

MIT DEM DAMPFEXTRAZUG NACH DISENTIS

Nach Saisonschluss kommt es am 23. Oktober 2015 als krönender Abschluss der diesjährigen Fahrsaison zu einer Dampffahrt über den Oberalppass nach Disentis und zurück. Dieser Charter Zug wird auf Bestellung der „Railway Touring Company“ aus England geführt. Es handelt sich dabei um den exklusiven Höhepunkt einer mehrtägigen Schweizer Reise dieses Veranstalters - immerhin gab es seit den 60-er Jahren nie mehr Sonderfahrten mit Dampf am Oberalp. Für DFB-Mitarbeiter und Freunde besteht die Möglichkeit der Mitfahrt - die Tickets sind limitiert. Billette sind zum Preis von CHF 200.- erhältlich - Buchungen können direkt auf der Webseite gemacht werden. Weitere Informationen dazu gibt es (in Englisch) unter <http://www.railwaytouring.net/travel-tours/steam-on-the-oberalp-pass>

Soweit der Ausblick auf die noch vor uns liegenden Wochen der Saison 2015. Diese ist, kaum begonnen, leider bald schon wieder vorbei. Deshalb meine Empfehlung: Es ist „höchste Eisenbahn“ noch eine herbstliche Fahrt an die Furka zu planen, sei es um die rot gefärbten Bergänge zu sehen, die zahlreichen Silberdisteln entlang des Bahntrasses zu bewundern, die Heidelbeeren zu geniessen oder einfach noch einmal das einmalige Erlebnis einer Dampfbahnfahrt in den Schweizer Alpen auf sich einwirken zu lassen. In diesem Sinne bis bald an der Furka.



Bild rechts von U.W. Züllig

Zug 131 unterhalb Gletsch inmitten der Alpenrosen



MIT DEM PULLMAN VON ST. MORITZ NACH ZERMATT

PULLMAN TRIFFT DAMPFBahn

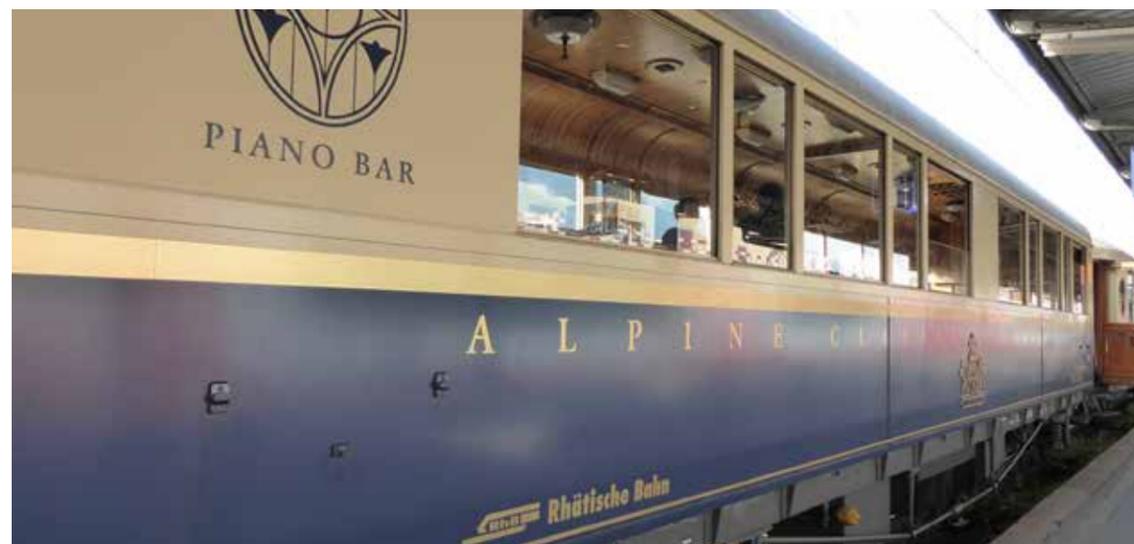
VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Es lohnt sich immer wieder, unsere Homepage zu besuchen. Man findet unter www.dfb.ch -> Angebote -> verschiedene Nostalgie-Reiseangebote -> Flyer Railtour Suisse oder Rhätische Bahn -> Dampf- und Nostalgiefahrten einige Reiseangebote.

Da staunt man, wenn etwas Neues auftaucht. So geschehen in Oberwald, die originalen Pullmanwagen mit dem Piano-Bar-Wagen. Die Reisebegleiterin, Heidi Ruf, ermöglichte mir eine Reise. Darauf sass ich tatsächlich an der Bar und der Pianist spielte auf meinen Wunsch „Play it again, Sam“ („Casablanca“, 1942). Die Fahrt von Realp mit der Dampfbahn und anschliessend von Oberwald nach Fiesch mit dem

Pullman und mit der Luftseilbahn aufs Fiescherhorn war in Begleitung der Reisebegleiterin, (Pullman Club), Martina Glatt (Pullman Club), Peider Härtli (RhB), dem Pianisten und dem Barman ein Genuss. Ebenso erhielt ich manch gute Informationen des Bahnfan-Ehepaars Zwahlen aus Ramsen SH.

Verschiedene Pullman-Zugkompositionen kann man mieten. Sinnvollerweise wird dies durch Firmen organisiert. Das Rollmaterial gehört der Rhätischen Bahn. Wenn dieses Magazin erscheint, sind leider alle acht Reisen vorbei. Aber das nächste Jahr sind die Nostalgie-Züge wieder unterwegs. Die Adressen der Organisatoren sind oben vermerkt.



Bilder (R.Traub, H. Ruf und E. Zwahlen)

unten

So begann es – ein herrlicher Piano-Wagen (WR-S 3820, Baujahr 1928 als WR, umgebaut 2010)

rechts oben

Drinnen gediegenes Holz und eine schöne Bar mit Piano

links oben

Der Redaktor geniesst sein Bier auf der Strecke Oberwald – Fiesch

AUS DER AG

GV STELLT WEICHEN FÜR EINE GEMEINSAME ZUKUNFT

VON JULIAN WITSCHI, DAMPF AN DER FURKA

Zum 30-Jahr-Jubiläum hat sich die Aktiengesellschaft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB AG) auf ihre Stärken besonnen. Im Mittelpunkt stehen soll der gemeinsame Enthusiasmus für den Erhalt des Kulturguts. Die Aktionäre begrüßten dabei den verstärkt praktizierten Schulterschluss der drei Partnerorganisationen.

Nach zwei Generalversammlungen, die wegen Disputen über die geplante Wagenhalle und die langfristige Finanzierung des Betriebs in unangenehmer Erinnerung blieben, traf der neue Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli von Anfang an den richtigen Ton (auch wenn die Lautsprecheranlage hie und da den Dienst versagte). Künzli richtete gleich zu Beginn der Veranstaltung ausdrücklich den Dank an alle, die einen Beitrag für die Furka-Dampfbahn geleistet haben. Er führte klar und gelegentlich mit etwas Witz durch die GV. Die Fragen der wenigen Votanten konnte er mit knappen Erläuterungen beantworten.

Zur guten Grundstimmung trug auch die Grussbotschaft von Urban Camenzind, Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, bei. Der Regierungsrat zollte der Dampfbahn und ihren Mitstreitern im Namen des Kantons Respekt. Die DFB sei „nicht nur ein Kulturgut, das seinesgleichen sucht, sondern das wohl wichtigste Sommerangebot im Kanton“. Er hoffe sehr, dass sich das berühmte Furka-Virus als untherapierbar erweise, und die DFB noch lange dampfe.

Auch der Realper Gemeindepräsident Armand Simmen wohnte der GV bei. Insgesamt waren 232 Personen anwesend oder vertreten, die total über gut 27 Prozent des ausgegebenen Kapitals verfügten. Jahresbericht, Jahresrechnung und Dechargé wurden einstimmig genehmigt und von den Aktionären wohlwollend mit Applaus quittiert.

FINANZEN IM BLICK

Die Hauptakzente setzte der erneuerte Verwaltungsrat im vergangenen Jahr auf die Bearbeitung von Auflagen wie dem Sicherheits-Management, auf eine verlässlichere Finanzplanung und auf die Zusammenarbeit mit Stiftung und Verein Furka-Bergstrecke. Bei den Auflagen seitens Bund und Kantonen hat die DFB mit der Regulierungsdichte zu kämpfen, die (fast) keine Unterschiede zwischen interoperablen Normalspurbahnen und einer von Freiwilligen nur im Sommer betriebenen Tourismusbahn macht.

In Beantwortung hängiger Fragen aus dem Kreis der Aktionäre hielt Künzli u.a. fest, Verwaltungsrat und Geschäftsleitung hätten laufend eine Übersicht über die Liquidität. Eine sorgfältige

Planung ist nötig, generiert die AG doch den Grossteil der Einnahmen während der rund dreimonatigen Betriebsdauer, die Kosten fallen aber über das ganze Jahr an. Das Verhältnis von Umlaufvermögen zu kurzfristigen Verbindlichkeiten – eine wichtige Kennzahl, wenn es um die Zahlungsbereitschaft des Unternehmens geht – konnte zuletzt verbessert werden von 125 auf 140 Prozent.

Der Eigenfinanzierungsgrad ist vergleichsweise hoch. Der Grossteil des Eigenkapitals ist aber in Anlagevermögen gebunden. Jede neue Lokomotive, jedes neue Gebäude etc. zieht zusätzliche Abschreibungen und Unterhalt nach sich, welche über den Betrieb wieder erarbeitet werden müssen, betont Künzli. Dies gelte es bei neuen Projekten und der Prioritätensetzung zu berücksichtigen.

Im Jahr 2014 verbuchte die DFB AG Abschreibungen von CHF 459'162. Dies führte zu einem Reinverlust von CHF 135'221. Im Vorjahr war das Minus mit CHF -338'339 noch deutlich grösser gewesen. Die Erlöse stiegen von CHF 2,99 Millionen auf CHF 3,19 Millionen, dies trotz des garstigen Sommerwetters (Detaillierte Angaben finden sich im Geschäftsbericht unter www.dfb.ch/ag).

Geschäftsleiter Urs Züllig erläuterte den Aktionären, wie auch schon im „Dampf an der Furka“, die Höhepunkte der vergangenen Saison und zeigte die operativen Fortschritte auf. Zudem orientierte er über den Stand der Saison 2015 (siehe Artikel in diesem Heft). Lösungen gefunden werden müssen insbesondere für die fortwährenden personellen Lücken.

Im Verwaltungsrat wurde der interimistische Vizepräsident Franz Kissling von den Aktionären einstimmig im Amt bestätigt. Er wurde für ein Jahr gewählt bis zur turnusgemässen Wahl des Aufsichtsgremiums für drei Jahre an der GV 2016.

Bild links von Ruedi Traub

Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli leitete die Generalversammlung

Bild rechts von Julian Witschi

Die Aktionäre kamen dieses Jahr wieder in Andermatt zusammen





VFB-PRÄSIDENT IM VERWALTUNGSRAT

Zudem beantragte der Verwaltungsrat die Zuwahl von Robert Frech in den Verwaltungsrat der DFB AG. Der Präsident des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) wurde vom Zentralvorstand portiert im Zusammenhang mit der neu vereinbarten Schnittstellenregelung zwischen AG und Verein (siehe Bericht im „Dampf an der Furka“ 2/2005). Robert Frech wurde mit sehr grossem Mehr bei 18 Gegenstimmen und 6 Enthaltungen gewählt.

Den Antrag von Wolfgang Kling auf eine allgemeine Altersbeschränkung im Verwaltungsrat lehnten die Aktionäre ohne Wortmeldung klar ab. Künzli betonte, der Altersschnitt liege weit unter 70 Jahren. Erfahrung und Besonnenheit seien gefragt. Gegen die Limite spreche auch, dass sich qualifizierte Verwaltungsräte für eine Freiwilligenorganisation meist nur ab Pensionsalter fänden.

Mit der Wahl des VFB-Präsidenten in den Verwaltungsrat sei ein weiterer Schritt für eine neue Ära der Zusammenarbeit gemacht. Es brauche eine neue Geisteshaltung, nämlich Vertrauen und die Bereitschaft, am Strick in die gleiche Richtung zu ziehen. Dies sei in einer Freiwilligenorganisation essentiell. „Wir wollen ein Minimum an Regelungen, und schon gar keine Verträge“, sagte Künzli zum Ersatz des Kooperationsvertrages durch eine Schnittstellenregelung. „Denn wer nicht zusammenarbeiten will, hält sich auch nicht an Verträge.“ Eine ähnliche Neuregelung soll auch mit der Stiftung erarbeitet werden. Als übergeordnete Richtschnur dient das gemeinsam erarbeitete Leitbild.

Bilder von
Julian Witschi

rechts

Der Urner Regierungsrat Urban Camenzind war des Lobes voll für die DFB

unten

Abschliessend konnten sich die Aktionäre beim Apéro persönlich mit den DFB-Verantwortlichen austauschen



Basis sind die Statuten der drei Organisationen.

Der Zentralvorstand des VFB unterstützt umgekehrt die Zuwahl eines DFB-Vertreters durch die Delegiertenversammlung in sein Gremium. Zudem soll es jährlich ein Treffen von Geschäftsleitung und Verwaltungsrat mit Zentralvorstand und Stiftungsrat geben. Hinzu kommen Klausuren von Ausschüssen und sporadischen Treffen der drei Präsidenten, um eine Gruppenmeinung zu etablieren.

Dem persönlichen Austausch mit den Aktionären diene dann der an die GV anschliessende Apéro. Künzli dankte allen Fronis für ihre „enormen Leistungen“ und speziell den Organisatoren der GV. Die nächste GV ist am 25. Juni 2016 in Oberwald geplant.

„LIEBESLIED“ 30 JAHRE DFB

Hans-Walter Beyeler, Furka-Pionier und Vizepräsident der VFB-Sektion Ostschweiz, hat der DFB AG zum 30-jährigen Bestehen an der GV ein „Liebeslied“ nach der Melodie von „17 Jahr, blondes Haar“ vorgetragen. Das vertonte Video zum nachfolgenden Text findet sich auf:



<https://www.dfb.ch/fileadmin/shared/vfb/ZV/diverse/DFB-Liebeslied.mp4>

Ein Tag wie jeder, ich träum von Liebe,
es ist nicht nur ein Traum –aha, aha.
Menschen wohin Ihr schaut, nur Dampfgetriebe,
und über die Furka fährt sie, sie.

DFB 30 Jahr, so steht sie vor mir.
DFB 30 Jahr, wir halten zu Dir.

Lalala Lalala La-la- la-la-laa

Sie hat mich angelacht, und rollt vorüber,
da war's um mich geschehn – aha, aha.
Menschen wohin Ihr schaut nur Dampfgetriebe,
und über die Furka fährt sie, sie.

DFB 30 Jahr, so steht sie vor mir.
DFB 30 Jahr, wir halten zu Dir.

Lalala Lalala La-la- la-la-laa
Lalala Lalala La-la- la-la-laa

DFB 30 Jahr, so stehst Du vor mir.
DFB wunderbar, wir halten zu Dir.

WECHSEL IN DER BAULEITUNG

WALTER WILLI – RETO BREHM

VON MANFRED WILLI, LEITER BAHNTECHNIK

In der DFB-Bauabteilung ist es zur Stabübergabe gekommen. Walter Willi hat dreissig Jahre lang seine Arbeitskraft in der Dampfbahn eingesetzt, so engagiert und intensiv wie kaum jemand sonst. Reto Brehm ist der neue Mann.

Wir informieren hiermit über die offizielle Demission von Walter Willi als Leiter der Abteilung Bau der DFB AG. Walter tritt aus gesundheitlichen Gründen auf Ende Mai 2015 von seinen Funktionen zurück. Walter hat sich seit 1985 für den Erhalt der Furka Bergstrecke stark gemacht. Er hat als grosser Treiber für den Neubau, Wiederaufbau und Bewahrung der Infrastruktur der DFB gewirkt. Dank seinem breiten Fachwissen, seiner Initiative und Schaffenskraft stehen wir heute dort, wo wir sind. Er hat sehr viel Kraft und Freizeit für uns in unterschiedlichen Rollen/Aufgaben investiert. Das lässt sich nicht in einem Dreizeiler in Worte fassen. Wir sagen heute einfach danke Walter, danke, danke. Als neuer „Leiter Bau“ konnte aus den Reihen der alten „Fronarbeiter“ in der Person von Reto Brehm (Jahrgang 1965) gefunden werden. Er ist gelernter Elektromonteur, Ausbilder FA und arbeitet als Fachbereichsleiter Fahrstrom bei den SBB. Er ist Gründungsmitglied der VFB Sektion Aargau und kennt die DFB aus seiner aktiven Zeit von 1987 – 1999, mit diversen Einsätzen u.a. zugunsten der Abteilung Bau. Nach einer familien- und berufsbedingten Pause ist er bereit, wieder aktiv bei der DFB einzusteigen. Reto wird sich über den Sommer in seine neue Aufgabe einarbeiten und Manfred Willi bei administrativen und projektbezogenen Arbeiten entlasten. An dieser Stelle sei ein grosser Dank an Manfred gerichtet, der als Stellvertreter mit namhafter Unterstützung von Werner Gysi und Manfred Lörtscher, beide Ämter über zwei Jahre erfolgreich ausgeübt hat. Zuletzt auch ein grosses Dankeschön an Euch, eure unermüdliche Arbeit die Furka-Bergstrecke weiter unter Dampf zu halten ist sehr wertvoll.



REZEPT

RYYS UND BOOR

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Zutaten: 400 g Reis
400 g Lauch
100 g gehackte Zwiebeln
50 g Butter
1 l Bouillon
Ev. Reibkäse
Luganighe (Schweinswurst)
Für den Zwiebelguss: 120 g Butter
200 g geschnetzelte Zwiebeln
2 feingehackte Knoblauchzehen

Die gehackten Zwiebeln werden mit dem nicht zu fein geschnittenen Lauch in der Butter gedünstet. Man gibt den Reis dazu und röstet auch ihn glasig an. Mit der Bouillon ablöschen und 15 Minuten auf schwachem Feuer kochen. Von Zeit zu Zeit muss der Reis gerührt werden, damit er so schön geschmeidig wird wie Risotto. Wenn nötig, noch etwas Bouillon nachgiessen. In der Zwischenzeit werden in einer Bratpfanne die geschnetzelten Zwiebeln und der gehackte Knoblauch goldgelb gebraten. Den Reis in einer Gratinform anrichten. Je nach Belieben mischt man noch etwas Reibkäse darunter oder obendrauf. Zuletzt übergiesst man das schmackhafte Gericht mit den Zwiebeln. Ryys und Boor ist das eigenständigste Urner Gericht. Es wird heute noch überall gekocht und ist sehr beliebt. Eigentlich ist es eine Fastenspeise und wurde als solche schon Mitte des 18. Jahrhunderts in einem alten Kochbuch erwähnt. Der Name Boor (für Lauch) stammt aus dem romanischen Sprachkreis und hat wohl den Weg über den Gotthard gefunden, wie ja auch der Reis. Aber nicht nur als Fastenspeise passt dieser Reis ausgezeichnet. Wenn er von einem Spiegelei oder sogar von einer Hauswurst begleitet wird, ist die Gaumenfreude vollkommen.

Quelle: <http://www.uri.info>



Bild von
Ruedi Traub

Diese echte
Luganighe wurde
auf einem Zürcher
Markt gekauft



MARKETING

DFB UND SCHWEIZER TOURISMUS REAGIEREN AUF WECHSELKURSSPRUNG

VON BEAT J. KLARER, DFB MARKETING LEITER

Die Entscheidung der Schweizerischen Nationalbank im Januar 2015, die Euro-Franken-Kursuntergrenze aufzugeben, kam für alle Akteure überraschend. Darauf mussten Tourismusanbieter reagieren.

„Ich freue mich sehr, dass unsere touristischen Leistungsträger schnell und flexibel auf die unerwartete Situation reagieren und innovative Lösungen suchen“, sagte Jörg Peter Krebs, Deutschland Direktor von Schweiz Tourismus an einer Pressekonferenz.

Mehrwert-Angebot, fixe Wechselkurse – kurzfristig haben Schweizer Tourismusorte reagiert und bereiteten Massnahmen vor, um die Folgen des starken Frankens für Schweizer-Urlauber abzumildern. So haben auch wir vom DFB Marketing stundenlang debattiert um interessante Lösungen zu finden.

Zwischen dem 21. und 23. Juli 2015 fand in Köln die Fachmesse für Gruppentourismus statt. Die DFB hatte wiederum mit unseren Partner-Institutionen Andermatt Urserental Tourismus (AUT), Goms Tourismus sowie mit den Hotels Aurora und Monopol Metropol, Andermatt, einen repräsentativen Stand an dieser wichtigen Fachmesse.

Wir vom DFB Marketing haben spezielle Angebote und Massnahmen für die gesamte Ferienregion vor dem Hintergrund der Währungssituation vorbereitet. Preisnachlässe auf Dampfbahn-Fahrten wurden nicht lanciert, dafür aber äusserst interessante touristische Angebote zusammen mit unseren Partner Institutionen. Das Produkt „4 Tage Alpenpower“ fand bei den Besuchern ein gutes Echo. Wo sonst kann der Gast für CHF 277 folgende Leistungen so in einer wunderbaren Gegend der Schweiz erhalten als in unseren Ferienregionen?

Dabei hat der Gast folgende Leistungen inbegriffen:

- 3 Übernachtungen in einem guten 3 Sterne Hotel in Andermatt mit HP.
- Fahrt mit der DFB, kombiniert mit einer Pässefahrt im Wasserschloss Europas, inkl. Reiseleitung
- Geführter Dorfrundgang in Andermatt
- Fahrt mit dem Oberalp Openair Express der MGBahn nach Disentis
- Gästekarte mit der auch die DFB Depotbesichtigung inbegriffen ist.

Zusätzlich setzten wir einen Schwerpunkt auf Leserreisen in Zeitschriften und Zeitungen. An der RDA 2015 konnte

erfolgreich eine Kooperation mit der „Sächsischen Zeitung“ und dem Städte-Marketing Dresden erreicht werden. Zusammen mit dem Produkt „Glacier-Express“ werden voraussichtlich zwischen 1000 und 1500 Gäste aus Sachsen unsere Bahnen 2016 besuchen. Die Sächsische Zeitung (SZ) wird in einer Sonderbeilage mit 300'000 Exemplaren im Frühjahr 2016 die Reisen zur DFB bewerben.

Bei diversen DFB Kunden konnte mit einfachen Zusatzleistungen die Thematik „Frankenstärke“ abgedeckt werden ohne einen Franken Nachlass zu gewähren. So wurde das Zusatz-Angebot einer möglichen Depotführung für Gruppen in Realp wohlwollend honoriert.

Wir vom Marketing freuen uns sehr, dass unsere touristischen Leistungen schnell und flexibel auf die unerwartete Situation angepasst und innovative Lösungen umgesetzt wurden. Für eine adäquate gesamthafte Beurteilung der Situation ist es aber noch zu früh. Für die Schweizer Tourismusbranche und die DFB gilt es, den Weg der Innovation und Qualität für unsere Kunden verstärkt und konsequent fortzusetzen. Und übrigens: Unsere hochalpine Gegend und die DFB haben durch die Entscheidung der Schweizerischen Nationalbank nichts von ihrer Schönheit und dem einzigartigen touristischen Erlebnis verloren.



Bild von Beat J. Klarer

Die DFB eignet sich auch fürs Modeshooting (Shooting UCM)



MARKETING

DFB BEIM DAMPFLOK-FEST DRESDEN (90 JAHRE BAUREIHE 01)

VON ARNE MORITZ, DFB AG

Am diesjährigen Dampflokomotiv-Fest in Dresden waren auch die DFB, die MGBahn und die RHB (Bernina Express) mit einem gemeinsamen Stand auf der Festmeile vertreten.

Zum ersten Mal vertrat dabei die DFB auch personell die MGBahn und konnte vielen Besuchern über die Furka-Bergstrecke und den Glacier-Express berichten. Fast alle Besucher kannten den Glacier-Express, viele berichteten auch schon mit ihm gefahren zu sein.

Die Furka-Bergstrecke war dagegen unbekannter, einige hatten vom Wiederaufbau gelesen und drei Besucher berichteten stolz vor 25 Jahren mitgeholfen zu haben. Auch wenn viele Besucher an einem weiteren Schweiz-Besuch und einer Fahrt mit der DFB interessiert waren – der starke Franken war fast immer ein Thema. Da die DFB noch oftmals unbekannt war, sind aus Sicht des Marketings solche Infostände sehr wichtig.

Das Dampflokomotiv-Treffen findet jährlich im Bw Dresden-Altstadt statt. Dieses Jahr wurde „90 Jahre Baureihe 01“ gefei-

ert. Dazu waren 6 Dampflokomotiven dieser Baureihe nach Dresden gekommen und standen für Lokparaden, Führerstandsmitfahrten und Sonderfahrten zur Verfügung.

Aus der Schweiz war die 01 202 des Vereins Pacific 01 202 mit einem Sonderzug nach Dresden gefahren. Viele Schweizer nutzten den Sonderzug für eine Fahrt nach Dresden und wurden mit einer verlängerten Fahrzeit „belohnt“, da die Deutsche Bahn den Sonderzug in Bayreuth verwechselte und auf eine falsche Strecke schickte.

Rund 15 000 Besucher waren im Bw Dresden-Altstadt zu Gast. Die Zusammenarbeit mit der IG Bw Dresden-Altstadt war sehr vertrauensvoll und die Dresdener fragten schon nach unserer Teilnahme in 2016 an.

Weitere Fotos des Festes finden sich unter:



Bild von Beat J. Klarer

Aufstellung der betriebsfähigen Baureihe 01 vor dem BW Dresden-Altstadt Foto Beat J. Klarer





AUS DER SFB

NEWS DER STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE 2014 UND 2015

VON PETER RIEDWYL, PRÄSIDENT STIFTUNGSRAT

Im Vergleich zum Vorjahr sind anzahlmässig mehr Spenden eingegangen, aber leider fehlen die grossen Brocken, was einen tieferen Gesamtbetrag zu Folge hat. 2959 Spender haben total 756'454 Franken gespendet. Herzlichen Dank allen Spenderinnen und Spendern. Darin eingeschlossen sind auch alle Anlassspender (Geburtstag, Jubiläum, Todesfall usw.).

SPENDENZWECK

Frei verfügbar	CHF 352'117
Dampflokomotive HG 4/4	CHF 139'368
Werkstätte Realp	CHF 110'666
Rhein-Main	CHF 20'138
1000er Club	CHF 69'871
Wagenremise	CHF 26'140
Werkstatt Aarau	CHF 15'070
Aktienspenden	CHF 11'550
Dessertspende	CHF 10'000

MITTELVERWENDUNG

Werkstätte Realp	CHF 164'875
Lok HG 4/4 Nr. 704	CHF 223'205
Lok HG 4/4 Nr. 708	CHF 125'528
Reservefonds	CHF 90'000
Reusssohlenanierung	CHF 80'666
Werkstatt Aarau	CHF 15'070
Beitrag DadF	CHF 9'761

Für die beiden HG 4/4 wurden bis Ende 2014 CHF 2'297'782 und für die Werkstatterweiterung CHF 2'364'581, investiert. Beide Objekte sind im Eigentum der Stiftung.

Der Stiftungsrat hat aufgrund der markanten Mehrkosten der Werkstatterweiterung Realp sowie der noch fehlenden Million für die Fertigstellung der beiden HG 4/4 beschlossen, zuerst die angefangenen Projekte mit den eingegangenen Verpflichtungen der Stiftung vollständig zu finanzieren, bevor für neue Projekte Finanzmittel bewilligt werden.

Der Gönnerevent auf die Rigi mit 158 Teilnehmern, mit den Parallelfahrten der beiden Dampfzüge, war ein Highlight. Der in der Wagenwerkstatt schlummernde Benzintriebwagen wurde auf Antrag der DFB AG vom Verkehrshaus der Schweiz ins Eigentum der Stiftung Furka-Bergstrecke übertragen. Eine Machbarkeitsstudie zeigt, dass der Umbau zu

einem Dieseltriebwagen mit einem neuen zweiachsigen Fahrwerk möglich ist. Ein Runder Tisch wird über die angezweifelte Machbarkeit diskutiert.

MUTATIONEN IM STIFTUNGSRAT 2014

Per Ende August ist Hermann Walser als Vertreter der DFB AG im Stiftungsrat zurückgetreten. Der Stiftungsrat schätzte die Fachkompetenz und die ruhige und sachliche Art, auch schwierige Themen anzugehen. Im Dezember hat Franz Kissling, Vizepräsident des Verwaltungsrates die Nachfolge angetreten.

AKTUELLE MUTATIONEN IM STIFTUNGSRAT

Am 22. Juni 2005 startete in Oberwald die Freiwilligenarbeit bei der Dampfbahn von Peter Püntener, ehemaliger Kantonsingenieur Kanton Uri. Alt Regierungsrat Toni Stadelmann hat dabei den Anstoss gegeben. Nach 10 Jahren intensiver Arbeit für die Stiftung, will er seine Prioritäten neu ausrichten. Der Stiftungsrat profitierte in der Zeit von seinem umfassenden Wissen und seinem Beziehungsnetz. Seine Protokollführung war mustergültig. Der Stiftungsrat verliert ein wertvolles Mitglied der ersten Stunde. Herzlichen Dank Peter. Beat Zaugg, Aktuar beim VFB Sektion Wallis und Streckenwärter bei der Dampfbahn wurde vom Stiftungsrat als Nachfolger gewählt.



**DIE NEUMITGLIEDER DES VFB AB DEM JAHR 2011
ERHALTEN AUS VERSANDTECHNISCHEN GRÜNDEN DEN
FLYER "VERMÄCHTNIS" DER STIFTUNG MIT
SEPARATER POST ZUGESTELLT.**

Erlebnistag gewonnen: Eine Fahrt mit der Dampfbahn von Oberwald nach Realp

DEN RICHTIGEN TIPP ABGEGEBEN!

Familie Zenzünen aus Grenchen hat zwar nicht den richtigen Tipp für einen Sechser im Lotto abgegeben, dafür aber beim Wettbewerb der Dampfbahn Furka Bergstrecke und einen tollen Preis im Wert von tausend Franken gewonnen.

Es war im Sommer vor einem Jahr, als die Familie Zenzünen bei den Feierlichkeiten zum hundertjährigen Bestehen der Strecke zwischen Brig und Gletsch mit dabei war. Sie machten beim Wettbewerb der Stiftung Furka Bergstrecke mit und beantworteten die Frage, wie viel Personen wohl in besagtem Jahr mit der Dampfbahn fahren werden. Mit ihrer Antwort von 30'900 lagen sie nur um drei Personen daneben und gewannen somit den Erlebnistag. «Die Freude war riesig, denn wir haben noch nie etwas gewonnen», erklärt die Familie einstimmig. Und die Vorfreude wuchs weiter, bis es am vergangenen Samstag endlich soweit war und die ganze Familie sowie einige Angehörigen gemeinsam nach Oberwald reisten, wo der Erlebnistag seinen Anfang nahm.

IN VERGANGENE ZEITEN VERSETZT

Bei der Fahrt von Oberwald nach Gletsch fühlte man sich sofort in vergangene Zeiten versetzt. Die Freude war bei allen gross und vor allem die drei Jungs kamen aus dem Staunen nicht mehr raus. Die Bahn ruckelte langsam den Berg hinauf und der Kondukteur, der streng jedes Ticket zu sehen verlangte, rundete das Bild ab. Bruno Rüti, der nach eigenen Worten schon lange vom Virus der Dampfbahn befallen ist, übernahm die Reiselei-



tung und wusste viel Informatives zu berichten. Beim ersten Zwischenhalt in Gletsch gab es dann noch eine Führung durch die Siedlung bevor ins Grand Hotel Glacier du Rhone zum Mittagessen geladen wurde. Weiter ging die Fahrt mit der Dampfbahn über die Station Muttbach, wo noch die letzten Überreste des Winters zu sehen waren, durch den Tunnel bis Furkstation. Inmitten dieser kargen Bergkulisse wurde nochmals eine kleine Pause eingelegt bevor die letzte Teilstrecke in Angriff genommen wurde.

EIN UNVERGESSLICHES ERLEBNIS

Weiter ging die Fahrt mit der historischen Dampfbahn in Richtung Realp. Der Ausblick war grandios, deshalb blieb während der gesamten Fahrt, ausser in den wenigen kurzen Tunnels, jedes Fenster offen. In Realp angekommen wurde noch kurz der Neubau der Depots vorgestellt und gezeigt, wo die neue Wagenhalle entstehen soll. Müde von dem eindrücklichen Tag aber glücklich ging es dann durch den Basistunnel zurück nach Oberwald. «Es war ein toller Tag und unsere schon vorher hohen Erwartungen wurden noch um viele unvergessliche Erlebnisse übertroffen», erklärt Familie Zenzünen. So bleibt es wohl ein Tag, der allen noch lang ein Erinnerung bleiben wird.

**INFORMATION FÜR NEULESER,
ERINNERUNG FÜR «ALTE HASEN»
KURZ GEFASSTE GEBRAUCHSANWEISUNG**

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitglied werden

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

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 848 000 144, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten

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

Für Zahlungen aus dem Ausland

Stiftung Furka-Bergstrecke
IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7
Swift-Code: BCVSC2LXXX
Für Gönner aus Deutschland
Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.
Kontonummer: 1043 9302
Bank: Volksbank Lauterbach eG
BLZ 519 900 00
IBAN: DE 6151 9900 0000 1043 9302
BIC: GENODE51LB1

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



Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



BESICHTIGUNG

DEMONTAGE DER STEFFENBACHBRÜCKE



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

DATUM DEMONTAGE HERBST 2015:
Freitag, 02. Oktober 2015 (ganzer Tag)

PROGRAMM (ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN)

- 08.30 Uhr
Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
- ca. 09.00 Uhr
Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
- ca. 14.00 Uhr
Bahntransport zurück, Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, ev.zusammen mit der Montagesequipe

UNKOSTENBEITRÄGE

Allgemeine Unkosten: CHF 20.-
Mahlzeit: CHF 15.-

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

WEITERE BESTIMMUNGEN

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

ANMELDUNG, AUSKÜNFTE

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

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon
Telefon +41 44 930 63 53, E-Mail wgysi@bluewin.ch

IN 4'700 STUNDEN FRONARBEIT REVIDIERT

ABD 4554 WIE NEU AUS DEM JUNGBRUNNEN

VON WERNER BEER UND HEINZ UNTERWEGER, VFB SEKTION AARGAU

Mit Jahrgang 1927 gehört der ABD 4554 zwar nicht mehr zu den Jüngsten. Nach der neuerlichen Revision während der letzten beiden Jahre in der Wagenwerkstatt Aarau sieht man ihm das Alter zwar wegen der historischen Bauart an, nicht aber am Erhaltungszustand.

Die DFB erwarb den Wagen 1995 von der Brünigbahn. Nach einer Revision des Chassis und der Anpassung der Bremsanlage, der Puffer und der Kupplungseinrichtung an den Standard der DFB kam der ABD 4554 nach Aarau, wo der Wagenkasten 1995-1998 als erste Totalrevision der Wagenwerkstatt von Grund auf überarbeitet wurde.



Für Details siehe
www.dfb.ch/index.php?id=561.

REVISION NACH 16 JAHREN EINSATZ

Im Herbst 2013 kam der Wagen nach 16 Saisons Fahr-einsatz wieder nach Aarau, nachdem die Abnutzung im Betrieb und vor allem das raue Bergwetter, dem die Wagen während des ganzen Jahres ohne Schutz ausgesetzt sind, massive Spuren hinterlassen haben. Nach Entfernen der Blechverkleidung zeigten sich grosse Feuchteschäden an der Holzkonstruktion des Wagenkastens - vor allem unter den Fenstern. Der Bodenbalken war auf einer Seite im Bereich der Dampfheizung verrottet - vermutlich wegen eines Dichtungslecks.

JEDES TEIL WURDE ÜBERARBEITET

Um den Wagen wieder voll betriebstauglich und auch ästhetisch neuwertig zu machen, erneuerten die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt nicht nur alle revisionsbedürftigen tragenden Teile, sondern überarbeiteten sämtliche Komponenten von den Sitzbänken über die Fenster und Fensterscheren, das Wagendach, die Innenwände etc. Die Sitzbänke der 1. Klasse wurden mit einem „historischen“ Stoff neu bezogen und alle Anstriche erneuert.

Die Lackierung der Blechverkleidung erwies sich als noch in Ordnung, einzig einige Stellen der Beschriftung mussten ausgebessert werden. Grosse Sorgfalt wurde auf verbesserte Witterungsbeständigkeit gelegt: Zusätzlich zur sorgfältigen Imprägnierung aller Holzteile



Bilder von
Heinz Unterweger

von oben nach unten
Die Doppelsitzbänke sind zu gross, um durch die Türen eingebracht zu werden

Die „neue“ 1. Klasse ist ein Bijou

Massive Witterungsschäden verbargen sich hinter der Blechhaut

Sponsor Philipp Gloor hebt an der Rolloutfeier die Bedeutung der Arbeit der Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt Aarau hervor



wurden alle Ritzen und Spalten, durch die Feuchtigkeit eindringen könnte, mit Silicon abgedichtet. Unter den Fenstern wurden Kunststofffolien eingezogen, die das eindringende Wasser nach aussen ableiten. So konnten einige Verbesserungen angebracht werden, ohne das historische Erscheinungsbild des Wagens zu verändern.

KEINE KOSTEN FÜR DIE DFB

Insgesamt leisteten die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt Aarau 4'700 Arbeitsstunden an Fronarbeit, um den ABD 4554 wieder fit zu machen. Für die externen Kosten wie Materialien und gewisse Dienstleistungen, die eingekauft werden mussten, konnte ein grosszügiger Sponsor gefunden werden, so dass die DFB ohne finanzielle Belastung einen wieder neuwertigen Wagen erhält. Die Drehgestelle wurden in der Werkstatt Realp grundlegend revidiert, so dass auch sie wieder voll betriebstüchtig sind.

AB AUGUST WIEDER IM FAHREINSATZ

Die Revision des Wagenkastens fand am 17. Juli mit einer Rolloutfeier ihren Abschluss, an der als offizielles Zeichen das Revisionsdatum für diese Revision R3 am Chassis angebracht wurde. Mit einem spektakulären Transport brachte man am 28. Juli den Kasten des ABD 4554 auf einem Tieflader durch die Kehren der wieder offenen Schöllenen Schlucht nach Realp und setzte ihn dort auf die Drehgestelle auf. Nach einer sorgfältigen Schlusskontrolle gemäss den Richtlinien des Bundesamtes für Verkehr führt der ABD 4554 wieder begeisterte Passagiere über die wunderschöne Furka-Bergstrecke.



Weitere Bilder von der Revision des ABD 4554 finden Sie unter www.dfb.ch/index.php?id=679



Bild oben links von Heinz Unterweger

Der ABD 4554 verlässt nach zwei Jahren verjüngt die Wagenwerkstatt Aarau

Bild unten von Werner Beer

Huckepack durch die Schöllenen Schlucht Richtung Realp

Bild oben rechts von Kurt Baumann

Der Wagenkasten schwebt auf die Drehgestelle



ERWEITERUNGSBAU

SANITÄRTRAKT AM DFB-DEPOT IN REALP AUFGESTOCKT

VON THEO BÖGEHOLZ, PRÄSIDENT VFB SEKTION BERN

Das Gemeinschaftsbauwerk Aufstockung des Sanitärtraktes am Depot der DFB in Realp ist grösstenteils fertiggestellt.

In der zweiten Jahreshälfte 2014 war dieses Projekt durch die Bauverantwortlichen der DFB AG und der VFB Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus unter Einbezug der VFB Sektion Bern gestartet worden. Die Sektion Bern, mit Gesamtbauleiter Hermann Stamm, übernahm dieses zeitlich ambitionierte Bauwerk als Generalunternehmen.

Nach der intensiven Planungsphase ab November 2014 und den Koordinationssitzungen wurden aufgrund der detaillierten Baupläne die ersten Materialbestellungen getätigt. Mit grosszügigen Unternehmern aus dem Grossraum Emmental BE sind Leistungsvereinbarungen getroffen worden. Mitte März 2015 ist ein Spendenaufruf an die VFB Sektionen verteilt worden. Ausgewählte Sponsoren wurden in der zweiten Hälfte April durch das Projektteam persönlich angesprochen. Im Speziellen wurden Material-Rabattsponsoring und Fronarbeitsleistungen von Facharbeitern erfolgreich gefunden. Ein herzliches Dankeschön allen Engagierten.

Ende Mai 2015 ging es los:

- Bagerüst aufstellen
- temporären Baustellen-Installationsplatz auf der Unterkunft - Terrasse
- Erstellung eines Notdaches über dem bestehenden Sanitärtrakt
- Abbruch der alten Dachhaut unter Berücksichtigung der Wiederverwendung
- Entfernen der alten Infrastrukturen (Elektroinstallationen etc.)
- Einbau der neuen „Triasol“ Decken/Bodenelemente. Bautreppe erstellen
- Gebäudeaufbau als „Holzständerbau in Trockenbauweise“ neue Dachkonstruktion abbinden und aufrichten. Fenster einbauen
- Bodenplatten, Zwischenwände, Decken- und Wandbekleidungen anbringen
- Installationen wiederherstellen und ergänzen (Elektro-, Sanitär, etc.)
- Isolationen, Dämmungen und Aussenhülle in Lärchenschalung erstellen
- Gebäudeeindeckung (revidierte Bleche) und Dachanschlüsse fertigstellen



Planbesprechung mit dem Holzbauer B. Wälti, dem Projektleiter H. Stamm und dem stellvertretendem Bauleiter A. Schönthal.



Der unermüdete und loyale Einsatz aller Fronis an diesem Bauprojekt, mit einem Arbeitszeitaufwand von Total 1'571 Stunden (entsprechen 47'130 CHF) ist ein Meisterwerk und mit einem grossen herzlichen Dankeschön beglichen.

Im Namen der Projektleitung Aufstockung Sanitärtrakt und Archiv DFB AG Realp; die Präsidenten der VFB Sektionen Zürich-Schaffhausen-Glarus und Bern, Theo Böggeholz

Das Spendenkonto lautet:
30-19822-6 (IBAN CH6709000000300198226)
Vermerk: „Aufstockung Sanitärtrakt Realp“



ANDERE BAHNEN

IN DIE BLAUEN BERGE SÜDINDIENS – DIE NILGIRI-BERGBAHN

VON BÄNZ BANGERTER, VFB-SEKTION BERN

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat in Indien eine Schwester. An sie erinnern sich die Furka-Pioniere auch als es seinerzeit darum ging, Dampflokomotiven zu beschaffen. Denn auf der Nilgiri-Bergbahn verkehren mächtige Zahnradmaschinen der SLM.

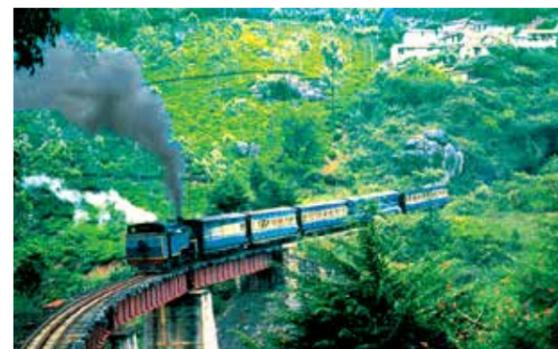
VERANLASSUNG

Der Auslöser zu diesem Bericht befindet sich in der Schrift „Die Dampflokomotiven HG 3/4“. Im Zusammenhang mit der Lokomotivenbeschaffung bei der DFB hält der Verfasser auf Seite 10 fest, dass die Suche seinerzeit auch nach Südindien führte. Dort wäre man angeblich zu einem späteren Zeitpunkt nicht abgeneigt, Dampfrosse abzutreten. Da ich mehr über diese Bahn erfahren wollte, beschaffte ich mir Reiseberichte, Auszüge aus einem vergriffenen Fachbuch und kontaktierte fachkundige Personen. Mit

dem folgenden Aufsatz möchte ich versuchen, Parallelen mit der DFB aufzuzeigen. So tragen z.B. Lichteffekte dazu bei, dass das Nebengebäude zum Glacier du Rhône als auch die Nilgiri-Hügel mit einer Höhe von 2637 Metern die Zunamen „Blauhaus“ bzw. „Blaue Berge“ erhalten haben.

STRECKENFÜHRUNG

Ab der Stadt Madras am Golf von Bengalien erreicht man die Bergstrecke mit dem Nilgiri-Express auf der 567 km langen Kolonialspur von 1676 mm (ein Kompromiss Normal/Breitspur). Die Bergstrecke beginnt in Mettupalayam auf 350 m ü. M. und endet je nach gesprochener Sprache in Ootacamund oder Udagamandalam auf 2371 m ü. M. Sie enthält beidseits des 19,3 km langen Zahnstangenabschnitts mit 80 Promille Steigung zwei Adhäsionsstrecken. Die Zahnstange ist zweilamellig und nach dem System Abt aufgebaut. Das 46 km lange Trasse führt über 27 Brücken, durch 13 Tunnel und durchquert Dschungel, lichte Wälder und im Hochland Teeplantagen. Die Bergfahrt dauert 290 Minuten wobei sich die Bahn auch auf schmalen Felsvorsprüngen um die steilen Hänge windet. Den Kulmina-



tionspunkt erreicht die Bahn 4 km vor Streckenende auf 2524 m ü. M. Gebaut wurde sie von den Engländern nach den Plänen des Schweizer Niklaus Riggenbach. Aufgrund von Finanzierungsproblemen erfolgte der Streckenausbau in Etappen zwischen 1891-1908. Die Bahn war mehrfach von der Schliessung bedroht, was aber die Bergbewohner verhindern konnten. Deren Existenz verdankt sie auch den alljährlichen Wanderungen der britischen Beamten, die bei Anbruch der heissen Jahreszeit aus der Ebene in die kühlen Berge flüchten. Nachdem von einem Elektrifizierungsvorhaben im Jahre 1999 abgesehen wurde, waren 2005 die Voraussetzungen für die Aufnahme der Bergbahn in die Liste des UNESCO-Welterbes erfüllt. Sie ist die älteste und einzige Bahn Indiens mit einem Zahnstangensystem. In Indien gibt es noch weitere berühmte Schmalspur-Bergbahnen, jedoch mit Spurweiten unter einem Meter wie z. B. ab Bombay, Delhi, Kalkutta. Die Höhenunterschiede werden bei diesen Bahnen durch Spitzkehren oder Trasseverlängerungen über Viadukte durch Seitentäler überwunden.

LOKOMOTIVEN HG 4/5, BETRIEB

Nachdem sich die englischen Lokomotiven nicht bewährten, konnte die SLM in Winterthur in den Jahren 1914-1952 insgesamt 17 HG 4/5 liefern. Gemäss Reiseberichten der letzten Jahre haben deren 9 überlebt, 7 waren noch in Betrieb, mindestens eine wurde auf Ölfeuerung umgebaut. Sie sind die Vorgänger der HG 4/4 und besitzen keine Bremszahnäder. Das Dienstgewicht der Lokomotiven beträgt 49 Tonnen. Deren Gesamtlänge misst 10,38 m. Im Vergleich zur HG 3/4 ist der fixe Radabstand der Kuppelachsen kleiner. Sie kann angeblich Kurvenradien zwischen 60 und 80 Metern befahren. Die Anhängelast wird bei 80 Promille Steigung mit 90 Tonnen angegeben. Bei 110 Promille sollen es angeblich noch ca. 80 Tonnen sein. Die Lokomotive hat gegenüber der HG 4/4 eine um ca. 30 Prozent grössere Dampfreserve, was zu einem etwas massigeren Erscheinungsbild beiträgt. Die hellblau lackierten Züge präsentieren sich gemäss den Bildern in den Reisebeschreibungen mit 4-5 Wagen. Sie werden von der Lokomotive mit Kamin bergwärts geschoben. Die Befahrbarkeit der Strecke mit den 208 Kurven wird dem Lokomotivführer am Zugsende mittels Flaggen übermittelt. Dazu wird jeder Wagen mit einem Schaffner besetzt, die die Warnungen oder Entwarnungen von Wagen zu Wagen weiterleiten. Eine etwas andere Art unseres Sicherheitswärters. Da am Ende des Zahnstangenabschnitts die Kohlevorräte erschöpft sind, erfolgt ein Lokomotivenwechsel. Dadurch verkehren auf dem letzten Adhäsionsabschnitt auch Diesellokomotiven ohne Zahnradantrieb. Seit 2007 wird auf dem Zahnstangenabschnitt nur noch ein Zugpaar eingesetzt.



Mehr zur malerischen Bahnstrecke auf
www.indianrail.gov.in/ooty.html

WAS WÄRE GLETSCH OHNE MONIKA!

KÄSEFABRIKATION VOM FEINSTEN

VON RUEDI TRUAB, REDAKTOR

Gut versteckt hinter dem Blauhaus befinden sich die Käserei und der Käsekeller. Insider und andere Käseliebhaber finden Monika problemlos.

Der Tag der Sennin beginnt früh mit dem Melken der Kühe auf dem Gletschboden. Anschliessend wird die Milch zur Käserei gefahren und gekonnt verarbeitet. Es werden Alpkäse und Ziger fabriziert. Übrigens, der Unterschied zwischen Alpkäse und Bergkäse ist wesentlich. Ersterer wird auf der Alp aus Alpmilch und zweiter im Tal, ebenfalls aus Alpmilch produziert. So will es das Lebensmittelgesetz. Unterstützt wird die Sennin durch einen Sohn und ihren Lebenspartner Armin (auch Fronarbeiter bei der DFB).

Dieses Jahr beauftragte der Kanton Wallis Firmen, welche die Sennhütte renovierten. Das Ergebnis lässt sich sehen. Die Alphütte sieht wie neu aus. Ein Anbau enthält die schon lange gewünschte Architektur mit Dusche, WC und Lavabo. Geschlafen wird immer noch im Wohnwagen.

Besuchen Sie die Sennerei in Gletsch!



Bild von
Ruedi Traub

Die Sennin Monika bei der Käse-Zubereitung. Im Hintergrund links die „Harfe“. Mit ihr wird die eingedickte Milch zum sogenannten Bruch zerteilt.



NACH DEM VORBILD DER DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE

IN DER SLOWAKEI FÄHRT WIEDER EINE ZAHNRADBahn SYSTEM ABT

VON ARTHUR MEYER, DFB BETRIEB

Carl Roman Abt (1850-1933), der aus dem aargauischen Freiamt stammende Erfinder des kombinierten Zahnrad-/ Adhäsionssystems Abt mit zwei versetzten Lamellen-Zahnstangen, gehörte zweifellos zu den erfolgreichsten Schweizer Technik-Konstrukteuren. Der Schüler des Zahnradbahn-Pioniers Niklaus Riggenbach (1817-1899) lieferte zwischen 1886 und 1933 die technischen Grundlagen für weltweit nicht weniger als 72 Bahnen mit einer gesamten Länge von 1695 km und Spurweiten zwischen 600 und 1676 mm, die Steigungen bis zu 255 Promille überwinden konnten. Eine davon ist die Meterspurbahn der DFB vom Urserental über die Furka ins Goms, die Bestandteil der einstigen Brig-Furka-Disentis-, später Furka-Oberalp-Bahn war. Eine andere wurde kürzlich in der Mittelslowakei nach DFB-Vorbild revitalisiert

Die Lokomotiven nach dem System Abt stammten hauptsächlich aus zwei Fabriken: der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur – sie besass das weltweite Patent nach Roman Abt – und aus der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf, die das ausschliessliche Recht für das Gebiet der ehemaligen Donaumonarchie Österreich-Ungarn erworben hatte. Neben zahlreichen Schweizer Bergbahnen findet man das Zahnradsystem Abt unter anderem in Österreich, Tschechien, der Slowakei, Rumänien, Deutschland, Frankreich, Spanien, Griechenland, der Türkei, Australien, Indien, Japan sowie in Nord- und Südamerika. Bekannteste ausländische Beispiele sind die Erzbergbahn in Österreich, die ehemaligen Bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen, die Bahn über den Bolanpass in Indien, die Libanonbahn Beirut-Damaskus sowie die Transandinobahn.

Zu den normalspurigen Zahnradbahnen nach System Abt zählt auch die 1896 eröffnete, 42 km lange Bahn Podbrezova – Brezno – Tisovec in der Mittelslowakei, unweit der Stadt Banská Bystrica. Sie verband die drei Eisenwerke von Hronec, Podbrezova und Tisovec und führt in zwei Zahnstangenabschnitten von insgesamt 5,8 km Länge mit Steigungen bis zu 50,2 Promille am Zbojská-Sattel über den Gebirgskamm der Slovenské Rudohorie.

Die Slowakei war zur Zeit des Baus der Bahn noch ein Teil Ungarns. Dem entsprechend wurden die Lokomotiven von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen (MÁV) bei der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf in Auftrag gegeben. Diese lieferte zur Eröffnung 1896 zunächst drei Lokomotiv-

ven und 1900 eine vierte, gleichartige Maschine der Bauart D2zz n2(2)t. Bei den MÁV trugen sie die Reihenbezeichnung TIVb 4281-4284, später 41.001-004. 1918 wurde die Slowakei Teil der neu gegründeten Tschechoslowakischen Republik (CSR), und die Bahn kam zu deren Staatsbahn ČSD; diese bezeichnete die Loks ab 1925 als 403.501-503. Unter diesen Nummern waren sie bis in die 1950er/1960er Jahre im Einsatz.

Die Auflassung des Eisenwerks in Tisovec Mitte der 1960er Jahre bedeutete das Ende des Zahnradbetriebs; die noch für einen geringen Personenverkehr eingesetzten Diesellokomotiven schafften die Steigungen auch ohne Zahnrad. Die Zahnstangen blieben als „technisches Kulturdenkmal“ aber vorerst erhalten. Die junge Slowakische Republik stellte sie 2008 gar unter staatlichen Schutz. Gleichzeitig bildete sich ein Verein, der sich die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der Schweiz zum Vorbild nahm und einen touristischen Betrieb auf der Zahnradstrecke anstrebte. In Rumänien fand man zwei, nur unwesentlich von den ursprünglichen Tisovecer Dampflokomotiven abweichende Floridsdorfer Maschinen der ehemaligen MÁV-Reihe TIVc. Eine davon ist mittlerweile wieder betriebsfertig hergerichtet und konnte am 4. Oktober 2014 den ersten Zug über die gleichfalls gründlich renovierte Strecke führen. Seither finden von Ende Mai bis Ende September zwischen Tisovec und Zbojská regelmässige Dampffahrten statt; zwischen Podbrezova und Zbojska verkehrt ein historischer Diesellokomotivwagen



Fahrplan und nähere Angaben
www.zubacka.sk

Literatur:

Arthur Meyer, Josef Pospichal: Zahnradbahn-Lokomotiven aus Floridsdorf. Verlag bahnmedien.at, Wien 2012. ISBN 978-3-9503304-0-3.



ACTUEL

L'AG POSE DES JALONS POUR UN AVENIR COMMUN

PAR JULIAN WITSCHI, DAMPF AN DER FURKA

A l'occasion de son 30ème anniversaire, la société anonyme du chemin de fer de la ligne sommitale de la Furka (DFB AG) s'est souvenue de ses points forts. Le point central doit être l'enthousiasme commun pour la sauvegarde du patrimoine culturel. En même temps, les actionnaires ont salué l'alliance renforcée entre les trois organisations partenaires.

Après deux assemblées générales (AG) qui ont laissé de désagréables souvenirs, suite aux disputes au sujet de la planification du hangar à wagons et du financement à long terme de l'exploitation, le nouveau président du conseil d'administration, Ernst Künzli, a trouvé tout de suite le bon ton (malgré quelques petits ennuis de sonorisation). Au début de la manifestation, Ernst Künzli adressait expressément ses remerciements à toutes les personnes qui ont apporté une contribution au chemin de fer de la LSF. Il mena l'assemblée générale avec clarté et plaisance même de temps à autre. Aux quelques questions posées, le président a pu répondre avec des explications concises. Le message de bienvenue d'Urban Camenzind, responsable de la direction de l'économie publique du canton d'Uri, a aussi contribué à la bonne ambiance. Dans son message, le Conseiller d'Etat rappelle qu'il se doit d'avoir de la considération pour la ligne à vapeur de la Furka et ses responsables. Le DFB ne fait pas seulement partie du patrimoine culturel, c'est aussi l'offre de loisir estival la plus importante du canton. Il souhaite que le « virus de la Furka » ne soit pas guérissable, de sorte que les trains du DFB puissent encore circuler à pleine vapeur durant longtemps.

Le Président de la commune de Realp, Armand Simmen, a aussi assisté à l'AG. En tout, 232 personnes étaient présentes ou représentées, qui disposaient de plus de 27% du capital émis. Le rapport annuel, les comptes annuels ainsi que la décharge ont été approuvés à l'unanimité et vivement applaudis par les actionnaires.

APERÇU DES FINANCES

Durant l'année écoulée, le nouveau conseil d'administration a mis l'accent principal sur le traitement d'exigences comme la gestion de la sécurité, sur une planification financière plus fiable et sur la collaboration avec la fondation et l'ALSF. Concernant les exigences de la Confédération et des cantons, le DFB doit lutter contre la densité de la réglementation, qui ne fait (presque) aucune différence



entre des trains à voie normale interopérables et un train touristique ne circulant que l'été et géré par des bénévoles. Pour répondre aux questions en suspens émanant du cercle des actionnaires, Künzli a, entre autres, expliqué que Conseil d'administration et direction avaient en permanence une vue d'ensemble sur les liquidités. Comme les revenus de la SA sont générés pendant une durée d'exploitation limitée à trois mois environ, une planification minutieuse s'impose, car les dépenses s'échelonnent tout au long de l'année. Le rapport entre fonds de roulement et engagements à court terme – un indice important concernant la solvabilité de l'entreprise – a pu finalement être amélioré de 125 à 140%. Le taux d'autofinancement est relativement haut. La plus grande partie des fonds propres est liée à des placements immobilisés. Chaque nouvelle locomotive, chaque nouveau bâtiment, etc. génère des amortissements supplémentaires, des coûts d'entretien qui doivent être assumés par l'exploitation, souligne Künzli. Ceci doit être pris en considération lors de nouveaux projets et de la fixation des priorités.

En 2014 le DFB SA a comptabilisé des amortissements de CHF 459'162. Ceci a occasionné une perte nette de CHF 135'221. L'année précédente le déficit de CHF 338'339 était encore clairement plus élevé. Les recettes ont augmenté de CHF 2,99 millions à CHF 3,19 millions, ceci malgré le temps déplorable de l'été passé (vous trouverez des informations détaillées dans le rapport de gestion sous www.dfb.ch/ag). Urs Züllig, directeur de l'entreprise, a expliqué aux actionnaires (comme déjà dans le « Dampf an der Furka ») les temps forts de la saison écoulée, et montré les progrès opérationnels réalisés. En outre, il parlait de la situation de la saison 2015. Des solutions doivent aussi être trouvées en ce qui concerne le manque chronique de personnel.

Au Conseil d'administration, le vice-président intérimaire Franz Kissling a été confirmé dans ses fonctions à l'unanimité. Il a été élu pour une année, soit jusqu'à l'élection selon tournus de cette haute autorité pour trois ans, lors de l'AG 2016.

LE PRÉSIDENT DE L'ASLF AU CONSEIL D'ADMINISTRATION
En outre, le Conseil d'administration a proposé l'élection complémentaire de Robert Frech au Conseil d'administration du DFB AG. Le président de l'association de la ligne sommitale de la Furka (ALSF/VFB) a été désigné par le comité central en vertu des nouvelles règles de

collaboration entre la SA et l'association (voir rapport dans le « Dampf an der Furka » 2/2015). Robert Frech a été élu à une très forte majorité, avec 18 voix contre et 6 abstentions.

La motion déposée par Wolfgang Kling proposant une limite d'âge pour siéger au Conseil d'administration a été clairement rejetée par les actionnaires, sans aucune demande de prise de parole. Künzli soulignait que la moyenne d'âge se situait bien en dessous des 70 ans. Expérience et réflexion sont des qualités requises. Ce qui plaide aussi contre une limite d'âge, c'est que des membres compétents pour siéger dans un Conseil d'administration ne s'engagent souvent qu'après la retraite dans une organisation bénévole.

Avec l'élection du Président de l'ALSF au Conseil d'administration, un autre pas a été franchi pour une nouvelle ère de collaboration. Il fallait un nouvel état d'esprit, à savoir de la confiance et la disposition à vouloir tirer à la corde dans le même sens. Ceci est essentiel dans une organisation de bénévoles. « Nous voulons un minimum de règlements et surtout pas de contrats », disait Künzli à propos du remplacement du contrat de coopération par les nouvelles règles de collaboration. « Car celui qui ne veut pas collaborer ne respectera pas non plus des contrats ». De nouvelles règles similaires doivent aussi être élaborées avec la fondation. La charte élaborée ensemble va servir de ligne directrice. Les statuts des trois organisations en sont la base.

Le comité central de l'ALSF soutient en contrepartie l'élection, par l'assemblée des délégués, d'un représentant du DFB au Comité Central. En plus, une rencontre annuelle de la direction et du conseil d'administration avec le comité central et le conseil de fondation doit avoir lieu. A cela s'ajoutent des retraites, des commissions et des rencontres sporadiques des trois présidents afin d'établir une opinion de groupe. Suite à l'AG, l'apéro qui a été servi a permis d'avoir un échange personnel avec les actionnaires. Künzli a remercié tous les bénévoles pour leur « énorme prestation », et spécialement les organisateurs de l'AG. La prochaine AG est planifiée pour le 25 juin 2016 à Oberwald.

Traduction : J.J. Mäusli

LE PAGES FRANCO-PHONES DU DADF

DE PHILIPPE ROUX, PRÉSIDENT DE LA SECTION ROMANDIE

Aussitôt qu'une personne s'affilie à l'Association de La Ligne Sommitale de la Furka (ALSF ou VFB en allemand), elle reçoit, entre autres choses, la dernière parution du « Dampf an der Furka » (Dadf). Cet organe – dont le titre n'a pas de pendant officiel en français, mais qu'on pourrait traduire par « Vapeur à la Furka » – vise plusieurs objectifs. Parmi les plus importants, relevons : une information centralisée à l'usage de toutes les entités du groupe, à savoir association (ALSF-VFB), société anonyme (DFB) et fondation (SFB); une information décentralisée qui permet à chaque section d'être en contact avec ses membres, actifs ou passifs; mais aussi un outil marketing permettant au train à vapeur et sa région de se présenter sous ses plus beaux aspects.

Longtemps, les textes destinés aux Romands étaient essentiellement l'oeuvre de Claude Solioz. Son travail de qualité effectué durant de nombreuses années mérite notre respect et notre reconnaissance.

Sa démission soudaine et inattendue a placé le comité de la section Romandine devant une situation très périlleuse. Pour éviter de se retrouver sans contenu en langue française, il a fallu agir. Dénicher une personne maîtrisant à la fois les langues de Goethe et de Molière, ainsi que leur terminologie technique, relevait et relève toujours d'un défi herculéen ou d'une mission impossible. Cette perle n'ayant toujours pas été dégotée, une solution parallèle, définie tout d'abord comme temporaire, a dû être mise en place. A défaut d'une seule personne, le concept d'un groupe de traducteurs provenant de divers horizons a été privilégié. De l'informatique à l'aviation, en passant par la comptabilité ou l'assurance, chacun avec ses qualités essaie de contribuer à l'atteinte des buts fixés par les organes dirigeants du DadF. Les tâches de ce groupe de traducteurs ont été réparties en 3 axes : la coordination, la traduction et la relecture.

La coordination, actuellement assurée par le Président de la Section, actuellement assurée par le Président de la Section, recoupe deux pôles principaux : d'une part le choix des textes à traduire; d'autre part la répartition des activités de traduction. En effet, il est important que cette activité puisse être accomplie avec intérêt et plaisir et qu'elle ne se transforme pas en charge, en fardeau, auquel cas le groupe de traducteur s'amenuiserait comme peau de chagrin. Pour ce faire, un processus a été mis en place avec le comité de rédaction du DadF : celui-ci fournit, plusieurs semaines avant la parution du numéro, un « plan de rédaction » mentionnant les textes prévus pour la prochaine édition; un choix est alors

établi au niveau de la section, puis validé par le comité de rédaction du DadF. Enfin, lorsque les textes sont disponibles, le coordinateur les ventile entre les différents membres du groupe. Idéalement chaque traducteur doit être en charge de 1 voire 2 textes par année. Une attention particulière est donc vouée à l'équilibre de la charge de travail entre chacun.

Esther Zürcher, François Martin, François Clavadescher, Jean-Pierre Melchner, Jean-Jacques Mäusli et Claude am Rhyn constituent notre pool de traducteurs. A chaque nouvelle parution, chacun témoigne d'une grande disponibilité, toujours prêt à relever le défi. Traduire un texte général de l'allemand en français est déjà en soi une gageure pour des non-professionnels, mais que dire lorsque le vocabulaire utilisé sort de l'ordinaire ? Leurs compétences et leur grand professionnalisme permettent de surmonter aisément ces obstacles et vous offrent l'opportunité, numéro après numéro, de pouvoir prendre connaissance des dernières nouveautés de notre train. Un grand merci à eux ! Sans leur engagement, la présence des pages francophones dans le DadF aurait été sérieusement remise en question.

Sitôt le texte traduit, celui-ci est remis au groupe des relecteurs, constitué par François Martin et Pierre Weiss. Leur tâche, difficile, demande de l'entregent et un doigté important. Leur mission se concentre sur les trois aspects suivants: trouver les éventuelles coquilles oubliées par le traducteur, s'assurer que le texte est en phase avec son original tout en évitant de froisser son auteur et qu'il respecte enfin le politiquement et historiquement correct de l'entité « ALSF (VFB) - DFB - SFB ».

L'histoire de notre train – l'abandon de la ligne sommitale en 1982 – est un exemple probant. Stopper engendre des dégâts parfois irrémédiables et l'effort nécessaire pour remonter, relancer une activité est sans commune mesure avec celle nécessaire pour le maintien en état. La présence romande au sein du DadF a failli disparaître et une absence de contenu en français, même limitée dans le temps, aurait pu avoir des impacts très négatifs tant auprès des dirigeants du DadF que des lecteurs francophones. Ce scénario catastrophe a pu être évité, fort heureusement ! Désormais, il faut songer à la pérennisation d'un modèle dont les atouts principaux sont le nombre, la diversité, mais aussi la complémentarité et un engagement bénévole différent. Cette solution, qui au départ ne devait être que temporaire, représente l'avenir en raison de son caractère sain, sa base ne reposant désormais plus sur un seul socle mais sur une multitude.

Il y va de l'intérêt de tous les francophones de renforcer ce groupe des traducteurs en y apportant du sang neuf. Vous voulez vous rendre utile en vous engageant différemment et de façon épisodique pour soutenir notre train, vous maîtrisez l'allemand, ce message vous interpelle ? Alors n'hésitez pas, aidez-nous, annoncez-vous à l'adresse e-mail suivante : vfb-romandie@dfb.ch. Nous vous donnerons bien volontiers toutes les informations nécessaires.

D'avance merci !



dampf an der furka
actuel

LA VIE D'UN FRONI

GARDE SUISSE AU VATICAN

DE URS STEIGER

C'est à ILANZ GR que je suis né et ai passé mon enfance. Nous habitons à deux pas de la voie de chemin de fer, près de la gare. Le coup d'oeil depuis ma chambre donnait directement sur les rails. Les différents bruits d'attelages, de tringlerie et autres trépidations sont encore comme gravés dans ma mémoire.

Locomotives peintes en brun et voitures en vert ou bicolore crème / vert n'étaient pas particulièrement attrayantes. Jusqu'au jour où j'ai pu faire le voyage jusqu'à Andermatt, chez mes grands-parents.

Quelle ne fut pas ma surprise en apercevant à Disentis/ Mustér les belles locos rouges du Furka-Oberalp ! J'ai alors consacré la plupart de mon temps en vacances à Andermatt à observer en gare le trafic ferroviaire. Un jour j'osai monter sur une des deux plateformes extrêmes de la locomotive avec le sentiment d'être aux commandes. A cet instant on mit la locomotive sous tension et j'en fus très effrayé et courus me mettre à l'abri. Ces souvenirs d'enfance nourrissent encore aujourd'hui mon enthousiasme pour la Viafer Retica/RhB et le MGB, héritier du FO.

Un concours fut organisé afin de trouver un nom pour les deux nouvelles locos Ge 6/6 du RhB. Je reçus un prix de Fr20.- pour mes deux propositions „Schneestern“ et „Sonnenstrahl“; finalement „Raetia“ et „Curia“ furent les noms gagnants.

Garde Suisse au Vatican : A l'âge de dix ans nous avons en famille passé des vacances en Italie, Rome incluse. Mon étonnement a été à la taille des monuments qu'on y voit : Colisée, Stade Olympique, Château Saint-Ange, Basilique Saint-Pierre et le premier contact avec la Garde Suisse. Cela m'a beaucoup impressionné et ce souvenir, également, me reste en mémoire.

De retour à la maison j'ai conté mon voyage à mes camarades d'école, sans oublier la Garde Suisse, et c'est alors qu'un de mes camarades déclara que son grand-père Alois Hirschbühl en avait été le commandant (1921-1935). L'idée d'en faire partie un jour devait s'être enfouie dans ma tête, jusqu'à une nuit durant mon service militaire à Coire. C'est ainsi que le lendemain, immédiatement je m'annonçai pour un engagement dès le 1er mars 1968.

Le groupe des nouvelles recrues fut averti qu'un sous-officier de la Garde serait à la gare pour nous accueillir. Dès la sortie de train nos regards cherchèrent à localiser un homme de grande taille lorsque tout-à-coup nous entendîmes :

« C'est vous les nouvelles recrues ? » Déception... le sous-officier mesurait comme nous 174 cm !

Pendant les deux premières semaines notre temps fut consacré à l'instruction des armes telles que hallebarde, mousqueton, pistolet mitrailleur. Nous avons dû apprendre également les noms des lieux et de tous les recoins de la Cité du Vatican. Mon premier travail de sentinelle a été devant l'entrée principale, au « Portone di Bronzo ». Quelle ne fut pas ma fierté en tant que petit Suisse de travailler dans une grande capitale au service d'une église d'importance universelle.

D'innombrables événements, beaux et intéressants se produisirent durant mes deux années de service pour la Garde. Toutes sortes de célébrités défilèrent et passèrent près de nous alors que nous formions la haie d'honneur : politiciens, artistes, musiciens, sportifs... même les astronautes d'Apollon 11 revenus de la lune ! Le sommet fut naturellement atteint lors de nos rencontres avec sa Sainteté Paul VI, notamment à l'audience exclusive que le Saint-Père accordait à chaque soldat en partance.

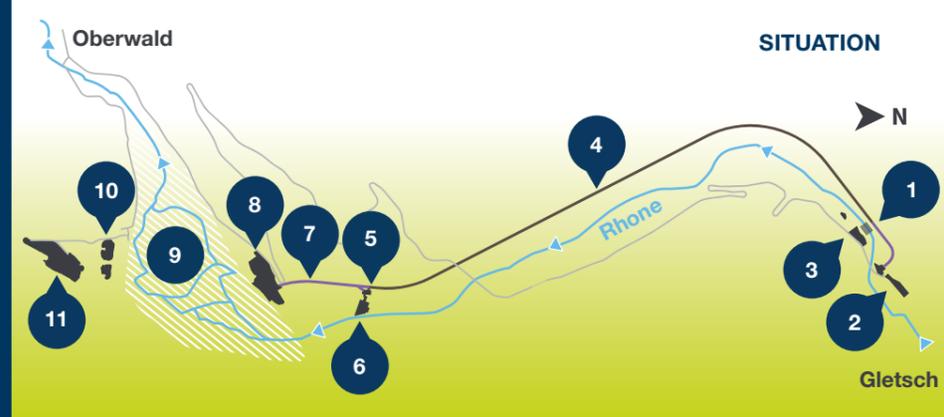
Sans exagérer je serais capable de raconter des anecdotes, de décrire des rencontres et des événements pendant des heures, tels que le font toujours si volontiers les militaires ! Notre slogan : Garde Suisse un jour, Garde Suisse toujours ! De retour chez moi c'est par mon camarade de la Garde Alfredo Degen que j'ai été rendu attentif aux différents besoins de bénévoles pour le DFB, et ce dans de nombreux domaines. Je me suis dit qu'un actionnaire pouvait également se rendre utile en tant que bénévole. C'est ainsi que j'ai travaillé en cuisine à Realp en 2012 et que j'ai prévu de refaire cela en 2015, mon camarade de la Garde Stephan Vogler et moi aimerions aider en cuisine. Nous espérons qu'il y aura alors une trancheuse à pain !

Je me réjouis déjà maintenant de monter dans le train à vapeur de la Furka et d'y trouver du personnel compétent en la personne d'Alfredo, accompagnant de train.

(Il y aura un film sur ces quelques jours sur YOU TUBE Steiger u.)

Texte traduit par François Clavadetscher

FMV
www.fmv.ch



DIE FMV SA BAUT ZWISCHEN GLETSCH UND OBERWALD INNERHALB DER NÄCHSTEN ZWEI JAHRE EIN NEUES WASSERKRAFTWERK. DAMIT WIRD DAS VORHANDENE ENERGIEPOTENTIAL DER OBEREN RHONE GENUTZT. DEN ÖKOLOGISCHEN RANDBEDINGUNGEN WIRD GRÖSSTE BEACHTUNG GESCHENKT.

Nach Vorliegen aller notwendigen Bewilligungen kann die FMV SA als Bauherrin einen weiteren Meilenstein für das neue Kraftwerk Gletsch-Oberwald freigeben. Am 18. Mai 2015 wurde der offizielle Baubeginn im Rahmen einer ersten Sprengung symbolisch gestartet.



Das Wasser wird in Gletsch gefasst und in einem Stollen nach Oberwald (Weiler Santiglais) zur unterirdischen Zentrale geführt. Die grösstenteils unterirdischen Anlageteile bestehen aus der Fassung in Gletsch, dem unterirdischen Entsander Gletsch, einem an den Entsander Gletsch anschliessenden Schrägstollen mit rund 13% Neigung und einer Länge von mehr als zwei Kilometern sowie einer unterirdischen Zentrale. In der Zentrale sind zwei vertikalachsige Pelton-Maschinen-Gruppen installiert. Die installierte Leistung beträgt rund 14 Megawatt. Damit kann jährlich eine Energiemenge von ca. 41 Gigawattstunden produziert werden. Nach der Energieproduktion wird das Wasser über einen Rückgabestollen oberhalb des Auengebiets Sand wieder zurück in die Rhone geführt.

1. Zugangsstollen Fassung / Galerie d'accès à la prise d'eau. 2. Installationsplatz Gletsch / Place de chantier de Gletsch. 3. Wasserfassung / Prise d'eau. 4. Triebwasserstollen / Galerie en charge. 5. Zentrale unterirdisch / Centrale souterraine. 6. Rückgabestollen / Galerie de restitution. 7. Zugangsstollen Zentrale / Galerie d'accès à la centrale. 8. Installationsplatz Oberwald / Place de chantier d'Oberwald. 9. Umweltmassnahmen / Mesures environnementales. 10. Materialaufbereitung Kieswerk / Valorisation des matériaux à la gravière. 11. Ablagerung Gries / Dépôt des matériaux.

Bei der Projektierung und Realisierung wird der Natur grösstmögliche Beachtung geschenkt. Diverse Umweltmassnahmen wurden im Vorfeld mit der Gemeinde, den kantonalen Behörden und den Umweltverbänden in einem Konzept festgelegt. Namentlich im Perimeter des Auenschutzparks Sand werden verschiedene Massnahmen zur Aufwertung dieser wertvollen Aue umgesetzt.

Das Investitionsbudget beläuft sich auf 65 Mio. Franken. Mit der geplanten Inbetriebnahme des Kraftwerks Gletsch-Oberwald im Jahre 2017 können zukünftig pro Jahr mehr als 9 000 Haushalte mit einheitlicher, sauberer und erneuerbarer Energie versorgt werden. Diese Energiemenge entspricht rund 20 Mal der Jahresproduktion aus der Windkraft-Pilotanlage in Gries (Nufenenpass).

DURANT LES DEUX PROCHAINES ANNÉES, FMV SA CONSTRUIT UN NOUVEL AMÉNAGEMENT HYDRO-ÉLECTRIQUE ENTRE GLETSCH ET OBERWALD AFIN DE VALORISER L'ÉNERGIE POTENTIELLE EXISTANTE DU RHÔNE SUPÉRIEUR. UNE ATTENTION PARTICULIÈRE EST PORTÉE AUX ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX.

Suite à l'obtention des autorisations nécessaires, FMV SA en tant que Maître d'Ouvrage peut démarrer une nouvelle étape du projet de l'aménagement hydroélectrique Gletsch-Oberwald. Les travaux ont officiellement débuté le 18 mai 2015 avec un premier minage symbolique.

L'eau sera captée à Gletsch puis acheminée via une galerie vers la centrale souterraine projetée à Oberwald (lieu-dit Santiglais).

L'aménagement, essentiellement souterrain, se compose de la prise d'eau et du dessableur à Gletsch suivis par une galerie inclinée d'une déclivité d'environ 13% et d'une longueur de plus de deux kilomètres qui aboutit dans une centrale souterraine. Deux groupes équipés de turbines Pelton à axe vertical y seront installés. La puissance de l'aménagement sera d'environ 14 mégawatts (MW) pour une production annuelle d'environ 41 gigawattheures (GWh). Après leur turbinage, les eaux seront restituées au Rhône en amont de la zone alluviale «Sand».

De la planification à la réalisation, une attention particulière est accordée aux aspects environnementaux. Diverses mesures environnementales ont été définies en concertation avec les autorités communales et cantonales ainsi qu'avec les associations de protection de l'environnement. Plusieurs mesures de revitalisation de la zone alluviale «Sand» seront notamment réalisées.



Le budget d'investissement est de 65 millions de francs. Le futur aménagement hydroélectrique Gletsch-Oberwald, dont la mise en service est prévue en 2017, correspond à 20 fois la production d'énergie de l'éolienne pilote du Gries (col du Nufenen) et permettra de couvrir la consommation annuelle de plus de 9 000 ménages avec de l'énergie indigène, propre et renouvelable.



NACHRUFE

WERNER TSCHAGGELAR 1908 - 2015



ÄLTESTES MITGLIED MIT 107 JAHREN GESTORBEN
Der Zentralvorstand VFB und der Vorstand der VFB Sektion Bern trauern

Werner Tschaggelar aus Worb bei Bern war nach Wissen des Zentralvorstandes ältestes Mitglied des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB). Am 28. Mai ist er im 108. Lebensjahr verstorben. Nach der Ausbildung zum Schreiner hat er in Gümligen als Maschinenmeister gearbeitet und sich später mit seiner Werkzeugschärferei selbstständig gemacht. Er war ein aktiver Bürger. Als „Behördenschreck“ kannte man ihn in Worb, kämpfte er doch während Jahrzehnten um den Zugang zu seinem Haus. Kein Verständnis hatte er, als ihm nach 74 Jahren – laut eigenen Angaben schadenfreiem – Autofahren der Führerausweis weggenommen wurde. Da konnte er aufbegehren. Als loyalen und engagierten Mitstreiter hatte man ihn hingegen gerne an seiner Seite. Er war in der Worber Feuerwehr tätig, Aktivdienstler, Gründungsmitglied und Vorturner des Satus Worb, Gründer und Ehrenpräsident der Arbeiter-Motofahrer-Sektion Worb, und viele Jahre hat er sich in der VFB-Sektion Bern engagiert. Er half unter anderem in der einstigen Wagenbaugruppe mit und war ein treuer Spender. So verschaffte er den Dampfbahn-Fronis unter anderem schöne und praktische Gilets. Unvergessen sind seine erfolgreichen Werbeaktivitäten an Standaktionen. Wenn auf der Suche nach Souvenirkäufern und Neumitgliedern gar nichts anderes mehr half, gab er gerne den Schlagler „Sag Dankeschön mit roten Rosen zu deiner Frau“ zum Besten. Mit seiner Frau Hanni war er 79 (!) Jahre verheiratet. Seit ihrem Tod haperte es mit dem Laufen. Zum 100. Geburtstag hatte er der „Worber Post“ und anderen Medien drei Gründe für sein langes Leben angegeben: „Erschtens isch mi Frou ä gueti Chöchin, zwöitens hani geng gärn u viu gschaffet u drittens chas scho sii, dass der Kampf gäge d'Behörde mi jung bhautet het.“ Dann fügte er noch hinzu, „villech het mi dr Liebgott ganz eifach vergässe“. Nun hat er seine ewige Ruhe gefunden. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und entbieten seinen Angehörigen und Freunden an dieser Stelle nochmals unser tiefes Mitgefühl.

Von Lilian und Peter Bollinger, VFB Sektion Bern

Werner und seine Frau Hanni waren seit ca. 1987 Mitglied bei der VFB Sektion Bern. Werner hat unserer Sektion sehr viele Fronarbeit geleistet, z.B. hat er in unseren Wagenwerkstätten Deisswil und Kirchberg eine Küche geschreinert, damit ich für die Froni kochen konnte. Auch viele andere Arbeiten erledigte er. Der Dampfbahn hat er CHF 1000 gespendet. Somit wurde er auf der Sponsorentafel in Realp vermerkt. Auch an vielen Werbeständen war er unser bester Verkäufer, so mancher andere Verein wollte ihn abwerben. Vor seinem 100. Geburtstag sind Peter und ich, Werner und Hanni von Gletsch nach Realp gefahren. Am Bahnhof Gletsch kam Ruedi Burri zu uns und sagte zu Werner, ihr steigt jetzt in die 1. Klasse vom Berner 4achser ein, das habt ihr euch verdient. Auf der Furka, hat Werner seine Lieder gesungen. Er bekam viel Applaus, ein neues Mitglied und 50 Franken für die Sektion. Wir haben mit den beiden viele Ausflüge mit dem Auto gemacht, sie waren sehr dankbar dafür. Im Frühjahr 2014 fuhren wir mit Werner nach Arth Goldau zu Martin Horath: Werner wollte noch einmal die Schneeschleuder sehen; er konnte sich fast nicht von ihr trennen. Eine Woche vor seinem Tod hat er mir gesagt, jetzt erlebe ich die Einweihung der Schneeschleuder nicht mehr. Vielen Dank für alles, was du für den Verein gemacht hast! Wir werden Dich und Hanni nie vergessen.



INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

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

UND SO EINFACH GEHT'S:
QR-Code mit einer dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite. Auf dieser können Sie sich dann über die aktuellsten Ereignisse informieren.



AARGAU

WAGENREVISIONEN, FRONDIENTST, WERBUNG, REISEN ETC.

Von Werner Beer und Heinz Unterweger

Prägendes Ereignis der letzten Monate war die Fertigstellung des ABD 4554, der nun seit August wieder im Fahr-einsatz auf der Bergstrecke steht. Siehe auch den Revisionsbericht in diesem Heft. Schon vor der Ablieferung des ABD 4554 wurde die Arbeit am AB 4462 wieder aufgenommen. Das tragende Gerüst des Wagenkastens steht bereits und es wird intensiv am Einbau der vorbereiteten Komponenten gearbeitet.

ZWEI ARBEITSWOCHE AUF DER BERGSTRECKE

Die Kollegen haben mittlerweile zwei Arbeitswochen auf der Bergstrecke geleistet, eine Ende April, die zweite Ende Juni/Anfang Juli. Schwerpunkte der ersten Arbeitswoche waren Arbeiten an der Werkstatteverweiterung und der Ersatz der Weiche 58. In der zweiten Arbeitswoche arbeitete der grösste Trupp an der Verlängerung des Gleises 85 über die alte Bekohlungsanlage hinaus. Es gab viel Knochenarbeit beim Abspitzen der bestehenden Mauer, beim Planieren und schliesslich beim Betonieren. Der Vegetationstrupp sorgte für verbesserten Wasserabfluss und legte zwischen der Steffenbachbrücke und der Station Tiefenbach Wassergräben und Durchlässe frei. Nahe Station Tiefenbach zogen sie ein Abflussrohr ein.

WERBEEINSÄTZE UND SCHULUNGEN

Unser Eventmanager konnte wieder einige Besuchergruppen in der Wagenwerkstatt empfangen. Dies sind stets sehr



Bild von Kurt Baumann
rechts oben

Information von
Kunden des Einkaufs-
zentrums Sunnemärt
über die Dampfbahn
Furka-Bergstrecke



Bild von Jürg Morf
rechts unten

Verlängerung des
Gleises 85



wirksame Werbeanlässe, da die Besucher mit ihrem Kommen schon einmal Interesse an der Dampfbahn zeigen und wir sie dabei intensiv „bearbeiten“ können. Stets dürfen wir aus diesen Anlässen Neumitglieder begrüßen und Spenden entgegen nehmen.

Die Wagenwerkstatt hat sich auch zum Treffpunkt für DFB-interne Schulungen und als Konferenzort für DFB-Meetings entwickelt. Die Betreuung durch das Kantinenteam unter Leitung von Peter Debrunner wird sehr geschätzt.

Externe Werbung konnten wir wieder am Frühlingmarkt in Dietikon durchführen und eine ganze Woche lang im Einkaufszentrum Sunnemärt in Bremgarten. Beide Anlässe sprachen viele potentielle Fahrgäste an. Einige Personen interessierten sich für eine Mitgliedschaft und auch für Mitarbeit.

ERÖFFNUNGSFAHRT AUSGEBUCHT

Die Eröffnungsfahrt über die Bergstrecke vom 20. Juni war voll ausgebucht. Leider hat das Wetter diesmal am Morgen nicht mitgemacht, aber auf der Fahrt über die Furka klarte es auf. Unsere Reiseleiterin Verena Rügger konnte an dieser Fahrt ein Team der Aargauer Zeitung begrüßen, die einen ganzseitigen Bericht darüber brachte – zum idealen Zeitpunkt der Saisonöffnung.

SICHERHEIT IN DER WAGENWERKSTATT

Präsident Kurt Baumann kümmert sich um weitere Sicherheitsmassnahmen in der Wagenwerkstatt, die insbesondere auch die Sicherheit bei Besucheranlässen – z.B. durch Kennzeichnung der Ausgänge und freie Fluchtwege – betreffen. Für die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt wurde ein Feuerlöschkurs organisiert.



Bild von Kurt Baumann

Mitarbeiter der Wagenwerkstatt lernten Brandbekämpfung mit Handfeuerlöschern

INNERSCHWEIZ

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Im Herbst 2015 werden folgende Samstags-Einsätze an der Furka durchgeführt :

29. August, 12. September, 28. oder 29. September, in Realp um 8.00 Uhr, 3. Oktober, 10. Oktober (nach Bedarf, wenn nötig)

Anmeldung für Arbeitseinsatz :

Jakob Hartmann
Baumatt
6284 Sulz LU
041 / 917 15 46, ab 19 Uhr abends

Franz Elmiger
Mühlestrasse 24
6294 Ermensee
079 691 30 41

Willy Auf der Maur
Alte Gasse 6
6423 Seewen SZ
077 407 60 13

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, Danke.

WEITERHIN GESUCHT:

FAHRER AUS DEM RAUM LUZERN / SEETAL, DIE KOLLEGEN AN DIE EINSÄTZENACH REALP / AN DIE FURKA MITNEHMEN.

Der Furka-Hock in Luzern findet statt jeweils am 1. Dienstag im Monat, wir treffen uns ab 19.30 Uhr im See-Bistro LUZ. Das See-Bistro LUZ befindet sich neben Anlegestelle und Schiffsbillet-Schalter der SGV, direkt am See, vom Bahnhof in 2 Minuten quer über den Bahnhof-Vorplatz.

Am 5. und 6. September wird Werbung für die DFB gemacht am Remisenfest der historischen Seethalbahn in Hochdorf. Am Samstag werden Fahrten mit Dampfbahn und Nostalgie-Bus angeboten, dazu Spielfest für Kinder, Nutzfahrzeug-Oldtimer-Ausstellung und Platzkonzerte. Samstag und Sonntag sind Festwirtschaft und Modellbahn-Ausstellung geöffnet.

NORDWESTSCHWEIZ

UNSERE WERBEAKTIONEN 2015

Die Sektion NWCH führt jährlich drei Aktionen durch. An 6 Werbetagen behandeln wir schweremässig folgende Themen:

- Aufklären der Besucher über die Furka-Dampfbahn
- Die herrliche Landschaft im Furka-Gebiet zeigen
- Den Fahrbetrieb erklären und für Fahrten animieren
- Werben von zusätzlichen Vereinsmitgliedern
- Interessierte für die Freiwilligenarbeit motivieren

Wir besuchen in unserer Region Warenmärkte, Gewerbeausstellungen, ausserordentliche Eisenbahnausstellungen und das von Jung und Alt stark besuchte jährliche internationale Eisenbahntreffen „Isebähnli am Rhy“ in Pratteln.

Unser Werbepost mit den Themen: Bahnstrecke, Erleben und Mithelfen, Furkacentrum Gletsch und VFB-Mitgliedschaft



Unsere Homepage
>> www.dfb.ch >>
wir über uns >>
VFB CH >>
Nordwestschweiz



TÄTIGKEITEN BIS 30. APRIL 2016

Mi, 23. September 2015, 15.00 Uhr
Herbstausflug in Basel

Thema: „SBB rund um die Uhr bereit“

Treffpunkt: Tramhaltestelle Nr. 10/11 - „Dreisplatz“

Mo – Sa, 12. – 17. Oktober 2015
Fronarbeit in Realp "Einwinterung"

Sa, 14. November 2015 (Datum neu)
Mitgliedertreffen in Arlesheim

Mi, 6. Januar 2016
3-Königstreffen in Basel

Do, 31. März 2016
32. Generalversammlung

Sa, 16. April 2016
VFB-Delegiertenversammlung

OSTSCHWEIZ

BAUWOCHE 19 (04.-08.05.2015)

Von Markus Geiger

Die „Arbeit“ ruft und wir machten uns am Sonntag, den 3. Mai zu Dritt auf den Weg, zum Gossauer Bahnhof. Die SOB und die MGB brachten uns pünktlich und sicher via Arth- Goldau nach Realp. Mit einer herzlichen Begrüssung der alten Kameraden der Sektion Ostschweiz und einem aufgeschäumten Automatenbier hatten wir uns wieder viel aus dem vergangenen Jahr zu erzählen. Das anschliessende Nachtessen, mit einem sehr vielfältigem Salat-Büffet und einem feinen Hauptgang, war vorzüglich! Bravo Küchenteam! Am Montagmorgen begrüsst uns die Sonne über den verschneiten Bergen schon sehr früh. Nach einem stärkenden Frühstück begrüsst uns Manfred Willi und erklärte uns die anfallenden Arbeiten der Bauwoche. Die Reservearbeit, nämlich die alte Bekohlungsanlage abzubauen, wurde sogleich zur Wochenbeginn-Arbeit klassifiziert. Gemäss Manfred ca. 1 Kubik Bauschutt wären abzutransportieren. Franz, ein kräftiger Bursche, seines Zeichens Maurer und Werner, der Unbändige, stellten sich als erste zur Verfügung für die nicht einfache und körperlich sehr anstrengende Arbeit des „Kompresserns“!

Als Erste, dann mit Ablösung, für den Montag, Dienstag, Mittwoch, Donnerstag ... unaufhörlich hörte man nur das Wirken von Werner und Franz rund um das Depot Realp. Jeden Abend bestaunten wir aufs Neue die Tagesleistung der beiden. Am Donnerstag war der Tag des Bauschutt-Abtransports zum Betonwerk nach Zumdorf. Mit dem tollen Menzi-Muck Bagger, dem IVECO und dem Dumper waren es bis am Schluss, sage und schreibe 50 t Bauschutt! Eine Gruppe war mit der Montage der Gleisabschlüsse an der Drehscheibe beschäftigt. Ein weiteres Team kämpfte mit den langen Stangen für den Gerüstbau über den Toreinfahrten der Remise. Eine grössere Aufgabe wartete auf eine weitere Gruppe, nämlich der Ausbau der Weiche 57 beim Personenbahnhof. Nach dem Ausbau der Weiche mit Eisenschwellen, hiess es am Mittwoch, notabene mit einem versierten Baggerführer, im Bereich der Weiche den Aushub noch auszuführen. An der „neuen“ Weiche waren Holzschwellen montiert, was ein tieferer Einbau erforderte. Die „Findlinge“ unter dem Schotterbett erreichten zum Teil eine stattliche Grösse, was das Auswechseln der Bagger-Schaufeln erforderte. Der Einbau der „Neuen“ erwies sich aufwendiger, als auf den ersten Blick angenommen. Wenn eine grosse Schraube oder eine Verbindungsplatte nicht recht passen wollte, musste man wohl oder übel, zum grossen „Fäustel“ oder der „Mehlbürste“ (Grosser Vorschlaghammer) greifen. Das einschottern von Hand für „Ungewohnte“ war sehr anstrengend. Aber am Schluss passte es, sogar auch der Schotterkasten! Einige Fro-





nis führten noch diverse Kleinarbeiten ebenso pflichtbewusst und präzise aus. Wettermässig, vor allem im Nachhinein gesehen, war die Woche 19 wieder toll. Die ganze Zeit über nicht allzu sehr kalt, auch nachts. Abgesehen vom Mittwoch-Vormittag, der uns Regenschauer und noch einmal heftigen Regenschauer bescherte! Zuerst dachten wir, es sei eine kurze Sache. Mütze, allenfalls Regenjacke genüge schon. Aber nach und nach holten sich alle auch noch die Hosen, obwohl wir dann in den Bewegungen sehr eingeschränkt waren. Der Petrus hatte aber um ca. 11 Uhr erbarmen und drehte den Hahn zu!

Gerne möchte ich am Schluss nochmals das Küchenteam von der allerbesten Seite rühmen und ihm den besten Dank, im Namen ALLER, aussprechen! Müde und frohgelaunt von einer tollen Fronarbeiter-Woche machten wir uns auf die Heimreise.

DIE SEKTION OSTSCHWEIZ GEHT AN DIE GRENZE

Von Andreas Huwiler, Präsident

Vom 7. bis 10. Mai 2015 nahm die Sektion Ostschweiz zum zweiten Mal an der GEWA in Kreuzlingen/Konstanz teil.

Mit einem etwas grösseren Stand machten wir vier Tage lang die gut 60'000 Besucher aus der Schweiz und Deutschland auf unsere Dampfbahn aufmerksam. Von ganz klein bis ins hohe Alter, von nah und fern, so durchmischt waren die Besucher. Wir sind überzeugt, dass auch dieser Auftritt Besucher für die Fahrt an der Furka oder die aktive Mithilfe bei uns überzeugen konnte. Unser Motto lautet: „Steter Tropfen höhlt den Stein“.



Bilder von
Andreas Huwiler

oben
Franz
Kuttel hilft mit dem
Kompressor die alte
Bekohlungsanlage
abbrechen.

unten
Gruppenfoto der
Mitglieder der Sektion
Ostschweiz, welche 50
(!) Tonnen Bauschutt
im Betonwerk Zumdorf
entsorgten.

AGENDA SEKTION OSTSCHWEIZ

12.09.15	Mitgliederanlass 2015	Erwin Hug	071 385 64 17
25./26.09.2015	Auftritt beim Herbstmarkt Uzwil	Paul Bruggmann	071 393 11 72
25.-31.10.2015	Bauwoche 3/2015	Markus Staubli	071 951 80 79
07./08.11.201	Auftritt bei 40 Jahre MECA – Modelleisenbahnclub Altstätten	Erwin Hug	071 385 64 17

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

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



ROMANDIE

SEMAINE DE TRAVAIL 2015 TEXTE POUR DADF

Texte de HerrW Von Stadt

La section Romandie, forte de quatorze fronis et de quatre spécialistes végétation de la section Nordwestschweiz a oeuvré sur la ligne durant la semaine 29, du lundi 13 au samedi 18 juillet 2015.

Les activités se sont réparties en trois chantiers : le débroussaillage, le nettoyage de la végétation et des travaux de voie. La voie et l'accotement droit entre le passage à niveau de Muttbach (de Pk 48,40 à 48,10) et le pont provisoire ont été nettoyés afin de faire apparaître les murs de soutènement avant inspection de leur état, tandis qu'un autre groupe intervenant en amont de Rhonequelle (de Pk 43,70 à 43,80) pour nettoyer les talus encombrés de déchets de bois et végétaux.

Il s'agissait d'enlever la végétation qui risquait de prendre feu au passage du train, herbe sèche et bois mort, mais aussi de dégager les murs de soutènement de la plateforme afin d'en vérifier l'état.

Le beau temps était de la partie, sauf le vendredi 19 après-midi...

L'équipe «Muttbach» a également dégagé l'espace sous le pont provisoire (Pk 47,78) afin de pouvoir réaliser un pont définitif.

Concernant les travaux de voie, ils ont été variés, allant du relèvement partiel de l'appareil de voie en fond de garage d'Oberwald, de la pose d'éclisses de maintien de rails sur le pont tournant de cette même gare, mais également de remplacement de plaques et boulons en pleine ligne afin de supprimer un sur-écartement des rails, en amont du pont provisoire avant le passage à niveau de Muttbach.

À Gletsch, aide à la dépose d'un panneau de voie, puis chargement de 23 rails sur un wagon plat, le tout sous la conduite de Manfred et avec deux grues sur rail...

Changement d'une traverse bois près de l'aiguille 16 à Gletsch...lors d'intervalles travaux. Ces opérations demandaient l'oeil et la compétence du professionnel -Merci Claude-Alain- pour optimiser ces interventions sur une ligne en service.

Mobilisation des équipes «Muttbach» et «voie» pour aider à répartir du ballast entre les Pk 47,8 et 47,5 le long de la voie...côté pente !

Aide au démontage -le jeudi matin- de garde-corps sur la terrasse du nouveau bâtiment du dépôt par les deux équipes «Muttbach» et «voie» avant de rejoindre nos chantiers respectifs.

Ces activités multiples mettent en valeur la compétence technique reconnue des membres de la Section Romandie, associée cette année avec celle de nos quatre amis de la section Nordwestschweiz. Manfred Willi nous a tous félicités pour notre compétence et efficacité dans le travail.

links oben
Aktuarin Ursula Spichale
im „Verkaufsgespräch“

links unten
Auch die Kleinen Gäste
waren von der Dampf-
bahn begeistert.



ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN-GLARUS

AGENDA SEKTION OSTSCHWEIZ

03.-10.09.	Extrazug Nord-Böhmen	Fritz Renold	052 3352439
05.09.	Militärmuseum Full	Alfredo Degen	044 8692828
21.-26.09.	Bauwoche 3, KW 39	Kurt Letter	044 7252415
26.-29.09.	Mosel-Express	Fritz Renold	
03.10.	Winzerfest Döttingen	Alfredo Degen	
09.-11.10.	Modell-Ausstellung Bauma	do.	do.
21.-25.10.	Schaffhauser Messe	do.	do.
30.10.	Chemins de fer du Kaeserber	Berhard Streckeisen	044 98003308

08.09./13.10./10.11. Stamm Zürich * (im Dezember kein Stamm)

* HB, SBB-Kantine „Oase“ Sitzungszimmer; neben Brasserie Richtung Landesmuseum; Aussenlift rechts, 3. Stock
Stamm Rapperswil: annulliert!

DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto

Sanitärtrakt-Erweiterung: Dank der sehr guten Projektleitung von Hermann Stamm (Sektion Bern) und der Mitarbeit unserer Profis Bruno Bommer, Kurt Letter, Walti Schmid, weiterer Teilnehmer an unserer Bauwoche und der Sektionen Ost-CH und Bern, konnte dieses sektions-übergreifende Projekt zur Zufriedenheit aller realisiert werden. Ich möchte mich bei allen Beteiligten für diese grosse Leistung persönlich bedanken.

Thales-Einsatz: Wie im Bericht erwähnt, hat dieser Tag von der Firma Thales wieder einen respektablen Spenden-Betrag eingebracht. Dafür danke ich auch meinerseits. Mein Dank geht auch an Emil Halter für seine tatkräftige Organisation. Beiträge im DadF: Leider hat unsere Absicht, mehr die Personen in den Mittelpunkt zu stellen, unter den Aktiven erwartete Diskussionen ausgelöst! Dies vor allem wegen der Vorstellung eines „neuen“ Froni-Paares, gedacht als gutes Beispiel und Ansporn für alle! Ich empfehle, im Heft 2 (Seiten 35 und 37) nachzulesen, was der Redaktor zu diesem Thema geschrieben hat! Es geht uns nicht um eine Wertung oder Rangliste, die Betonung liegt auf: regelmässig, nicht im Rampenlicht und ausserhalb der „offiziellen“ Sektions-Einsätze! Oder eben um die Würdigung einer aussergewöhnlichen Froni-Karriere, wie diejenige unseres Ehrenmitgliedes! Die heute porträtierten Aktiv-Kollegen Toni Hobi und Fritz Hofer verdienen sicher beide unsere grosse Anerkennung! Sektions-Redaktor: Wir suchen immer noch eine/n Nachfolger/in für unseren langjährigen Amtsträger Fritz Schmutz, der beabsichtigt, seine Aufgabe anlässlich der nächstjährigen HV abzugeben. Interessierte bitte bei mir melden. Herzlichen Dank zum Voraus!

Mitglieder-Bestand: Trotz grossem Aufwand können wir die Abgänge mit Neu-Mitgliedern nicht kompensieren. Ich wiederhole deshalb meinen Appell an alle, uns hierbei nach

Kräften zu unterstützen! Nur so kann unsere Bahn überleben!

E-Mail Adresse: Wer diese noch nicht bei uns abgelegt hat, sollte dies nachholen! Wir möchten unsere Mitglieder vermehrt via elektronische Post informieren. Dies erspart Zeit und Kosten, und hilft uns, schneller zu kommunizieren. Auch ein regelmässiger Besuch auf unserer Webseite lohnt sich: www.dfb/zuerich

Stamm Rapperswil: wird wegen mangelndem Interesse aufgegeben.

Ich wünsche allen Lesern einen schönen Spätsommer.

TONI HOBI

Jahrgang 1946 - Froni seit 1990

Mein Interesse bei der DFB mitzumachen, wurde 1989 bei einem Ausflug über die Furka geweckt. Beim Werkplatz in Realp waren gerade einige Fronis dabei, einen alten Güterwagen der Centovallibahn abzuladen. Zufällig dabei war Manfred Willi und beim Diskutieren über anstehende Arbeiten kamen wir auf das zu ersetzende Streckentelefon-Kabel zu reden. Und so kam es, dass mein erster Einsatz war, beim Tunnel 3 zu diesem Zweck einen Graben auszuheben und Leerrohre zu verlegen. Später musste für die Blinklicht-Anlage an der Schweigstrasse erst das Fundament des Relaisraums erstellt werden und dann dafür alle Steuerungseinschübe selbst hergestellt werden! So habe ich im Winter diese samt den orangen Tastenkasten zu Hause angefertigt und verdrahtet. Eine weitere Herausforderung war die Reparatur des zerrissenen Streckenkabels im Steffenbachtobel. Hier mussten zwei 60 Meter lange Rohre eingezogen werden für das Streckentelefon und die Einspeisung von 400 Volt für den Antrieb der Winde ab dem talseitigen Generatorwagen. Eine Herkules-Arbeit war auch die Stromversorgung der Station Furka ab der Passhöhe! Dazu musste ein

Rohr im steilen Hang vergraben werden!

Da mich mein Beruf als LokF an vielen Baustellen der SBB vorbeiführte, galt mein Blick allem noch für die DFB verwendbaren Material. So konnten wir viele Güterwagen voller Perronkanten, Streckenkabeln, Kabelkanälen und Entwässerungsrinnen „erben“ und nach Realp transportieren. Eine weitere Arbeit, bei der mich Oskar Greminger unterstützte, war der Bau der vielen Kabelverteilschächte, die bald den Übernamen „Hobi-Bunker“ erhielten! Da der Betrieb ein Einfahrtsignal zur Station Realp verlangte, konnten wir zu diesem Zweck eine Hipp'sche Wendescheibe erwerben; obwohl viele Teile fehlten, brachte ich dieses Signal wieder zum Funktionieren! Seither versieht das historische Signal seine Aufgabe ohne grössere Störungen!

Leider hat der Wandel von einer Baugruppe zu einem Bahnbetrieb auch seine negativen Seiten! So leidet der persönliche Kontakt unter den verschiedenen Abteilungen und die Zeiten, als man sich noch bei Hausmusik im Tierpark Goldau zum Wildschwein-Essen traf, sind auch vorbei! Ich bin jetzt Mitarbeiter bei der Abteilung SA, darf aber immer noch Spezial-Aufträge von Manfred erledigen, wie die Barrieren-Anlage Gletsch samt Strassensignalen oder das Glockensignal in Realp. Bis dieses Heft erscheint, ist auch dasjenige in Oberwald längst in Betrieb und die neuen Eckbänke im Aufenthaltsraum der Remise Gletsch installiert! Pro Jahr bin ich, Heimarbeit inbegriffen, über 200 Stunden im Furka-Einsatz!

FRITZ HOFER

Jahrgang 1946 - Froni seit 2008

Was ist deine Motivation über Jahre als Froni tätig zu sein? Dampflokomotiven haben mich schon immer fasziniert. Beim Stangenantrieb und den Auspuffschlägen der Loks sieht und hört man die Kraft der Maschine. Das „Schrauben“ an Loks und Wagen ist nicht meine Welt, und doch möchte ich mit meinem Einsatz einen Beitrag leisten, dass die Dampfzüge fahren können. Im Weiteren lernt man interessante Leute kennen, die man sonst nie sehen würde.

Wie sieht dein Aufgabenbereich bei der DFB aus?

Ich bin Gruppenchef bei der Vegetationsgruppe. Dies umfasst vor allem Holzhauerei und Waldpflege. Bei Begehungen mit dem Revierförster Obergoms besprechen wir die anstehenden Arbeiten, welche ich dann selbständig ausführe. Zum Bereich Vegetation gehört auch das Ausmähen der Bahnhöfe und wo nötig der Strecke, ebenso der Unterhalt der Wassergräben und die Pflege der Stützmauern. Und damit unsere Fahrgäste die Aussicht geniessen können, schneiden wir oberhalb von Gletsch etappenweise die Grünerlen zurück! In den letzten Jahren nahm die Betreuung der CS-Volunteers einen wesentlichen Teil meiner Zeit in Anspruch und wenn immer möglich leiste ich auch Einsätze bei den Bauwochen der Sektion (z.B. 2015 in KW 22)

Seit wann machst du das schon?

2008 startete ich mit Holzhauer-Arbeiten zwischen der Lammetsbrücke und Oberwald, und nach einem Gespräch mit Bruno Letter bin ich seit 2010 auch Mitglied der Sektion Zürich.

Von wem erhältst du die Aufträge?

In der Vegetationsgruppen-Sitzung Ende März stellt unser Leiter Paul Erni die geplanten Arbeiten und die vorgesehenen Arbeitswochen vor. Wir Gruppenleiter können dieses Pensum dann unter uns aufteilen. Für andere Arbeiten erhalte ich auch Aufträge direkt von Manfred Willi.

Kannst du selber entscheiden wann Du arbeitest?

Ich kann die mir zusagenden Wochen aussuchen.

Wieviele Tage pro Jahr bringst du damit zu?

Ich leiste meine Wocheneinsätze je nach Bedarf an Gruppenleitern. Dies ergibt zwischen 20 und 40 Arbeitstage im Jahr.

Wie kamst du überhaupt zur DFB und wer hat dich dafür gewonnen?

2008 fragte mich mein Verwandter Walter Meier (ein langjähriger Froni), ob ich nicht einmal nach Oberwald komme, um mir die Bahnstrecke durch den Wald Richtung Gletsch anzusehen? Das BAV verlange die Abholzung aller zu nahe am Geleise stehenden Bäume und bei der DFB gebe es niemanden, der sich damit auskenne! Für mich als Revierförster wäre das doch kein Problem! Ich sagte damals für eine Woche zu, aber unterdessen bin auch ich vom unheilbaren Furka-Virus angesteckt worden!

Was sind deine persönlichen Highlights und Enttäuschungen?

Das Highlight ist der gepflegte Wald an der Bahnstrecke. Diese Dauer-Aufgabe dient nicht nur der Sicherheit, sondern ist auch ein Teil des von den Passagieren geschätzten Erscheinungsbildes unserer Bahn! Auch die Zusammenarbeit mit Leuten aus verschiedenen Berufen und Regionen bedeutet mir viel, genau wie die Arbeit in einer Gebirgsregion mit ihren Herausforderungen. Enttäuschungen gab es bis heute keine!

Glaubst du, dass wir in Zukunft genügend Freiwillige finden?

Ich denke, den grössten Erfolg haben wir, wenn wir Leute aus dem persönlichen Umfeld zum Mitmachen begeistern können. Es muss ihnen aber klar gemacht werden, dass die Arbeit, gerade an der Strecke, kein Zuckerschlecken ist. Aber für die Motivation von Freiwilligen ist es extrem wichtig, dass die Gruppenleiter bereit sind, die Arbeiten sorgfältig vorzubereiten und auch für einen Sonder-Einsatz bereit sind. Leerläufe dürfen wir uns auch im Freiwilligen-Umfeld nicht leisten! Unter diesen Voraussetzungen sollte es mög-



lich sein, neue Fronis für die DFB zu gewinnen.

EINSATZ „THALES“

Samstag 20.06.15 - 34 Teilnehmer
Von Fritz Schmutz

Gesamtsumme der Spenden der Firma Thales jetzt über 50'000.-!

Zum 24. Mal fand dieser Gross-Einsatz statt, organisiert wie immer von unserem Kollegen Emil Halter! Dabei konnte ein anspruchsvolles und vielseitiges Programm bewältigt werden. Schauplatz der Arbeiten war, neben einigen kleineren bei der Remise, hauptsächlich das neue Lager Geren.

Das Besondere an diesem Einsatz ist, dass die Firma „Thales“ (früher Alcatel) seit dem Anfang für jeden Teilnehmer jeweils 100 Franken in die DFB-Kasse spendet! Das sind also heuer beachtliche 3'400 Franken und damit beträgt die Gesamtsumme neu 52'600 Franken!

Wir von der Sektion sprechen der Firma Thales für diese jahrelange Unterstützung unseren Dank aus, aber auch Emil Halter gebührt ein Dankeschön für sein „Dranbleiben“! Wir hoffen, dass er dank seinen guten Beziehungen diese Tradition am Leben erhalten kann!

Manfred Willi, im Namen der Bau-Abteilung, dankt für die hochwillkommene Spende und Emil seinerseits den Freiwilligen für ihren Einsatz.

BAUWOCHE 1

KW 22 - 25.-30.05.15 - 12 Teilnehmer
Von Fritz Schmutz,

nach Angaben des Bauleiters Hans-Jörg Häfliger

Dieser Einsatz, obwohl schon etwas zurückliegend, sei hier der Vollständigkeit halber doch noch erwähnt. Er fand im Rahmen der Erweiterung des Sanitärtraktes statt (siehe Wort des Präsi). Neben der Mithilfe dort wurden auch etliche kleinere Logistik-Aufträge erledigt, unter anderem Transport von Material für den Furkawirt! Auch unsere Vegetations-Gruppe war im Einsatz und mit Einsammeln von Brenn- und Bauholz beschäftigt. Und so nebenbei wurde der Schotter mit dem Laubbläser von den Lärchennadeln befreit. Nach dem Motto: „Wehret den Anfängen“ und zur Minderung der Brandgefahr!

SEKTIONSAUSFLUG ZUR ÖCHSLEBAHN

31.05.15 - 28 Teilnehmende
Von Fritz Renold, Reiseleiter

Fahrt mit dem Knöpfel-Bus zur Öchsle-Dampfbahn in Oberschwaben. Strecke: Warthausen - Ochsenhausen 22 km; Fahrzeit eine gute Stunde; Spur 750 mm; Maximale Steigung 25 ‰; Minimaler Kurvenradius 120 m. Personenwagen: Baujahr 1891 (Esslingen)
Durch das Engagement des Öchsle-Vereins konnte der Ab-

bau dieser Strecke verhindert werden und nach Sanierungsarbeiten nahm die Bahn 1985 den Betrieb als Museumsbahn wieder auf.

Nach einer kurzen Rundfahrt zum Kloster Ochsenhausen mit seiner historischen Orgel Rückfahrt nach Winterthur.

Wegen dem knappen Platz im Heft musste ich alle Beiträge teils drastisch kürzen, ausser natürlich die beiden Berichte der Fronis!

Ausführliche Versionen, manche auch mit Fotostrecken, können Sie auf unserer Homepage nachlesen. Dort stellen wir alle Berichte unter „Aktuell“ ein, möglichst ohne Zeitverzug!

Der Sektions-Redaktor
Fritz Schmutz

DAMPFLOK – BILDER “DORNRÖSCHEN” SCHLUSSVERKAUF

Ein kleiner Restbestand der gedruckten Farbabzüge des Originalbildes, handgemalt von Paul Huber, sind noch in meinem Lager.

Die Lok Nr. 9 stand einige Jahre still in Da Lat in Vietnam. Zusammen mit fünf weiteren Loks holten wir diese im Sommer 1990 aus ihrem Dornröschenschlaf aus Vietnam in die Schweiz zurück.

Die Preise:	gerahmtes Bild	70 x 51 cm.	Fr. 50.-
	gerahmtes Bild	30 x 24 cm.	Fr. 20.-
	ungerahmtes Bild	50 x 36 cm.	Fr. 10.-

Postversand Porto Fr. 10.-

Bruno Rütli, Augartenstrasse 18
CH-9204 Andwil
+41 (0)71 393 68 68
info@dampf-reisen.ch

BERLIN-BRANDENBURG

Von Axel Schiele, Sektionspräsident

BAUWOCHE

Wir sind zu sechst aus der Sektion Berlin-Brandenburg zur Bauwoche angereist, und haben sowohl Grosses als auch Kleines geleistet. Dazu arbeiteten Karin und Gudrun mit Fiorino in der Küche.

Unterhalb der EMMI in Realp haben wir die Baugrube am und teilweise unterhalb des Gleises 85 ausgehoben, unter dem Beton verfügt und dann eine Bruchsteinmauer hochgezogen, verfügt und ein Geländer oben drauf befestigt. Das Bild zeigt das fertige Werk. Leider gingen die Radsätze nicht aus dem Weg. Endlich mal wieder etwas, was man sieht.

Als kleinere Taten kommen dazu: Löschzugbegleitung und Beregnung Gletsch-Oberwald, erster Anlauf Treppenstufen-Reparatur am Info-Point Gletsch (da waren so viele Löcher drin, dass in der nächsten Woche weitergemacht werden musste), Abbau und Deponieren der Absteckung der neuen Wageneinstellhalle, Regenablauftrinne in den Schienenrillen Gleis 85 mit Gefälle eingebaut und reichlich Altholz gesägt. Zusammengefasst eine gelungene Bauwoche bei gutem Wetter, was Sonnencreme erforderte.

22. BERLINER MODELLBAHNAUSSTELLUNG IN MARZAHN

Am 20. und 21. Februar 2016 findet unsere 22. Modelleisenbahnausstellung im KulturGut Berlin-Marzahn mit internationaler Beteiligung statt. Erstmals wird eine Modellbahnanlage aus den Niederlanden gezeigt. Nach einigen Jahren stellen wir eine neue Ausgabe von „Opas Blechbahn“ aus den 30-iger Jahren in Spur 0 vor. Eine besondere Attraktion dürfte jedoch die mehr als 20 m lange Modulanlage der Sektion Norddeutschland werden, bei die Besucher eine fiktive Reise von Gletsch nach Oberwald in H0m erleben können. Weitere Anlagen in verschiedenen Spurweiten und ein Modellbauworkshop ergänzen die Ausstellung.

UNSERE TERMINE

Die weiteren Treffen der Sektion Berlin-Brandenburg finden, meistens am zweiten Freitag der ungeraden Monate gegen

19 Uhr im
Restaurant „Stammtisch“,
Alfred-Kowalke-Str. 34
10315 Berlin-Friedrichsfelde statt.

Der „Stammtisch“ ist ca. 150 Meter vom Ausgang des U-Bahnhofes Friedrichsfelde entfernt und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Alle Interessierten sind herzlich willkommen. Die nächsten Termine sind der 11. September und der 13. November 2015.

Impressum:

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse:

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

Redaktionskommission:

Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch

Vorsitz Stv.: vakant

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Sektionsnachrichten:

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

Layout: Verena Hillemeyr

Herstellung, Druck:

ea Druck AG
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln
Telefon 055 418 82 82, info@eadruck.ch
Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 848 000 144
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Erscheinungsweise:

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

Abonnement:

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inseratarife:

¼ Seite CHF 300.- | ½ Seite; CHF 500.- | 1 Seite sw CHF 900.- | 1 Seite 4-farbig; CHF 1200.- | Rückseite CHF 1500.-

Rabatte:

2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%

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



Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB oder bei der DFB AG



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

Personalien (bitte in Blockschrift)			
Name		Vorname	
Geb'datum		Beruf	
Strasse		PLZ	
Wohnort		Land	
Tel fest	P	Tel mobile	
E-Mail P	P	E-Mail G	

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

Verein Furka-Bergstrecke			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Sektion AG)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokhelzer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflokhführer (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellokführer	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Bauzügen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Gästebetreuung (im Zug)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Schaltermitarbeiter/in Billettverkauf	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug	<input type="checkbox"/>	Andere Bauarbeit
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in eines Souvenirshop	<input type="checkbox"/>	Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Betreuer/in Bahnhofcafé Realp	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Betriebskantine	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Hausdienst in den Unterkünften Realp	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude, Umgebung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration

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

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an eine der folgenden Adressen:			
Verein VFB	Verein Furka Bergstrecke (VFB) Mitgliederservice / Administration Frau Simone Hurter Steinachstrasse 6 CH-8910 Affoltern am Albis Telefon +41 44 761 47 01 Mobile +41 79 329 47 62 vfb.mitgliederservice@dfb.ch	DFB AG	Dampfahnfurka-Bergstrecke AG Herr Hansjürg Krapf Personalchef DFB AG Rosenaustrasse 6 CH-9200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 06 Mobile: +41 79 232 42 43 personaldienst@dfb.ch



2: Erika Rettich aus Bassersdorf (ZH), Kafi-Wage und Steam-Pub
3: Fiorenzo Bortoli aus Rom, unser neuer Koch in Realp und das Essen ist köstlich
4: Adrian Matt aus Affoltern a.A. (ZH), Bauingenieur, Logistik
5: Esther Gubler aus Grüningen (ZH), Billettschalter Realp
6: Rolf Näf aus Rümlang (ZH), Swissair Techniker, Löschzug

7: Löschzug unterwegs
8: Max Schuur aus Buchholz in der Nordheide (bei Hamburg), Schüler (Gym), 1. mal dabei und Roger Finkbeiner aus Baiersbrunn (LK Freudenstadt), Dipl. Verwaltungswirt (FH), seit 1998 dabei

ANGESTREBEN



- ① **Polo-Shirt** dunkelblau, gute Qualität, mit Knopfleiste; vorne aufgesticktes DFB-Logo in silberner Farbe
Lieferbare Grössen: S, M, L, XL
Bitte Grösse angeben. CHF 37.00



- ② **NEU: Cap dunkelblau**
DFB-Logo auf Vorderseite und Web-Adresse www.dfb.ch auf Rückseite in silberner Farbe aufgestickt; Grösse verstellbar
CHF 18.00



- ③ **NEU: Sporttuch** Microfaser anthrazitgrau, Grösse 60 x 120 cm; mit Prägedruck des DFB-Schriftzuges; schnelltrocknend; verpackt in kleiner Tasche mit Foto „Dampfzug in Gletsch“ und Reissverschluss; Taschen-Rückseite offen mit Netz; **CHF 28.50**



- ④ **NEU: DFB-Bildkalender 2016**
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen; Text dreisprachig d/f/e; 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 14.00**



Der Film enthält auch Aufnahmen der einzigartigen Jubiläumsfahrten Brig–Oberwald–Gletsch mit Viertok-Treffen HG 3/4 in Gletsch (2014), der Streckeneröffnung Oberwald–Gletsch (2010) sowie Einblicke in die Wagenwerkstatt in Aarau und in die DFB-Lokwerkstätte Uzwil (mit Aufarbeitung Vietnam-Loks HG 4/4)

- ⑤ **NEU: DVD-Film „Furka-Dampfbahn“**
EK-Verlag / Suder Filmproduction
58 Minuten Spielzeit; Kommentar in Deutsch, Französisch und Englisch
CHF 39.80



- ⑥ **NEU: Memo-Spiel mit 36 Bildpaaren**
insgesamt 72 Kärtchen, 4-farbig. Schachtelgrösse ca. 57 x 19 x 4 cm; Bildmotive: 30 DFB / 6 DVZO
Mit Spielanleitung in D/F/E; Eigenverlag DFB
Ideales Geschenk für Eisenbahnfans.
Erscheint im Sept. 2015 **CHF 27.50**



- ⑦ **NEU: Automatik-Taschenschirm blau**
mit 2 silbernen DFB-Logos. Durchmesser ca. 100 cm; Stabile Mechanik; Fixierband ist mit Web-Adresse der DFB bedruckt.
CHF 24.50



BESTSELLER
Wieder erhältlich!

- ⑧ **Loki-Wecker:** Bei der eingestellten Weckzeit drehen sich die Räder und die Lok rattert, zischt und läutet. Grösse: 33x9x13 cm (LxBxH)
Lieferung ohne Batterien (4 Stück des Typs „AA“ erforderlich). **CHF 55.00**



- ⑨ **NEU: Schneidbrett aus Buchenholz**
in der Form einer Dampflok
Holz 100% FSC; Dicke ca. 10 mm
Grösse ca. 26 x 18 cm; mit Laser-Gravur des DFB-Firmensignets
CHF 12.50

Hiermit bestelle ich: Weitere Artikel unter www.dfb.ch/souvenir

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

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____ DADF 3/2015

Talon senden an: DFB Souvenirhandel,
Postfach 141, CH-6490 Andermatt
E-Mail: souvenir@dfb.ch www.dfb.ch/shop
Telefon: 0848 000 144
vom Ausland +41 848 000 144

Verkaufs- und Lieferbedingungen:
Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten.
Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Telefon-Nummer oder E-Mail-Adresse für Rückfragen