



100 Jahre
Furka-Dampfloks
1913 bis 2013



dampf an der furka



Lok 9 dampft bereits 3

Eine seltene Aufnahme: Die Lok 9 dampft bereits. Das nächste Jahr wird sie 100-jährig und sollte dann lange Zeit jedes Jahr wieder dampfen.



Eine neue Fahne für das Dienstgebäude 3

Paul Tschudin, Hermann und Ruth Stamm präsentieren die neue Fahne für das Dienstgebäude mit dem Sujet «Furka-Änisbrötli-Bahn».



Die neue Werkhalle in Uzwil 5

Rund zwanzig Fahrten zwischen Chur und Uzwil oder etwa 3500 Kilometer waren die Lastwagen auf der Strasse.



Bollywood goes Rottenschlucht 12

Nun hat Bollywood auch in der Schweiz Fuss gefasst. Bollywood ist die Zusammensetzung von **Bombay** und **Hollywood**.



Vegetationskontrolle 16

Die diesjährigen Tätigkeiten konzentrierten sich vor allem auf die Reinigung der Wassergräben und Entstopfung der Durchlässe.



Passagiere mit Dampf unterwegs 19

Flynn, Frau Ungers Enkel, weiss genau wo die Furka Bergstrecke liegt.



Die Motorenequipe 20

Sie produzieren eine Maschine aus zwei. Wie? Lesen sie weiter auf Seite 19.



ABD 4554 kommt zur Revision in die Werkstatt 29

Er ist der erste, in der Wagenwerkstatt Aarau vollständig revidierte Personenwagen der DFB. Nun wird er gründlich überholt.



Legende Titelbild:

Die Lok 1 fährt über den Rottenviadukt und verschwindet kurz darauf im unteren Kehrtunneleingang / La loc 1 franchit le viaduc du Rhône est disparaîtra sous peu par le portail aval dans le tunnel hélicoïdal

Foto: Jürg Zimmermann

Alle Themen

aktuelles

Editorial	1
«Tour d'Horizon 2013»	1
Das neue Dienstgebäude der Dampfbahn Furka-Bergstrecke	3
Tagungen der Sektionen in Olten und in Mannheim	4
Hansjürg Krapf	6
Chur-Uzwil: Viele Fahrten mit und ohne «Dampf»	6
Der letzte Fahrtag an der Furka-Bergstrecke	8
Demontage der Steffenbachbrücke	9
Personenwagen B 4233 frisch revidiert zum Lokjubiläum	11
«Bollywood goes Rottenschlucht»	12
Was macht eigentlich der Fahrdienst?	13
Kapitalerhöhung DFB AG – Beteiligung noch bis 30.11.13	13
Das Schwungrad meint ...	13
Polen – das Land der verschwundenen Schmalspurbahnen	14
Küss mich und siehe ...	15
Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle DFB 2013	16
Abschied von Dampfreisen Ostschweiz	17
Korrigenda	17
Jubiläum 30 Jahre Verein Furka-Bergstrecke (VFB)	18
Margret Stettler – ein Porträt	19
Passagiere mit Dampf unterwegs	19
Familie Dellenbach an der Furka	20
Herbstzeit ist Aufräumzeit	20
Hommage à André Chatain, décédé le 29 août 2013 ...	21
Editorial	22
Tour d'horizon 2013	22
Hansjürg Krapf	23
Coire – Uzwil : nombreuses navettes avec et sans vapeur	23
Bollywood sur Gletsch	24
Première du « SACE » – nous y étions	25
Adieux des « Dampfreisen Ostschweiz »	25
Augmentation du capital DFB SA	27
Rapport d'activité du contrôle de la végétation DFB 2013	27

aus den sektionen

Aargau	28
Innerschweiz	29
Nordwestschweiz	30
Ostschweiz	32
Zürich	33
Berlin-Brandenburg	36
Norddeutschland	36
Nürnberg	37
Schwaben	38
Stuttgart	39
DFB-Informatik sucht IT-Fachleute	40

Impressum

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung	36
---	-----------

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2014	11.01.2014
Erscheint Mitte Februar	
Ausgabe 2/2014	03.05.2014
Erscheint Anfangs Juni	
Ausgabe 3/2014	09.08.2014
Erscheint Mitte September	
Ausgabe 4/2014	27.10.2014
Erscheint Mitte September	

Editorial

Kulturraum Goms/Urserental

Alles, was der Mensch selbstgestaltend hervorbringt, nennt man Kultur.

Im Magazin 4/2011 schilderte Jürg Zimmermann eingehend die Geschichte des Hotels «Post» im Kulturraum Urseren. Ursprünglich war es eine Kapuziner-niederlassung mit langer Tradition. Seit mehr als fünfhundert Jahren gingen hier Reisende ein und aus, selbst Goethe soll in diesem Haus übernachtet haben, aber auch Walliser auf ihren Wallfahrten nach Einsiedeln. Mit viel Aufwand und Auflagen des Heimatschutzes liess die heutige Besitzerfamilie Simmen das Gebäude 1989 renovieren.

Denkt man an die Herkunft von Teigwaren, kommt einem sicher nicht in erster Linie das Wallis in den Sinn und schon gar nicht Ulrichen im Goms. Aber genau hier werden in einer alten Militärunterkunft sensationelle Produkte hergestellt. Sehr innovativ stellen ca. 20 Angestellte z.Bsp. Ravioli mit den verschiedensten Füllungen, auch mit Lackritze(!), her. Diese «Novena»-Produkte (Novena – italienischer Name für Nufenenpass) kann man überall kaufen, u.a. auch bei einem Schweizer Grossverteiler.

Auf dem Spaziergang entlang des Rottens fallen eher kleine, schwarze und kraushaarige Rinder auf. Es sind Galloway-Kühe, eine widerstandsfähige Rasse aus dem Südwesten Schottlands. Die Mutterkuh bringt ihr Kalb in freier Natur auf die Welt. Schutz findet die Herde im offenen, aber gedeckten Freilauf-Gehege. Das Fleisch ist saftig und mundet herrlich.

Zum Schluss noch eine für uns skurrile Geschichte aus dem Goms. Früher konsumierten nicht nur Männer, sondern vor allem Frauen Tabak in allen Altersklassen und Formen. So musste die Schulverwaltung verfügen, dass das Rauchen, Schnupfen und Schiggen strengstens verboten ist. Was aber viele Frauen nicht hinderte, im Jahr etwa zehn (10!) Kilo Tabak zu konsumieren, welches bedeutet, pro Tag drei Pfeifen zu rauchen, bis vor die Kirche und sogar im Wochenbett! Ruedi Traub, Redaktor

Quellen: Internet und das «Goms und die Gomser».

Eine Saison voller Herausforderungen

«Tour d'Horizon 2013»

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Für einmal möchte ich unsere geschätzten Leser mit auf eine Bilderreise nehmen, um gemeinsam die Saison 2013 nochmals Revue passieren zu lassen. Selbstverständlich kann eine solche Reise niemals allen Facetten unserer Dampfbahn gerecht werden, dafür würde auch ein ganzer Bildband nicht ausreichen. In diesem Sinne bitte ich alle DFB'ler und ihre ebenso wertvollen Beiträge, welche es nicht in diese Reportage geschafft haben im Voraus um Entschuldigung...

Der Schnee muss weg

So richtig los gehen die Saisonaktivitäten mit der Schneerräumung, welche normalerweise Anfang Mai beginnt und dieses Jahr mit 5 Wochen Dauer besonders intensiv war.



Bild 1: Urs Züllig

Die Schneerräumequipe geht in den Einsatz unterhalb Tunnel 2 – Aufnahmedatum 14. Mai / Le 14 mai, l'équipe de déneigement travaille en aval du tunnel II

Es ist geschafft, die Strecke ist frei. Zum letztmöglichen Zeitpunkt konnte dank unermüdlichem Einsatz der «Snow Fighters» die Strecke eine Woche vor Betriebsaufnahme geräumt (zum Teil zum zweiten Mal) und freigegeben werden.

Starkregen: Furkareuss unterspült Stützwerke

Am 29. Juli und 8. August haben Starkregenereignisse erneut zu Hochwasser der Furkareuss (und des Rotten) geführt, welche in der Sperrung der MGBahn und Furkapassstrasse pipfelten und bei der



Bild 2: Urs Züllig

Kleine Lok – meterhohe Schneemauern. Unterhalb Muttbach ist Lok 4 genau eine Woche vor Betriebsaufnahme am 15. Juni damit beschäftigt, das Rollmaterial entlang der Strecke an die vorgesehenen Standorte zu verteilen. / Petite loco, grand murs de neige en aval de Muttbach. Le 15 juin, une semaine avant le début de l'exploitation, la loc 4 distribue le matériel roulant le long de la ligne aux endroits prévus.

DFB zu Schäden durch Unterspülung der Stützwerke im Bereich Tunnel III bis Wilerbrücke führten.



Bild 3: Urs Züllig

Die Aufnahme am 28. August zeigt die Umsetzung der vom Kanton Uri freigegebenen Sofortmassnahmen im Bereich unterhalb des Senntumstafeltunnels III, nämlich die bereits erfolgte Umlegung der Furkareuss auf die linke Talseite (weg vom Bahntrasse) und den Schutz des Prallhangs (in Arbeit) mit rund 450 Tonnen Blocksteinen. / La prise de vue du 28 août, réalisée dans la région située en dessous du tunnel d'Alt-Senntumstafel montre le mise en œuvre des mesures immédiates autorisées par le canton d'Uri, plus précisément le détournement sur le versant gauche de la vallée (éloignement du tracé) de la Furkareuss et la protection de la berge d'affouillement (travail en cours) avec environ 450 tonnes de blocs de roches.

Eine Maschinenfabrik geht auf Reisen

Mit einem Kraftakt und einem Aufwand von über 3200 Mannstunden haben unsere Mitarbeiter der Werkstätte Chur die ganze Maschinenfabrik inklusive der beiden HG4/4 704 und 708 nach Uzwil gezügelt und dabei mit den Lastwagen über 3500 Kilometer zurückgelegt.

Bild 4: Urs Züllig



Der Rahmen der HG4/4 704 ist in der neuen, hellen Lokwerkstätte der DFB in Uzwil eingetroffen und wartet auf die weiteren Arbeitsschritte. / Le châssis de la HG 4/4 704 est arrivé dans le nouvel atelier lumineux du DFB à Uzwil et attend la suite des travaux.

Erfolgsrezept für «Abenteurer Rottenschlucht» gefunden

Nach Anlaufschwierigkeiten ist es beim «Abenteurer Rottenschlucht»-Angebot dieses Jahr dank Einbindung der Gästekarte Obergoms gelungen, die Fahrgastfrequenzen gegenüber dem Vorjahr zu verdreifachen.

Bild 5: Urs Züllig



Das Angebot, welches offensichtlich auch den Mitarbeitern Freude macht, im Bild Lokführer und Chef Wagen Wolfgang Kling und Fahrdienstleiter Adrian Maurer, dient der optimalen Erschliessung von Gletsch und findet bei Gästen aus dem Goms zunehmend Anklang. / L'offre, qui manifestement fait plaisir aussi aux collaborateurs, permet de mettre en valeur Gletsch de façon optimale et est toujours mieux accueillie par les hôtes de la vallée de Conches; sur la photo, le mécanicien de locomotives, le chef wagon Wolfgang Kling et l'agent circulation Adrian Maurer.

Man soll die Feste feiern wie sie fallen

Ganz in diesem Sinne wurden diesen Sommer unsere 100 Jahre alt gewordenen HG3/4 1 und 4 gefeiert, auch ein Mitarbeiterfest auf der Furka hatte dabei Platz und war sehr gut besucht.

Bild 6: Urs Züllig



Am 1. August schauen Lok 6 und 9 beim Einnachten verwundert aus der neuen Werkstätte auf den Festplatz... / A la tombée de la nuit du 1er août, les locs 6 et 9 étonnées contemplant la place de fête depuis le nouvel atelier.

Zufriedene Gäste – engagierte Mitarbeiter

Dampflokomotiven sind für Jung und Alt eine Attraktion, wie Bild 8 beweist... Wer weiss, ob sich darunter bereits ein Nachwuchslokführer befindet...

Bild 8: Erwin Züger



Glücklicherweise konnte das Zugangebot praktisch störungsfrei und ohne Ausfälle abgewickelt werden – dies spricht für die Zuverlässigkeit unseres Personals im Fahrbetrieb wie auch die Sorgfalt in der Wartung von Maschinen und Infrastruktur.

Unsere Gäste geniessen den Aufenthalt für eine Stärkung bei Furkawirt Hannes Hoffeiner oder einfach die Sonne inmitten der grandiosen Bergwelt auf der Furka.

Bild 7: Erwin Züger



Extrazüge – Hochbetrieb in Gletsch am 15. August

Ein Bild mit Seltenheitswert: Alle aktuellen DFB Zugskompositionen sowie der erste durchgehende Zug Zermatt–St.Moritz seit der Eröffnung des Furka Basistunnels geben sich am 15. August 2013 im Bahnhof Gletsch ein Stelldichein.



Bild 9: Urs Züllig

Die Passagiere des Swiss Alpine Classic Express, geführt von der Diesellok der MGBahn werden von Paul Betschart mit dem Alphorn begrüsst. Der Stammzug, geführt von Lok 4 fasst Wasser, während sich Lok 1 für den bei der Drehscheibe abgestellten Extrazug nach Realp bereit macht. Die Komposition für die «Abenteurer Rottenschlucht» Züge hat an diesem Tag Pause. / Les passagers du Swiss Alpine Classic Express, remorqué par la loc diesel du MGB, sont accueillis au son du cor des alpes par Paul Betschart. Le train permanent, tiré par la loc 4 fait le plein d'eau, alors que la loc 1 est préparée pour le train spécial direction Realp perché près de la plaque tournante. Le jour en question, la composition pour les « Aventures des gorges du Rhône » est en pause.

Bild 10: Urs Züllig



Die Matterhorn-Gotthard Bahn zu Gast in Gletsch – die Passagiere geniessen den Sommertag und erwidern dem legendären Gruss unserer Maria aus dem Blauhaus. / Le Matterhorn-Gotthard-Bahn est invité à Gletsch – les passagers profitent de la belle journée d'été et répondent au salut légendaire fait par Maria depuis la fenêtre de la Maison Bleue.

Detailpflege

Bahntrasse, Durchlässe, Wassergräben, Stützmauern und viele andere Details wollen jedes Jahr unterhalten und gepflegt sein. Erfreulicherweise ist es auch dieses Jahr gelungen, kleine und grosse Verbesserungen zu realisieren. Dies wurde unserer Bahn erfreulicherweise auch von der Aufsichtsbehörde BAV attestiert, welches diesen Sommer ein Audit durchführte.



Bild 11: Urs Züllig

Stellvertretend für alle Freiwilligen im Hintergrund eine Gruppe der CS Volunteers beim schweisstreibenden Ausgleich der Schotterung / Représentatif pour tous les bénévoles : un groupe de CS Volunteers lors de la sudorifique égalisation du ballast.

Ausblick auf 2014

Nachdem die HG3/4 9 im Mai direkt von Chur nach Realp überführt werden konnte, hat das Team Lok 9 um Maschinenmeister Oliver Studer in Realp weiter intensiv an der Fertigstellung der Maschine gearbeitet.

Damit schliesst sich der Kreis – eine in jeder Beziehung anspruchsvolle Saison 2013 ist zu Ende – glücklicherweise ohne gravierende Störungen des Betriebsablaufs oder Unfälle (abgesehen vom glücklicherweise glimpflich verlaufenen Ereignis bei der Schneerräumung).

Die DFB konzentriert sich in den Wintermonaten auf die Vorbereitung der Saison 2014, die Planung der weiteren Ausbauschritte und wie immer in dieser Zeit besonders intensiv auf die Werkstattarbeiten in Realp, Uzwil und Aarau.

An dieser Stelle danke ich allen Mitarbeitern ganz herzlich für ihr riesiges Engagement zugunsten unserer Dampfbahn,

wünsche allen frohe Festtage und freue mich, gemeinsam die nächste Saison zu gestalten.



Bild 12: Oliver Studer

Am 18. Oktober 2013 präsentiert sich die BFD 9 in der Herbstsonne in Realp und gibt erstmals seit Beginn der Hauptrevision 2007 «Rauchzeichen» von sich. Im nächsten Jahr wird die Lok, dann zumal 100 Jahre alt, der Star der Festlichkeiten zur Feier 100 Jahre Brig–Gletsch. / Le 18 octobre 2013, la BFD 9 se présente sous le soleil d'automne à Realp et donne les premiers signaux de fumée depuis le début de la révision principale en 2007. L'année prochaine, cette loc sera centenaire et la vedette des festivités à l'occasion des 100 ans Brigue–Gletsch

Ein schmuckes Chalet ist in Oberwald entstanden

Das neue Dienstgebäude der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Von Ruedi Traub, Redaktor «Dampf an der Furka»



Foto: Ruedi Traub

Nicht die Spanisch-Brötlibahn, sondern die Furka-Änisbrötl-Bahn. Wir danken Paul Tschudin für die Fahne und den Apéro / Pas le « Spanisch-Brötlbahn », mais le Train des pains à l'anis de la Furka. Nous remercions Paul Tschudin pour le drapeau et l'apéro

Walliser Bote

Bereits vor einigen Monaten erstellte man den Holzaufbau des Gebäudes. Damit wurde es weitgehend regen- und schneefest. Am Freitag, 6. September wurde das Werk gebührend eingeweiht.

Alle kamen sie und lobten den Fortschritt und die gute Arbeit kompetenter Leute: Manfred Willi, Urs Züllig, Paul Tschudin, Vertreter der ansässigen Holzfirmen, Lehrlinge (und Lehrtöchter!) verschiedener Ausbildungsstätten für Zimmerleute und natürlich Hermann Stamm (in Gesellenkluft), der Projektleiter und die treibende Kraft des ganzen Werkes.

Frau Eleonora Biderbost segnete das Haus und zitierte eine Bibelstelle aus der Bergpredigt im Matthäus-Evangelium. «Jeder, der diese meine Worte hört und danach handelt, ist einem klugen Mann gleich, der sein Haus auf Fels gebaut hat.»

Zwar ist das Haus nicht auf Fels gebaut aber auf einem stabilen Betonfundament. Zu einem schönen Haus gehört eine schöne Fahne, sagte sich Paul Tschudin, entwarf eine solche und liess sie produzieren. Hermann Stamm, Baugruppenleiter der Sektion Bern und seine Frau Ruth hissten sie. Auf blauem Grund fährt eine

Dampflok HG 3/4 über eine Änisbrötli-Wolke – eine originelle und schöne Arbeit. Anschliessend schritt man zum Apéro, spendiert von Paul Tschudin, und die geladenen Gäste fuhren mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Gletsch zum Mittagessen. Auf der Rückfahrt wurden sie von der Projektleitung verabschiedet und

erhielten noch ein kleines Präsent auf die Heimreise – ein Änisbrötli.

Das neue Dienstgebäude in Oberwald dient als Personalraum für das Betriebspersonal der DFB und die Unterbringung der technischen Einrichtungen, die auch für eine Dampfbahn unverzichtbar sind.

Aus dem Verein

Tagungen der Sektionen in Olten und in Mannheim

Von Julian Witschi, Zentralvorstand VFB

Nachdem im Verein Furka-Bergstrecke die Herbst-Delegiertenversammlung ab-geschafft worden ist, erhalten die Sektionspräsidentenkonferenz (SPK) und das Treffen DE/NL mehr Gewicht. Im Zentrum der diesjährigen Tagungen in Olten und in Mannheim standen die Werbeaktivitäten und die Freiwilligenarbeit.

VFB-Präsident Robert Frech wies an der SPK vom 9. November darauf hin, dass der Bestand dieses Jahr bei gut 8000 Mitgliedern stagniere und deshalb ein Effort nötig sei. In Arbeitsgruppen tauschten sich die Vertreter der Sektionen über ihre Erfahrungen bei den Werbeaktivitäten aus und skizzierten Verbesserungsmöglichkeiten.

Uneinigkeit herrschte darüber, ob an Eisenbahnfesten geworben werden soll oder an Publikumsanlässen. Einerseits dürfte die Furka-Dampfbahn unter Bahnfans bekannt sein, andererseits benötigen Dorffeste und Messen besondere Attraktivitäten, um wahrgenommen zu werden. Wichtig ist, offen und freundlich auf die Leute zuzugehen. «Nicht überreden, sondern überzeugen», stand auf einem der Kärtchen, welche am Workshop zusammengetragen und vor dem Plenum dann an die Wand geheftet wurden. Wichtig seien ein einheitlicher optischer Auftritt, aktuelle Prospekte und qualifiziertes Standpersonal. Ein grosses Problem



Foto: Jürg Zimmermann

ist, dass in den Sektionen nur wenige Mitglieder an solchen Anlässen mithelfen. Dabei sind die Werbestände für den Erfolg der Dampfbahn doch so wichtig. Schliesslich wird nicht nur für Fahrten mit der DFB geworben, sondern auch für Freiwilligenarbeit, Mitglieder, Aktionäre, Stifter und Spender.

Fazit für den VFB: Jede Sektion muss selber aktiv sein und über eigene Werbemittel verfügen. Sinnvoll ist eine sektionsübergreifende Zusammenarbeit via Dachverband bei grösseren Anlässen wie Mehrtages-Messen. Hierzu steht ein Alusystemstand zur Verfügung. Die SPK ist dafür, dass Sektionen bei grösseren

Messen auf begründeten Antrag hin mit Mitteln aus der Zentralkasse unterstützt werden können. Ziel ist, einen Pool an Werbeleuten aus den Sektionen zu haben, die bei grösseren Werbeaktionen eingesetzt werden können.

Slogan fehlt

Die Sektion Zürich ist die grösste Sektion und daher in der Mitgliederwerbung besonders erfolgreich. Alfredo Degen zeigte einige Faktoren auf, die zum Erfolgsgemächnis gehören. Zuerst entführte er die SPK-Teilnehmer in die Welt des Marketings. Werbung sei Beeinflussung. Der Dampfbahn fehle ein Slogan, kritisierte

Foto: Jürg Zimmermann



Hans-Walter Beyeler präsentiert die Ergebnisse seiner Gruppe / Hans-Walter Beyeler présente les résultats de son groupe

Degen. Ein Werbepersonalbetreuer solle stolz sein auf die Bahn und Fröhlichkeit ausstrahlen. Fronis sollten im üblichen Furka-Arbeitsgewand auftreten, also in Uniform, als Lokführer oder in Baukleidung. Es brauche grosse Bilder mit Menschen sowie Emotionen und das Logo müsse von weit her sichtbar sein. Fast jeder und jede könne mithelfen bei der Furka-Dampfbahn.

Den zweiten Schwerpunkt der SPK bildete denn auch die Freiwilligenarbeit. Traditionell standen lange der Wiederaufbau der Bergstrecke und damit die Mithilfe in der Bauabteilung im Zentrum. Durch die Betriebsaufnahme sind laufend neue Aufgaben hinzugekommen, die Freiwilligen-Gruppen aus den Sektionen vor Ort an der Furka sind jedoch auf den Bau fixiert geblieben. Die DFB benötigt für bestimmte Aufgaben zwar ausgebildete, geprüfte Fachleute, die teils auch erhebliche Pensen absolvieren und damit zu den Ständigen Mitarbeitenden zählen.

Es haben sich aber auch die Arbeiten gehäuft, die durch Freiwillige im Rahmen der Sektionstätigkeit erbracht werden könnten. Beispiele sind die Wagenreinigung, die Vegetationskontrolle oder die Löschzüge. Denkbar sind Spezialisierungen beispielsweise auf Sanitärarbeiten oder auf die Aus- und Einwinterung.

Lange Liste an gesuchten Mithelfern

Hansjürg Krapf schilderte als neuer Leiter Personal der DFB AG die Bedürfnisse. Gesucht sind Freiwillige, die sich regelmässig engagieren können, idealerweise mit Schwergewicht FR/SA/SO. Akut ist der Mangel an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Billettschalter. Beim Rückwärtigen Dienst (RWD) fehlen laut Abteilungsleiter Robert Wyss Hauswarte, Logistiker und Küchenhilfen. Es gibt auch noch nicht genug Sicherheitswärter. Die Liste ist, laut Jörg Wälti von der Betriebsabteilung, noch viel länger. Vakant sind auch: Leiter Marketing, Leiter Brandschutz, Mitarbeiter Wagen-Instandstellung, Lagerverwalter, Geleise-Monteur, Sanitäre, Dachdecker, Baugruppen-Leiter, Gruppenleiter Schneeräumung, Fahrer Strassenfahrzeuge, Maschinist Schneeräumung, IT-Fachleute etc. Für Interessierte: Die Sektionspräsidenten verfügen über die Liste und erteilen gerne Auskünfte.

Viel zu tun ist auch in Gletsch. Der bauliche Zustand einiger Gebäude gibt zur Sorge Anlass. Auch der Hotelbetrieb muss ums Überleben kämpfen. Der Verein IG Region Gletsch (IGRG) will gegensteuern. Gletsch müsse ein Etappenort, eine zentrale Attraktion der Bahn werden, sagte der Vorsitzende der IGRG, der frühere DFB-Marketingleiter Paul Güdel. Bereits führte die IGRG Workshops mit

Foto: Jürg Zimmermann



Der neue Leiter Personal der DFB, Hansjürg Krapf, erläutert die Bedürfnisse an Freiwilligen bei der AG / Le nouveau chef du personnel du DFB, Hansjürg Krapf, décrit les besoins de la SA en personnel bénévole

bedeutenden Entscheidungsträgern der Region durch. Situationsanalysen und Studien zu Zukunftsperspektiven liegen vor. Ebenso wurden Werbeunterlagen gedruckt (bitte beachten Sie den Flyer, der diesem «dampf an der furka» beiliegt). Abschliessend rief VFB-Präsident Frech die Sektionen auf, an der Aufwertung von Gletsch mitzuhelfen.

Einen Monat vor der SPK hatte in Mannheim das Treffen DE/NL der deutschen und der niederländischen VFB-Sektion stattgefunden. Dabei wurde auch der Status des Treffens diskutiert und eine Trennung in eine Schweizer und eine «Nicht-Schweizer» Sektionspräsidentenkonferenz allgemein abgelehnt, da der Kontakt mit den Kollegen verloren gehen würde. Ausgetauscht haben sich die Teilnehmenden an dem von VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeier geleiteten Treffen auch über Werbeaktivitäten und Fronarbeit sowie spezifische, nicht-schweizerische Themen.

Foto: Jürg Zimmermann



Neuer Personalleiter der DFB AG

Hansjürg Krapf

Nach der Bestätigung durch den Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung freue ich mich, die DFB AG als neuer Personalleiter unterstützen zu können. Beruflich unterrichtete ich während 15 Jahren Primar- und Realschüler, bevor ich in die Privatwirtschaft zu einem grossen Versicherer wechselte. Dort hatte ich verschiedene Funktionen inne. Zuletzt war ich während 13 Jahren Leiter Human Resources in der Region Zürich. Ich wohne

in Gossau/SG, bin verheiratet und Vater zweier erwachsener Söhne.

Es war meine Absicht, nach der Pensionierung mein Wissen und meine Erfahrung in einer freiwilligen Arbeit einer Organisation zur Verfügung zu stellen. Ein entsprechendes Inserat von Benevol sprach mich spontan an. Ein Besichtigung der Anlagen in Realp und die interessanten Orientierungen und Gespräche mit dem Geschäftsführer überzeugten mich, diese spannende Aufgabe zu übernehmen.

Koordinaten siehe «Kurz gefasste Gebrauchsanweisung» und «Anmeldung für freiwillige Mitarbeiter/in bei der DFB AG oder VFB»



Die DFB-Lokwerkstätte ist umgezogen

Chur–Uzwil: Viele Fahrten mit und ohne «Dampf»

Von Anton Kölbener

Nach 14 Jahren fiel die DFB-Lokwerkstätte in Chur der Spitzhacke zum Opfer. Eine «Task Force» von Freiwilligen sorgte in einem generalstabsmässigen Einsatz

von März bis Mai dafür, dass diese nach der alten Heimat in Chur nun in der ehemaligen Textilmaschinenfabrik Benninger in Uzwil ihre neue Heimat gefunden hat.

Die AXA Versicherungen als Besitzer und Vermieter planten anstelle der in die Jahre gekommenen Industriehallen eine Wohnüberbauung. Der Vertrag mit der DFB



Foto: Markus Staubli

Blick in die neue Werkhalle Uzwil / Coup d'œil dans la nouvelle halle de l'atelier d'Uzwil

wurde deshalb auf Ende März gekündigt. AXA kam grosszügigerweise der DFB entgegen, erstreckte das Mietverhältnis um zwei Monate bis Ende Mai 2013 und unterstützte zudem den Umzug.

Vor dem grossen Sturm

Die Ostschweizer Teamleitung träumte schon länger von einer Lokwerkstätte im Raum St.Gallen-Wil. In Uzwil bot sich jetzt die Gelegenheit, weil die Textilmaschinenfabrik «Benninger» nach Deutschland auszog. Mitte Januar 2013 war der Vertrag mit Benninger – zu einem fairen Mietpreis – unterschriftsreif. Der neue Standort liegt ideal, nur fünf Gehminuten vom SBB Bahnhof Uzwil entfernt. Zur Autobahn N1 sind es weniger als zwei (staufreie) Kilometer. Die fast neue Halle ist mit zwei 10-Tonnen-Kranen ausgerüstet. Ein Grossteil des Fachleutepools hat nun einen viel kürzeren Arbeitsweg.

Ein Grossanlass mit präziser Planung

Eine fast tausend Quadratmeter grosse Werkstätte mit freiwilligen Helfern zu dislozieren braucht Planung. Ein Einsatzplan für jeden einzelnen schaffte Klarheit: Inventare aufnehmen, Tiefgang-Sattelschlepper für die grossen Maschinen und alle weiteren Transporte organisieren, Stahlbaupodeste planen, herstellen, montieren, sowie Büros und Sozialräume einrichten. Das sind nur einige Arbeiten, die professionell zu managen waren, wollte man den eng gesetzten Zeitrahmen einhalten.

Ein schlagkräftiges Team

Es galt, nicht nur enge Terminvorgaben einzuhalten, sondern auch den budgetierten Kostenrahmen zu respektieren. Alle halfen sie mit; stellvertretend für viele Weitere seien hier nur erwähnt: Die CAD Stahlbauzeichnerin von AFG Arbon, der Statiker von Aepli Stahlbau in Gossau SG. Altherr AG Nesslau stellte einen LKW acht Tage unentgeltlich zur Verfügung. Von Möhl AG (die vom Saft) durften wir einen Anhänger gratis benutzen. Gefahren damit ist Roland Niederer.



Foto: Anton Kölblerer

Bild 2: Hansruedi Bürki und Jakob Leu bohren fleissig Stahlträger für das neue Podest. / Hansruedi Bürki et Jakob Leu forent avec application des poutrelles d'acier pour la nouvelle estrade.



Foto: Anton Kölblerer

Bild 3: Sorgfalt, Sorgfalt: Werkzeugmaschinen sind Präzisionsmaschinen. Transportsicherung der Spindel am Bohrwerk / Minutie, minutie : les machines-outils sont des engins de précision. Bridage de transport de la colonne de la perceuse.

Walter Kopp AG Oberuzwil und Baumann AG Gossau SG fuhren zu Sonderkonditionen. Rund zwanzig Fahrten zwischen Chur und Uzwil oder etwa 3500 Kilometer waren sie auf der Strasse. Über dreissig weitere Freiwillige, vom Mechaniker über Elektriker, Schlosser, Monteure, Kran- und Staplerfahrer, leisteten fachkundig ihren Beitrag. Jakob Knöpfel war es sehr wichtig, dass die ganze Aktion unfallfrei ablief, was auch gelang. Ein herzliches Dankeschön an alle!

Brücke in eine erfolgreiche Zukunft

Die erste Etappe feierte das Team mit einem Apéro, vorbereitet von drei Dampbahnfrauen. Es gibt aber noch viel zu tun. Die Werkstätte ist zwar schon recht weit, aber noch nicht fertig eingerichtet. Es gilt nun möglichst rasch wieder «voll» an



Foto: Anton Kölblerer

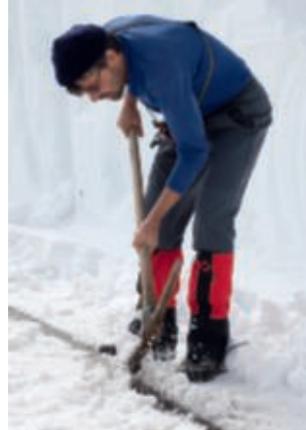
Bild 4: Ernst Valotti und Marcel Büttler verladen Paletten in Chur / Ernst Valotti et Marcel Büttler chargent des palettes à Coire.



Foto: Anton Kölblerer

Bild 5: Die Brüder Willi (Schleifspezialist) und Hansruedi Rechsteiner (Fräs-Drehspezialist) beim Apéro am 5. April 2013 im Gespräch mit Toni Fässler (Sanitärinstallateur) / Les frères Willi (spécialiste de ponçage) et Hansruedi Rechsteiner (spécialiste de fraisage et tournage) lors l'apéro le 5 avril 2013 s'entretiennent avec Toni Fässler (installateur sanitaire).

den Loks weiterarbeiten zu können. Das heisst zurück zum regelmässigen Rhythmus der Arbeit an den Lokomotiven: alle zwei Wochen drei Tage am Wochenende. Im Laufe der nächsten zwei Jahre soll in Uzwil ein Tag der offenen Tür stattfinden. Interessierte erhalten die Gelegenheit, die neue Werkstätte in Augenschein zu nehmen. Diese befindet sich nun mitten im Maschinenbaucluster Uzwil-St.Gallen-Rheintal. Der Anlass will den breiten Pool an hervorragenden Fachleuten auf die hier geleistete spannende Freiwilligenarbeit aufmerksam machen. In diesem Pool schlummert viel Fachwissen und handwerkliches Können. Um die Zukunft der DFB-Werkstätte zu sichern, muss es uns gelingen dieses Fachwissen und Können für die Lokwerkstätte anzupapfen.



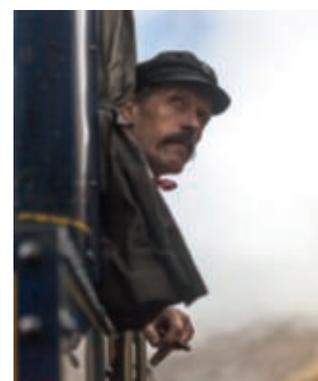
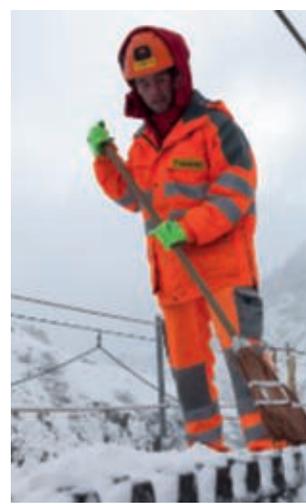
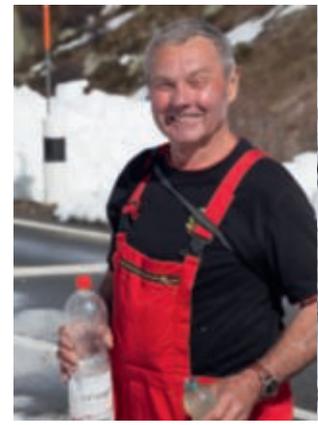
Eine Hommage an die Fronis

Der letzte Fahrtag an der Furka-Bergstrecke

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf

Was unterscheidet den letzten vom ersten oder jedem anderen Tag an der Furka-Bergstrecke? Und wie lässt sich dieser Moment fotografisch erfassen? Mische ich mich unter die Fahrgäste, spüre ich nichts von diesem letzten Tag. Ganz im Gegenteil. Für einmal dreht es sich jetzt nicht um schöne Dampflok, der Mensch soll ins Zentrum gerückt werden. Aber von welchen soll hier die Rede sein?

Mehr Bilder unter www.einbildung.ch/dfb





Einwintern 2013

Demontage der Steffenbachbrücke

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf

Ruhig ist es geworden, im Urserental! Es ist Mittwochabend, ich bin auf der Anreise nach Realp und steige im Hotel ab. Alles ist in weiss gehüllt – der erste Schnee bedeckt Wiesenmatten, schroffen Fels und Gipfel. Erst jetzt wird mir bewusst warum es so leise geworden ist, kein Töff, kein Auto, keine Menschen – gespenstisch leere Strassen – jetzt wo es schneit und die Furka geschlossen ist wird Realp zu einer Sackgasse. Wer kommt hier noch vorbei?

Rückbau? Demontage? Abbruch? Rückzug? Abbau? Das richtige Wort fällt mir nicht ein! Keines will sich mir als richtig erscheinen, für das was morgen – seit vielen Jahren, immer wiederkehrend im Herbst an der Furka Bergstrecke geschieht. «Einwintern» – trifft es am ehesten – Die Steffenbachbrücke wird eingewintert.

Was zu tun ist, braucht nicht lange erklärt zu werden – es ist ein erfahrenes und eingespieltes Team – die «Steffenbach-Gruppe». Dementsprechend kurz ist das Briefing, aber nicht weniger eindringlich sind die Worte von Manfred Willi: «Der Schneefall zwingt uns zu besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit! Wir wollen keinen neuen Rekord aufstellen, sondern einen unfallfreien Arbeitstag!»

Und nun überlasse ich euch ganz den Bildern...

Mehr Bilder unter www.einbildung.ch/dfb



NEW**Das perfekte Weihnachtsgeschenk...****Le cadeau de Noël parfait...**

Originalgrösse Ø 50 mm
Deckel/couvercle



Boden/fond

**...die exklusive DFB-Taschenuhr mit Relief,
historischem Zifferblatt und rückseitigem Bild**

**... montre de poche DFB exclusive avec relief,
cadran historique et image sur le fond**

- | | |
|--|--|
| – mechanisches Uhrwerk aus der Schweiz | – Mouvement mécanique fabriqué en Suisse |
| – Mineralglas | – Verre minéral |
| – Deckel mit Relief (Ausgang Kehrtunnel) | – Couvercle à relief (sortie du tunnel hélicoïdal) |
| – Kette | – Chaîne |
| – 1 Jahr Garantie (auf Werk) | – Garantie 1 an (sur mouvement) |
| – 30 Tage Rückgaberecht | – Droit de retour pendant 30 jours |

PREIS – PRIX

Fr. 290.– / € 250.– plus Fr. 10.– / € 10.– Verpackung und Portospesen / Emballage et port

ZAHLUNGSBEDINGUNGEN – CONDITIONS DE PAIEMENT

30 Tage netto / 30 jours net

auf Wunsch / sur demande: 4 Monatsraten ohne Zinsbelastung zu Fr. 72.50 / € 62,50 quatre mensualités sans intérêts

BESTELLUNG – COMMANDE

für Lieferung vor Weihnachten / pour livraison avant Noël
bis spätestens / au plus tard jusqu'au **10.12.2013** an **DFB Souvenirhandel**

LIEFERUNG/FAKTURIERUNG/ GARANTIE – LIVRAISON/FACTURATION/GARANTIE

durch/par: R. BURRI + CO, CH 4104 OBERWIL – rudolf.burri@dfb.ch

Personenwagen B 4233 frisch revidiert zum Lokjubiläum

Von Heinz Unterweger

Wieder konnten die Kollegen der Wagenwerkstatt Aarau ein Schmuckstück von Personenwagen, den B 4233, nach zweijähriger, grundlegender Revision der Dampfbahn Furka-Bergstrecke übergeben.

Am Freitag, 26. Juli 2013 wurde der Wagen in einer kleinen Rolloutfeier von den

Werkstattmitarbeitern, Sponsoren und Gästen aus der Wagenwerkstatt verabschiedet und das Revisionsdatum aufgemalt. Am Samstagmorgen fuhr der spektakuläre Transport – der B 4233 huckepack auf einem Tieflader – von Aarau auf der Strasse nach Realp. Höhepunkt war wieder einmal die Fahrt durch die engen Kehren der Schöllenschlucht.



Foto: Alfred Ming

Alfred Ming. Der B 4233 vor der technischen Abnahme in Realp



Foto: Alfred Ming

Ein spektakuläres Bild: Der B 4233 in den Kehren der Schöllenschlucht

Sorgfältige Schlusskontrolle

In Realp wurden zuerst die Drehgestelle auf die heimatischen Schienen gesetzt und anschliessend der Wagenkasten sorgfältig darauf abgesehenkt. Darauf folgte die peinlich genaue Kontrolle aller wichtigen Teile und Funktionen gemäss Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr. Einzig ein Bremszylinder verlangte nochmalige Aufmerksamkeit. Am Montag, 29. Juli absolvierte der B 4233 mit Bravour die abschliessende Bremsprobe und stand für das Lokjubiläum am 31. Juli/1. August für die Fahrgäste bereit.

Der B 4233 hat das ursprüngliche Baujahr 1890 und war bereits von 1994 bis 2010 auf der Furka Bergstrecke im Einsatz. Die rauen Witterungseinflüsse hatten ihm so zugesetzt, dass die Revision nötig wurde. Mit einigen technischen Verbesserungen strahlt er nun wie neu. Dank der unentgeltlichen Arbeit der Werkstattkollegen und grosszügigen Sponsoren konnte der B 4233 der DFB ohne finanzielle Belastung übergeben werden – nach einer Revision im Gegenwert von etwa Fr. 350'000.–.



Foto: Werner Beer

Der B 4233 im Festzug am 1. August



Foto: Heinz Unterweger

Der Innenraum strahlt nicht nur wie neu – er ist neu

Besucher der besonderen Art

«Bollywood goes Rottenschlucht»

Von Arne Moritz

Anruf an einem Freitagnachmittag beim DFB Marketing: «Hallo, wir sind eine Filmcrew aus Indien. Wir drehen gerade einen Unterhaltungsfilm und möchten morgen im Zug einige Szenen drehen. Können Sie uns bitte einen kompletten Wagen von Realp zum Grimsel-Pass reservieren?»

Mit diesem Wunsch – so kurzfristig wie nur irgend möglich – begann der erste Einsatz der DFB für «Bollywood». Im August sind an Samstagen so gut wie alle Plätze gebucht. Einen kompletten Wagen – wenn überhaupt – so kurzfristig zur Verfügung zu stellen ist unmöglich. Auch war der gewünschte Zielort bedauerlicherweise mit der DFB (zumindest kurzfristig) nicht erreichbar.

Dank der grossen Unterstützung durch viele DFB'ler konnten wir dann der Film-

crew einen perfekten Drehort bieten: Im Velowagen des Ausflugszuges mit perfekter Aussicht auf die wilde Rottenschlucht konnten die gewünschten Szenen gedreht werden. Soweit es die DFB betrifft, ist die Handlung schnell erzählt: Hübsche junge Frau lernt im Zug einen jungen Mann kennen...

Unsere Fahrgäste verfolgten die Dreharbeiten mit grossem Interesse. Auch wenn indische Lässigkeit und Schweizer Sicherheitsbestimmungen erst zueinander finden mussten, waren alle Beteiligten sehr zufrieden – und zwar so zufrieden, dass eine Woche später am Freitagnachmittag wieder das Telefon klingelte. «Hier ist nochmals die Filmcrew aus Indien, wir brauchen noch einige Szenen und kommen morgen nochmals zur DFB».

Bollywood

«Bollywood» ist eine Kombination aus «Bombay» und «Hollywood» und bezieht sich auf die Hindi-Filme, die heute überwiegend in Mumbai (früher Bombay) produziert werden. Seit Mitte der 1990er-Jahre dominieren Liebesfilme, oft mit prunkvollen Hochzeiten. Die eigentliche Handlung wird meistens von musikalischen Tanzszenen unterbrochen und erzählerisch kommentiert. In Bollywood-Filmen wird so gut wie nie geküsst und Sex-Szenen sind sehr selten. In den beiden grössten Studios in Mumbai werden jährlich 200 bis 250 Filme produziert. Der erfolgreichste Film lief ununterbrochen ca. 800 Wochen. Wer an der indischen Küche interessiert ist, findet auch in der Schweiz Bollywood-Restaurants, auf dem Jungfrauojoch wie (Lokwerkstatt Achtung!) auch in Wil (SG). Wem das zu hoch oder zu weit weg ist, wendet sich in Genf an das «take-away» Café Bollywood.



Foto: Jürg Bolliger

Die Heldin des Filmes / L'héroïne du film



Foto: Jürg Bolliger

«Bollywood unterwegs» oder «Ausflugszug Plus» / «Bollywood bouge» ou «Train d'excursion plus»

Impressum

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

Redaktionskommission:

Vorsitz: Peter Walsler, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf, Tel. +41 61 901 27 20, peter.walsler@dfb.ch;
Vorsitz Stv.: Julian Witschi, Kommunikation VFB, Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch;
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer, Tel. +41 27 322 46 65, claude.solioz@dfb.ch;
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

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Herausgeber:

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

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

Abonnement: CHF 35.– (Jahr) für Aktionäre

Inserattarife: 1/4 Seite CHF 300.– / 1/2 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.

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

Was macht eigentlich der Fahrdienst?

Von Hannes Wanner, Fahrdienstleiter

Neben dem Abfertigen der Züge, der Zugüberwachung mit Erteilen der Zustimmungen zur Fahrt und Rückmeldungen und dem täglichen Troubleshooting, haben die Fahrdienstleiter in der Saison 2013 auch folgendes bewältigt:

An 379 Fahrtagen wurden 79 Passagierzüge (Dampf und Diesel) fahrdienstlich koordiniert und begleitet,

408 Dienstzüge und Rangierfahrten auf der Strecke angeordnet und überwacht, 325 Fahrdienst-Checklisten für Baustellen, Streckensperrungen usw. ausgefüllt, 93 Befehlskarten für Kreuzungen, ausserordentliche Halte oder Signalstörungen ausgefüllt.

Wieviele Fotos vom «meistfotografierten Bahnhofsvorstand der Schweiz» geknipst wurden, ist statistisch nicht erfasst.

Kapitalerhöhung DFB AG – Beteiligung noch bis 30.11.13

Von Oskar Laubi

Es tröpfelt – die Zeichnungen gehen ein, aber wir von der DFB AG hätten Freude, wenn es noch etwas mehr wären... Die Zeichnungsfrist läuft nach Prospekt am 30.11.13 ab.

Wir sind auf zusätzliches Kapital angewiesen. Ein grosses Anliegen ist für uns die Finanzierung des Grossunterhalts: Die Sicherung und Erneuerung der Strecke und des Rollmaterials. Zum Beispiel ist der für die Schneeräumung und für die Traktion von Dienstzügen unerlässliche Dieseltraktor 985 nicht mehr betriebsfähig. Für einen neuen Motor und die Getriebereparatur sind Investitionen von ca. Fr. 260'000 zu

finanzieren. Zudem gehen die Revisionen der Dampfloks und Erneuerungen an Brücken und Gleisen ins Geld – auch wenn so viel wie möglich mit Eigenleistungen erledigt wird.

Helfen Sie mit, den Erfolg der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu sichern. Bestellen Sie einen Zeichnungsschein (Tel. 041 888 78 41, aktienregister@dfb.ch) und erweitern Sie Ihr Engagement, werden Sie neu Miteigentümer/in oder schenken Sie Aktien in Ihrem Freundeskreis oder an Familienangehörige. Herzlichen Dank – Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG.

Das Schwungrad meint ...

Freude, Freunde, Freundschaften.

Das ist meine Steigerung des Wortes Freude. Mehr als 25 Jahre arbeite ich für die Dampfbahn und es macht mir immer noch viel Freude dabei. Es waren sehr verschiedene Einsätze, beschwerliche

und schöne. Es gibt bei dieser Bahngesellschaft die verschiedensten Aufgaben, die unsere Mithilfe verlangen. Du solltest aber mit Freude diese Arbeiten ausführen. Bist du mehrmals als freiwilliger Helfer mit

einer Arbeit beauftragt, so sind auch bestimmt noch mehr Leute um dich. Daraus erkennst du schnell einmal, wer es gut meint mit dir. Somit hast du auch neue Freunde kennengelernt. Durch Meinungsaustausch, gegenseitige Hilfe und freundschaftliche Zusammenarbeit werden die Arbeitstage auch immer wieder zu einem besonderen Erlebnis.

Mit den Jahren des Miteinanders ergeben sich nun Freundschaften, auch wenn man sich nur während der Fahrseason begegnet. Man schätzt die Unterstützung des Kollegen, sollte man einmal etwas «Neues» machen müssen. Gute Freunde geben gerne ihr besonderes «Wissen» an dich weiter, so dass es eine Freude ist, bei der Dampfbahn ein Froni sein zu dürfen.

Nun wurde aber die Bezeichnung «Froni» abgeändert und durch «Freiwilligenarbeit» ersetzt. Egal für mich, Hauptsache, ich darf der Dampfbahn helfen. Ich wünsche, dass unsere Dampfbahn für die kommenden Jahre keine Probleme haben wird, neue Freiwilligenarbeiter für alle anstehenden Aufgaben zu bekommen. Das ist ja gerade das Schöne daran, dass wir

selber etwas dazu beitragen können, um an 15 Wochen im Jahr dieses einmalige Erlebnis einer Dampfbahnfahrt in unserem schönen Schweizerland zu haben.

Ohne Freiwilligenarbeit kann die Dampfbahn nicht fahren!

In aller Freundschaft
Euer Schwungrad

Polen – das Land der verschwundenen Schmalspurbahnen

Von Fritz Schmutz

Polen war einst ein Land mit einem dichten Netz von Schmalspurbahnen mit allen gängigen Spurweiten. Kriegswirren, politische und damit zusammenhängende wirtschaftliche Zwänge haben dann aber diese Bahnen in der Folge fast gänzlich zum Erliegen gebracht.

Gebaut wurden die Schmalspurbahnlinien vor allem im 19. Jahrhundert, als sich das Territorium Polens unter der Herrschaft der drei Nachbarmächte befand, wobei in vielen Fällen auch der erste Weltkrieg kein Hindernis für diese Entwicklung darstellte. So sind in dieser Zeit viele Schmalspurbahnen entstanden, durch die die Kampftruppen, vor allem die deutschen, versorgt werden sollten. Ein Beispiel dafür bildet die Nida-Express-Bahn, die 1915 durch die österreichische Armee erbaut wurde. Vor allem aber entstanden die Schmalspurbahnen Ende des 19. Jahrhunderts als Zeichen für die Entwicklung der lokalen Industrie. Sie dienten im Bergbau, im Hüttenwesen und in der Forstwirtschaft. Bis in die 30er Jahre bevorzugte man eine Spurweite von 600 mm, aber es verkehrten etwa 20 unterschiedliche Varianten. Das polnische Verkehrsministerium fing erst 1928 an, alle diese Bahnlinien auf eine Spur von

750 mm umzustellen. Im Jahr 1950 betrug die Gesamtlänge der Schmalspurbahnen 4116 km, davon aber immer noch 30% mit 600 mm. Die angegebene Gleislänge bestand unter anderem aus fast 1000 km Wald-Schmalspurbahnen und aus mehr als 700 km für die Zuckerindustrie.

1999, also zehn Jahre nach der Wende, besass die Staatsbahn PKP noch 24 Schmalspurbahnen mit einer Gleislänge von 1500 km, davon waren fast 1000 km noch in Betrieb. In den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts fingen einige Selbstverwaltungseinheiten (Landkreise) an, die lokalen Linien von der PKP zu übernehmen und verwalten sie direkt oder über Vereine. Dies betrifft etwa 12 Linien mit einer totalen Gleislänge von 968 km. Heute sind alle Schmalspurstrecken der Verwaltung der Landkreise unterstellt. Es besteht also die berechnete Hoffnung, dass dadurch viele Strecken für touristische Zwecke aufgewertet werden, ja sogar solche aus ihrem Dornröschen-Schlaf wiedererweckt werden!

Anhand von zwei Linien im Südosten Polens soll die aktuelle Lage gezeigt werden:

Przeworsk

Diese Bahn entstand 1904. Sie erfreute sich vor dem ersten Weltkrieg noch gro-

sser Beliebtheit und im letzten Jahr vor dem Ausbruch des Krieges betrug ihre Transportleistung noch respektable 110'000 Passagiere und 50'000 Tonnen Güter. Die Streckenlänge beträgt 46 km, davon 600 Meter Tunnel. Ursprünglich beförderte man damit vor allem Zuckerrüben in die Zuckerfabrik von Przeworsk, später wuchs aber auch die Nachfrage nach Personenbeförderung. Zurzeit wird die Bahn mit der Spurweite 750 mm vom gleichnamigen Landkreis verwaltet. Dieser hat die Absicht, die Erneuerung des Oberbaus auf der ganzen Strecke bald in Angriff zu nehmen und auch zu finanzieren. Betrieben wird die Strecke mit Zügen im Sommer von einem Verein aus Kalisz.

Bieszczady

Im gleichnamigen Gebirge befindet sich eine andere und eher noch bekanntere Strecke. Sie wurde 1898 erbaut, aber im ersten Weltkrieg schwer beschädigt. Nach dem Wiederaufbau und einem «normalen» Betrieb in der Zwischenkriegszeit kam der zweite Weltkrieg, der ihr neue Schäden zufügte. Bis zur Wende hat die Bahn vor allem Holz aus den Wäldern transportiert, aber zunehmend auch Fahrgäste. Trotz des Wiederaufbaus

gelang es in der kommunistischen Zeit nicht, die ganze Strecke wieder in Betrieb zu setzen, da auf einem Abschnitt von 12 km ganze 42 Brücken standen mit einer Höhe von bis zu 25 Metern! Noch in den 60er Jahren beförderte die Bahn 160'000 m³ Holz und 30'000 Passagiere. Die Krise der Wendejahre richtete die Bahn aber dann vollends zugrunde. Nach der Übernahme durch einen Verein von Bahnfreunden verkehren die Passagierzüge wieder auf zwei Teilstrecken. Die zahlreichen Touristen, die diese Region besuchen, können dort also eine abwechslungsreiche Nostalgierese genießen.

Aber lange nicht alle Schmalspurbahnen in Polen sind wieder in Betrieb. Die zwei oben angeführten befinden sich aber nahe beieinander und zugleich in Gebieten mit vielen Sehenswürdigkeiten, die Zeugen einer interessanten und kämpferischen und kriegerischen Geschichte sind. Um nur einige davon zu nennen: die Schlösser in Lancut und Krasiczyn; Städte wie Przemysl oder Jaroslaw zeigen den Besuchern immerhin den Charme der alten guten Zeiten. Es sind Orte der Entspannung im Schatten der Schmalspurbahnen und der Natur.

Reisen nach Polen

Nach zwei Testreisen bestehen nun konkrete Pläne, den Furkafreunden Reisen zu solchen Bahnen anzubieten. Die Orga-



Eine betriebsfähige Px 48 auf der Station Dynow / Une PX 48 en état de marche à la station Dynow

nisation der Reisen wurde unterdessen einem bahnnahen Reisebüro übertragen, was sich sicher positiv auf ein reibungsloses Gelingen auswirken wird.

Nachdem im Zuge intensiver und landesweiter Abklärungen schon verschiedene solche Reiseziele aufgegleist worden sind, wurden einige davon wieder gestrichen, da sie als zu wenig attraktiv erkannt wurden für uns, die ja gerne den Massstab der perfekten DFB anlegen!

Eine weitere Schwierigkeit besteht darin, dass die Flugtarife und -verbindungen

stark variieren und deshalb eine gewisse Flexibilität verlangt ist bezüglich Termine und Ziele. Eine angebotene Reise noch für diesen Herbst musste u.a. aus diesem Grund wieder annulliert werden.

Die aktuelle Situation können Interessierte erfahren beim Verfasser und sich so im «PL-Club» registrieren lassen. Auch die Adressen der einschlägigen Websites, sobald sie aufgeschaltet sind, werde ich mitteilen.

fritz.schmutz@dfb.ch

Küss mich und siehe...

Von Alfredo Degen

... ein neuer Froni ist geboren! Ja, so war's lieber Leser und Leserin, geschehen am 4. September diesen Herbst.

Die eingeschworene und bewährte Wagenreinigungsgruppe hatte vom 3. bis 5. September wieder zugeschlagen.

Rolf, wie gewohnt auf den DFB-Wagendächern über Realp, sein Freund Peter am Wassergenerator namens Kärcher. Rolf: «Peter Wasser, jetzt!» Peter: «Ups, kein Wasser!» Maschine kaputt? Sch... Null Pfus im Kasten... Ohne Koni geht fast gar nichts, er nimmt kurzerhand

den gelben Kärcher und schwingt ihn in seinen PW und ab gehts zum Lieferanten. Stunden später kommt er lachend zurück. «War nur ein Wackelkontakt...» Einige Minuten später spritzt es H₂O in alle Himmelsrichtungen! Ein Tag schon bald zum Vergessen?, wäre da nicht Freund Peter gewesen. «Der 100-Meter-Schlauch ist verklemmt, da kommt kaum Wasser durch!» «Abrollen, sauber auslegen, entwickeln und feuerwehrgerecht wieder aufrollen» waren seine Befehle!

Und siehe da, mit 4 Stunden Verspätung konnte Rolf endlich die Dächer von Realp, äh, die Dächer der blauen Zugskomposition, abkärchern...

Die verschiedenen Arbeitsbienen liessen es sich nicht nehmen, die Innereien der betagten Waggons unbeirrt zu reinigen. Auch alle Fenster und Bänke konnten gründlich gereinigt werden. Was auf dem Dach geschah, war ihnen eigentlich egal.

Am 2. Tag dann die anstrengende Hochglanzaktion über alle 10 Wagen, anschliessend die beliebte Aussenreinigung aller Fenster. Mit grosser Genugtuung konnte der Extrazug mit seinen knallroten Wagen am nächsten Tag um 09.00h übergeben werden, wäre das Wörtchen wenn nicht gewesen. Rolf: «Himmel, die Wagen haben Wolken im Lack! Alfredo du hattest doch?» Offenbar wurde schlicht zuviel REWAX aufgetragen, das Blech am Vortag Spiegeleiheiss. Der Schreck steckte tief in den Knochen aller Beteiligten. Langer Rede kurzer Sinn, 2 Poliermaschinen mussten

her und die Lumpen rotierten noch 2 volle Stunden lang.

Allen guten Dinge sind DREI. Was ist mit den Aussen-Fenstern passiert?

Sämtliche Fenster waren mit z.T. heftigen Striemen versehen – irgendjemand muss das Fensterreinigungsmittel mit Politur verwechselt haben und dabei gute Arbeit geleistet haben... So etwas kommt in den besten Familien vor meinte Rolf, also wurde wieder mit letzter Kraft auch noch dieses Problem gelöst!

Kurz danach stürmten die Passagiere den Extrazug, und im Nu waren alle Fenster beschlagen. Wir alle waren sichtlich ausgepumpt und knallten erschöpft auf die harten Bahnhofbänke. Adieu ihr Lacke, adieu ihr Fenster und Dächer, wann sehen wir uns wieder?

Zwei deutsche Herren, erkundigten sich über die nächsten Fahrten. (Wie auch viele andere Passanten). Ja, als Putzer ist man eben auch Auskunftsbüro... und dieses Mal klingelte die Kasse! Sie erbarmten sich unser und offerierten ihre Mithilfe! Mensch, was für ein Glück! Wie

viele Fenster haben wir noch??? Die Putzengel machten ganze Arbeit, zwar mit etwas kritischen Blicken und entsprechenden Bemerkungen, aber die letzten zwei waren sauber. Als Gegenleistung präsentierte der Schreibende, die gesamte DFB-Basis, inklusive, unseren ganz grossen Stolz, die HG 3/4, Nr. 9. Sie stand so jungfräulich in der neuen Lokwerkstatt.

Der junge Mann, ca. 38-jährig, begann sie innig auf die Flanke zu küssen und liebte sie rührend... Später auf dem Führerstand flüchtete er gänzlich aus mit dem Ausruf: «Wenn dies meine Azubis sehen könnten. Was für eine herrliche Maschine! Was für eine Wertarbeit! Was für ein herrliches Parfum! Man könnte geradezu süchtig werden!»

Anmerkung: Dieser Mann ist Ausbilder bei der DB in Frankfurt für angehende Lokführer. 10 Minuten später unterschrieb er die Mitgliedschaft! **Herzlich willkommen im Club LARS.** Wir sehen uns wieder in Realp.

Deine Schweizer Putzteufel

Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle DFB 2013

Von Charles Müller, Gruppenleiter Vegetationskontrolle

Heuer trafen sich am 13. März die vollzählig erschienenen Gruppenleiter sowie Manfred Willi zum Koordinationsrapport der Tätigkeiten 2013. Diesmal in der Jagdhütte Affoltern am Albis, wo wir von Paul Erni nach getaner Arbeit aufs Köstlichste bewirtet wurden. Nebst der Besprechung der Arbeitseinsätze, diesmal auf 14 Wochen verteilt, erfuhren wir von einem Fachmann die korrekte Handhabung der Freischneider. Diese können nebst Messer auch mit Scheiben oder Ketten bestückt werden, was ein zusätzliches Gefahrenpotenzial bedeutet.

Unsere «Saison» begann in Woche 23. Das ursprüngliche Programm konnte jedoch nicht durchgespielt werden, da in unserem Einsatzgebiet noch meterhoher Schnee lag – also galt es, die



Foto: Franz Elmiger

Wo es möglich ist, werden die Rodungsarbeiten vom Bagger unterstützt / Là où cela est possible, l'excavatrice est une aide précieuse lors du travail de défrichage

Foto: Franz Elmiger



Rodung von Erlen auf den Mauerkronen und Freilegen der Stützmauern, wobei vor allem das Wurzelwerk mühsam entfernt werden muss. / Essartage des aulnes sur les couronnes murales, dégagement de murs de soutènement et extraction laborieuses des racines.

Schneeräumequipe zu unterstützen, um den Beginn der Fahrsaison Ende Juni nicht zu gefährden.

Unsere diesjährigen Tätigkeiten konzentrierten sich vor allem auf die Reinigung der Wassergräben und Entstopfung der Durchlässe. Diese befinden sich teilweise in einem desolaten Zustand und müssten dringend saniert werden. Ferner wurden insgesamt etwa 100 Laufmeter talseitige Stützmauern gerodet und die Fundamente freigelegt, um deren Zustand durch unsern Ingenieur feststellen zu können. Harte, körperliche Arbeit war gefragt, welche durch die «diensttuenden»

Sektionen und Einzelhelfer zuverlässig und motiviert geleistet wurde.

Zwischen Bahnhof Oberwald und Räterisbachbrücke sowie Bahnhof Realp bis Wilerbrücke fanden sich Bauern, welche uns das gemähte Gras zur Verfütterung an ihre Tiere abgenommen haben, was eine unwirtschaftliche Entsorgung unsererseits erübrigte.

Gleichzeitig wurden Felspartien gesäubert und brennbares Schnittgut auf der Walliserseite entsorgt.

Der Herbizideinsatz auf der Strecke musste wegen schlechter Witterung dreimal in Angriff genommen werden.

Foto: Paul Erni



Das Freilegen von Wassergräben und Durchlässen hat in diesem Jahr hohe Priorität / Cette année, le débouchage de caniveaux et de ponceaux était prioritaire

Auch den Erlen, welche ab Blauhaus einerseits Stützmauern überwucherten und andererseits die Sicht der Passagiere auf den Gletschboden behinderten, wurde mit der Motorsäge zu Leibe gerückt. Somit kamen insgesamt in diesem Jahr für unsere Gruppe «nur» 670 Wochenstunden zusammen. (Fotogalerie unter www.dfb-vegetationsgruppe.ch)

Nach den Einwinterungsarbeiten in unserem Zentrallager in Gletsch (Werkzeugpflege, Wartung der Maschinen und Geräte) überlassen wir unter Verdankung der geleisteten Arbeit an alle Beteiligten Helfer und Helferinnen, sowie unseren treuen Sponsoren unsere Strecke dem herannahenden Winter, in der Hoffnung, im Frühjahr ohne wesentliche Schäden weitermachen zu können.

Abschied von Dampfreisen Ostschweiz

Von Bruno Rütli, Reiseleiter

Im Jubiläumsjahr 20 Jahre Dampfreisen Ostschweiz hatte ich nochmals 48 Gäste zur Furka gebracht.

Sechs Personen durften die Dampfbahnfahrt gratis geniessen, so wie ich es im Wettbewerb ausgeschriebenen hatte.

Nach nun 20 Jahren der ausgeschriebenen Reisen möchte ich etwas kürzer tre-

ten und erlaube mir, mit meiner Reisetätigkeit aufzuhören. Es waren sehr schöne Jahre, an denen ich mit den unterschiedlichsten Personen die Furka Dampfbahn erleben durfte.

Für die Aufgaben als Gruppenbegleiter DFB werde ich meine Freizeit immer haben, ist mir diese Aufgabe doch sehr ans Herz gewachsen.

Zum Abschluss werde ich meinen treuen Kunden nochmals eine «Schlussreise» anbieten, die im August 2014 am ersten Tag ins Verzascatal und Locarno, am zweiten Tag über den Nufenen nach Oberwald und zur Dampfbahn führt. Ich habe für 30 Personen reserviert.

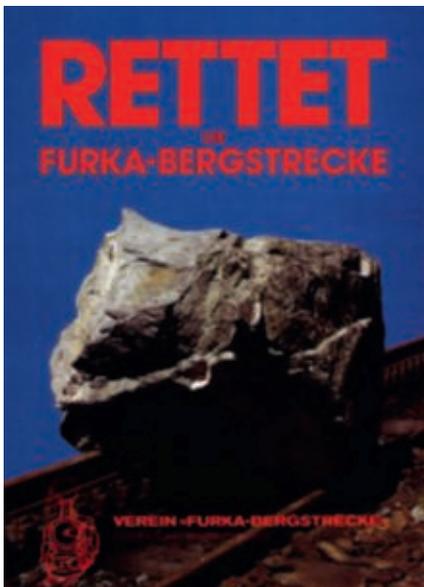
Mit den besten Grüssen aus der Ostschweiz

Aus dem Verein

Jubiläum 30 Jahre Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

Von Julian Witschi, Zentralvorstand VFB

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) wird 30 Jahre alt. Am 3. Dezember 1983 ist er mit sehr ambitionierten Zielen gegründet worden und selbst die Pioniere durften sich lange ihres Erfolgs nicht sicher sein. Und das grosse Engagement, das heute weiterhin für die Dampfbahn nötig ist, wurde wohl unterschätzt.



Das erste Plakat mit dem Slogan der Pioniere / La première affiche avec la maxime des pionniers

Doch vielleicht liegt das Erfolgsgeheimnis der Retter der Furka-Bergstrecke darin, sich kühne Fernziele zu setzen und dann Trippelschritt für Trippelschritt vorwärts zu gehen. Dabei müssen auch Rückschläge eingesteckt, Dissonanzen in Kauf genommen und Kurskorrekturen akzeptiert werden können.

Erstes Ziel war es, den eigentlich schon beschlossenen Rückbau der Bergstrecke nach Eröffnung des Basistunnels zu verhindern. Eine Protestkundgebung am 6. August 1983 in Gletsch sorgte für Publizität. Danach wurde der Verein ins Leben gerufen, der insbesondere dank einer



Das Logo des VFB in den 1980er- und 1990er-Jahren / Le logo de l'ALSF dans les années 1980 et 90

Werbeaktion im Verkehrshaus Luzern 300 Gründungsmitglieder für sich gewinnen konnte und rasch 1000 Mitstreiter zählte. Priorität lag in der Öffentlichkeitsarbeit um so auch Druck auf die Verantwortlichen des Streckenabbruch-Entscheids auszuüben. Zum eingängigen Slogan, von der Presse gerne zitiert, wurde «Rettet die Furka-Bergstrecke».

Neben Präsident Bernhard Vouillamoz und Vizepräsident Alfred Gysin umfasste der Vereinsvorstand Leiter für die Ressorts Finanzen, Rollmaterial, Organisation, Bau/Technik, Presse/Werbung und Sekretariat, der Aargauer Nationalrat Silvio Bircher wurde Beisitzer. Die Vereinsverantwortlichen konnten auf die Unterstützung vieler Bahnfans aus aller Welt zählen, die sich nicht damit abfinden wollten, dass die malerische Zahnradstrecke vorbei am Rhonegletscher für immer Vergangenheit sein sollte.

Tollkühne Pläne

Es gab aber auch gar kühne Pläne, welche den VFB-lern bei einigen kritischen Pessimisten den Ruf von «Spinnern» eintrug: So war anfänglich neben der Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke eine Stichbahn von Muttbach zum Rhonegletscher angedacht. Ein roter Faden der Furka-Geschichte ist, dass Termine nicht gehalten werden können, getreu dem Motto: «Unmögliches erledigen wir sofort, Wunder dauern etwas länger.» Charakterisierend für den VFB ist sein gut helvetischer Föderalismus: Der Verein wurde schon ab 1984 in Sektionen gegliedert, um dezentral Aktionen durchführen zu können. Zu den ersten Regionalgruppen zählten Bern, Nordwestschweiz, Zürich, Innerschweiz, Genf (heute Romandie) und Niederlande. Sie warben in ihren Regionen für Mitstreiter und stachelten sich gegenseitig bei der Aufbauarbeit an.



Das VFB-Mitteilungsheft feierte das 1000. Mitglied / Le cahier d'information de l'Association souhaite la bienvenue au millième membre

Erster grosser Erfolg war das Einlenken der Furka-Oberalp Bahn. Nach mehreren Gesprächsrunden beschloss der Verwaltungsrat der FO, auf den Streckenabbruch zu verzichten, sofern bald eine Bahngesellschaft ins Leben gerufen werde, was mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) AG geschah. Viele Vereinsmitglieder wurden auch zu Aktionären. Die Sektionen begannen mit Bauarbeiten an der Strecke und schon früh wurde an die FO-Dampflokomotiven gedacht, die nach Vietnam verkauft worden waren.

Traum verwirklicht

Die Rückhol-Aktion „Back to Switzerland“ gehört sicher zu den spektakulärsten Ereignissen im Wiederaufbau der Furka-Bergstrecke. Der erste fahrplanmässige Zug der DFB fuhr 1992 auf dem Abschnitt Realp-Tiefenbach. Nach der etappenweisen Inbetriebnahme konnte das letzte Teilstück Gletsch-Oberwald am 12. August 2010 wieder eröffnet werden. Im ersten Zug sassen rund 150 Pioniere aus dem Verein, die ihren langjährigen Traum verwirklicht sahen. Der eine oder andere bekam bei der Einfahrt in Oberwald feuchte Augen.

Der VFB will, dass dieser Traum weitergelebt werden kann. Er ist und bleibt mit international 23 Sektionen und über 8000 Mitgliedern das Rückgrat für die Dampfbahn. Seine Mitglieder leisten unbezahlbare Freiwilligenarbeit und steuern mit ihrem Mitgliederbeitrag einen wichtigen Teil zur Sicherung des Betriebes der Dampfbahn. Die Mitglieder können sehr stolz sein auf das Erreichte. Hoffentlich tragen möglichst viele dazu bei, dass das Kulturgut Furka-Dampfbahn auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten erhalten werden kann.



Die Geschichte einer langjährigen Mitarbeiterin

Margret Stettler – ein Porträt

Von Elisabeth Trachsler, Froni im Kiosk Realp



Margrets Arbeit begann in Gletsch fast mit einer Katastrophe. Es war ihr erster Einsatz 1993 im Kiosk. An diesem Tag trat nicht nur die Saltina in Brig über die Ufer, sondern auch der Rotten wütete dermassen in Gletsch, dass ein Aufenthalt im Gebäude nicht mehr zu verantworten war. So arbeitete Margret bis 1997 im Kiosk, bevor sie zum Kaffeewagen in Realp wechselte. Die Ausbildung dazu hatte sie, war sie doch lange im Restaurationsbetrieb der Schifffahrtsgesellschaft auf dem Zürichsee tätig.

2012 hat sich Margret aus gesundheitlichen Gründen schweren Herzens entschieden, ihren Job bei der DFB aufzugeben. Sie wird mir fehlen.

Frau Unger versprach ihrem vierjährigen Enkel Flynn Meier eine Reise mit der Dampflokomotive

Passagiere mit Dampf unterwegs

Von Ruedi Traub, Redaktor



Foto Ruedi Traub

Flynn freute sich richtig und bereitete die Reise minutiös vor, sodass er genau wusste, wo man mit SBB und MG-Bahn,

vom Grossraum Zürich herkommend, durchfahren musste, um dann in Oberwald auf den Dampfzug umzusteigen.

Familie Dellenbach an der Furka

Von Eva Dellenbach

Bei tollem Herbstwetter fuhren wir vom Berner Oberland nach Gletsch, um die Furkabahn mal live zu sehen. Genauer gesagt war es der Wunsch unseres Sohnes Mika (7-jährig), der ein grosser Dampfbahn-Fan ist. Im Souvenir-Shop bediente uns ein nettes Ehepaar und unser Sohn kaufte begeistert ein. Schliesslich lernte er auch noch den Bahnhofsvorstand kennen, der sich

auch viel Zeit nahm, um ihm die verschiedenen Loks zu erklären. Später fuhren wir noch nach Oberwald, um uns die Furkahorn-Dampflok, die leider am Nachmittag aufgrund eines technischen Problems ausgefallen war, anzusehen. Dort lernte er den Lokführer Roli Niederer kennen, der auf dem Gleis mit seiner Crew aufs Ersatzteil für seine Lok wartete. Mika war hell begeistert, er

durfte sogar in den Führerstand seiner Lieblingslok! Aber auch wir Eltern fanden es absolut toll, dass einem kleinen Fan so viel Zeit und Interesse entgegengebracht wurde! Dafür bedanken wir uns herzlich ... Sie haben eine tolle Crew! Der Tag wird Mika sicher in toller Erinnerung bleiben, und wenn er gross ist, will er auch Lokführer werden ... auf einer Dampflok ... natürlich.



Foto: Eva Dellenbach

Mika mit Fahrdienstleiter Hans Jenni / Mika et le chef de mouvement Hans Jenni



Foto: Eva Dellenbach

Mika mit Lokführer Roli Niederer / Mika et le mécanicien de locomotives Roli Niederer

Motoren-Equipe

Herbstzeit ist Aufräumzeit

Von Peter Fischer

Im Laufe der Zeit haben sich in den Maschinenwagen Uri/Wallis und im Erdgeschoss des blauen Hauses diverse Gleisbaugeräte angesammelt. Diese wurden uns von Gleisbau-Firmen und SBB-Dienststellen aus überzähligen Beständen oder leicht reparaturbedürftig günstig oder gratis überlassen. Nach der Devise «man weiss nie, ob mans irgendwann brauchen kann» hat man eingelagert bis der Platz knapp geworden ist.

Auch bei der Technik gilt das Sprichwort: «wer rastet, der rostet» und Maschinen, die lange lagern, sind oft kaum mehr zu starten, wenn sie wirklich gebraucht werden.

Die Motorenequipe (Marcel Brühlhart, Roland Fehlmann, Peter Fischer und Eugen Schneebeili) geht nun daran, den Sollbestand in den Maschinenwagen auf Tauglichkeit zu prüfen und in gebrauchsfähigem Zustand zu halten. Überzählige



Foto: Peter Fischer

Eugen kontrolliert einen Kleingenerator mit Zweitaktmotor / Eugène contrôle un petit générateur à moteur 2 temps



Roland und Marcel: alles verladen / Roland et Marcel : chargement complet

und defekte Geräte werden als Ersatzteilspender demontiert und was nicht mehr funktioniert, geht in die Schrottmulde.

Unsere Gleisbaumaschinen sind zum Teil über 30 Jahre alt, jedoch für die Bedürfnisse der DFB durchaus noch geeignet. Hingegen ist die Ersatzteilbeschaffung oft nicht mehr gewährleistet, doch mit den verwendbaren Teilen aus demontierten Maschinen gelingt es meist, die beste-



Eugen, Roland und Peter: abfahrbereit Richtung Furkapass / Eugène, Roland et Peter: prêts au départ direction col de la Furka

henden Geräte ohne grosse Kosten einsatzfähig zu halten.

Kurz nach Saisonschluss hat die Motorenequipe drei vollbeladene Anhänger von Gletsch nach Realp gezügelt. Dank

der neuen Werkstatt im Untergeschoss der Remise kann nun in den kommenden Wochen demontiert, Ersatzteile eingelagert und Platz für einsatzfähige Geräte geschaffen werden.

Hommage à André Chatain, décédé le 29 août 2013 ...

De Herr W. Von Stadt

C'est dans les années 1980 que j'ai fait la connaissance d'André.

...Et dans un cadre de bénévolat au sein du COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires) sur le site des Matelots du 5^e Génie à Versailles, ainsi qu'au cours des voyages organisés par cette association.

André était passionné par le rail et a constitué une bibliothèque nourrie sur le sujet. Il était également féru d'histoire et connaissait toute celle du village de Rully dans l'Oise où il aimait à se reposer et à méditer.

Et c'est tout naturellement que je lui ai parlé de la ligne sommitale de la Furka, avec la rénovation des machines que la France avait acheté pour l'Indochine en 1947...

Là, il y a eu le déclic ! En effet, au cours de sa vie active, il avait travaillé dans cette partie du monde en y construisant...une scierie ! Et la nostalgie a fait le reste.



André est devenu adhérent de la Section Romandie et a participé aux semaines de travail de 2008 à 2010. C'était un Froni agréable, plein de malice et toujours de bon conseil.

En effet, tout au long de sa vie, il a eu à cœur d'aider les autres dans des projets de développement. Tout d'abord en Afrique Occidentale, avec la création d'une première scierie...car c'était son premier métier, celui du bois. Puis au cours de ses pérégrinations sur le globe ; même chose en Indochine. Je ne sais pas s'il a emprunté le train de Da Lat...

Je garderai, nous garderons, le souvenir d'un homme affable, toujours souriant qui savait apprécier chaque instant de la vie. Il avait fait de sa résidence à Rully dans l'Oise un havre de paix en construisant et cultivant un jardin potager et d'agrément qui respirait l'Orient...

Clin d'œil du rail à sa mémoire, au moment de sa sépulture, un Eurostar est passé au loin discrètement
Merci André pour cette «leçon de vie» que tu nous as donnée.

Tu resteras présent dans nos cœurs.

Editorial

Une image en dit plus long...

...que mille mots, dit l'adage. Soyons francs – que faites vous quand vous ouvrez un magazine illustré ? Juste ! Vous regardez d'abord les images, puis – si elles vous interpellent – vous lisez les légendes, puis le chapeau et finalement le texte.

Une image doit avoir une légende, du moins presque toujours. L'affirmation, selon laquelle une image se suffit à elle-même, n'est que très partiellement juste. La prise de vue du Cervin qui symbolise la Suisse n'a pas besoin de légende, mais la photo du Grand Muveran, une montagne connue en Suisse romande, réclame une légende éclairante.

Dans le DadF, il est usuel qu'une légende accompagne l'image. Le sujet et les personnes représentées sont nommés. Surgit une première difficulté : une légende ne doit pas occuper plus d'une ligne et il faut prévoir une traduction française. Et voilà la deuxième complication : si la légende occupe deux lignes, l'image doit se faire plus petite.

Alors que nos clichés ne sont déjà pas très grands pour pouvoir en publier plus...

Qualité des images : faites plusieurs vues du même sujet et choisissez la meilleure. Photographiez les personnes de face ou éventuellement de profil. Très important : les personnages qui apparaissent sur l'image doivent être convenablement habillés et équipés avec un

gilet de sécurité dans les zones à danger du Train, des souliers adaptés au travail en montagne et les habits adéquats, un couvre-chef contre le soleil, voire un casque de protection, des moyens de protections contre les lésions oculaires, auriculaires, à la tête et aux mains, sans oublier des moyens de prévention contre les chutes en cas de travaux en hauteur. J'entends déjà vos exclamations : mais c'est évident ! Pourtant, je dois rejeter tellement de bonnes photos ; trop souvent, ce qui est si évident fait cruellement défaut sur l'image ! A bon entendeur !

Ruedi Traub, rédacteur

Source : Ralf Turtschi,
« Praktische Typografie », Zurich, 2000

Une saison pleine de défis

Tour d'horizon 2013

D'Urs Züllig, directeur d'entreprise

Pour une fois, je voudrais entraîner les lecteurs dans un voyage richement illustré pour passer en revue la saison 2013. Donc, rendez-vous à la page 1 pour contempler les images. Bien entendu, il est impossible de présenter toutes les facettes de notre Train à vapeur au cours d'un tel voyage ; même un grand album illustré ne suffirait pas...

Il faut déneiger

Habituellement, la saison commence début mai avec le déneigement. Cette année, il était particulièrement intense, puisqu'il a duré 5 semaines.

Réussi ! Le tronçon est libre. Au dernier instant, la ligne a pu être dégagée et mise en service (en partie pour la deuxième fois) grâce à l'engagement inlassable des « Snow Fighters » une semaine avant la date d'entrée en fonctionnement.

Fortes averse : la Furkareuss

sape les ouvrages de soutènement

Le 29 juillet et le 8 août, de fortes averse ont provoqué la crue de la Furkareuss (et du Rhône). Elles ont même coupé la voie du MGB ainsi que la route du col de la Furka et ont provoqué des dommages au DFB en affouillant des ouvrages de soutènement dans la région entre le tunnel III et le pont de Wiler.

Une fabrique de machines en voyage

Au cours d'un tour de force, au moyen d'un effort de 3200 heures-hommes et en réalisant 3500 kilomètres en camion, nos collaborateurs de l'atelier de Coire ont déménagé à Uzwil toute la fabrique de machines, y compris les deux HG 4/4 704 et 708.

Recette du succès trouvée pour « l'aventure des gorges du Rhône »

Après les difficultés initiales, le taux d'utilisation de « l'aventure des gorges du Rhône » a pu être triplé par rapport à l'année précédente grâce à l'intégration de la carte d'hôtes d'Obergoms.

Toutes les occasions sont bonnes pour faire la fête

Cet été, nous avons dignement fêté nos HG 3/4 1 et 4 devenues centenaires. Il y a eu une forte affluence aux festivités pour nos collaborateurs à la Furka.

Hôtes heureux – collaborateurs engagés

Les locomotives à vapeur sont une attraction pour jeunes et vieux, cette image le prouve... Voici peut-être la future relève des mécaniciens de locomotives...

Heureusement, l'offre des trains s'est déroulée pratiquement sans dérangement et sans annulation – ceci démontre la fiabilité de notre personnel d'exploitation ainsi que le soin apporté lors de l'entretien des machines et de l'infrastructure.

Nos hôtes profitent du séjour à l'auberge de la Furka chez Hannes Hoffelner pour recouvrer des forces ou, tout simplement, pour prendre le soleil.

Trains spéciaux – activité intense le 15 août à Gletsch

Image rare : toutes les compositions des trains actuels du DFB, ainsi que le premier train traversant Zermatt – St. Moritz depuis l'ouverture du tunnel de Base de la Furka, se sont donné rendez-vous le 15 août 2013 en gare de Gletsch.

Soins du détail

Tracé des voies, ponceaux, caniveaux, murs de soutènement et beaucoup

d'autres détails doivent être entretenus et soignés. Heureusement, nous avons réussi à réaliser les petites et de grandes améliorations prévues au programme. L'audit, réalisé cet été par l'OFT, le confirme.

Perspectives 2014

Après le transfert direct de Coire à Realp de la HG 3/4 9, le team loc 9, regroupé autour du chef mécanicien Olivier Studer, a poursuivi à Realp son travail intensif pour terminer la machine.

Ainsi, la boucle est bouclée : une saison exigeante à tous points de vue est terminée – heureusement sans graves dysfonctions, ni accidents (mis à part

un évènement, heureusement sans sérieuses conséquences, survenu lors du déneigement).

Au cours des mois d'hiver qui viennent, le DFB se concentre sur la préparation de la saison 2014, la planification des prochaines étapes du développement et – comme toujours – on travaille intensément dans les ateliers de Realp, Uzwil et Aarau.

Je tiens à remercier très chaleureusement tous les collaborateurs pour leur engagement géant en faveur de notre Train à vapeur. Je vous souhaite à tous de belles fêtes de fin d'année et me réjouis d'effectuer avec vous la prochaine saison.

Nouveau chef du personnel DFB SA

Hansjürg Krapf

Après avoir occupé durant de nombreuses années le poste de chef du personnel du DFB SA, M. Peter Schwarzenbach s'était retiré le 29 septembre 2012 (voir notre article dans le DadF 4/2012, p. 22). Depuis lors, le poste vacant était assuré par intérim par M. Peter Huber. Nous avons maintenant le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Hansjürg Krapf,

notre nouveau chef du personnel qui se présente ci-dessous.

Après avoir été nommé par le conseil d'administration et par la direction de l'entreprise, je me réjouis de pouvoir soutenir le DFB en tant que nouveau chef du personnel. Durant 15 années, j'ai enseigné dans des classes primaires et secondaires avant de changer d'orientation et de passer dans

l'économie privée dans une grande assurance. J'y ai exercé diverses fonctions. Pour terminer, j'étais durant 13 années chef des ressources humaines dans la région zurichoise. J'habite à Gossau (SG), suis marié et père de deux fils adultes.

J'avais l'intention de mettre à disposition d'une organisation mon savoir et mon expérience en tant que bénévole après ma mise à la retraite. Une annonce correspondante de Benevol m'a interpellé. Une visite des installations à Realp et les informations de discussion intéressantes avec le directeur de l'entreprise m'ont convaincu de m'engager pour cette tâche captivante.

Déménagement de l'atelier de locomotives

Coire – Uzwil : nombreuses navettes avec et sans vapeur

D'Anton Kölbener

Après 14 ans de bons services, l'atelier de locomotives DFB Coire a été démolé. Entre mars et mai, au cours d'un engagement organisé comme une opération d'état-major, une « force de frappe » de bénévoles a transféré l'atelier de Coire dans

ses nouveaux quartiers dans l'ancienne fabrique de machines textiles Benninger à Uzwil.

L'Axa Assurances, la propriétaire des anciennes halles industrielles à Coire, avait projeté de construire sur le site un complexe

d'habitations. Le contrat avec le DFB a dès lors été résilié pour fin mars. L'Axa s'est montrée complaisante et a permis au DFB de prolonger le bail de deux mois jusqu'à fin mai 2013. De plus, elle a soutenu le déménagement. (NB : Merci à elle !)

Avant la tempête

La direction de l'équipe suisse orientale avait depuis longtemps déjà rêvé d'un atelier de locomotives dans la région de St. Gall. Une opportunité s'est présentée à Uzwil, car la fabrique de machines textiles « Benninger » déménageait en Allemagne. Fin janvier, le contrat de location avec Benninger, conclu à un tarif honnête était prêt pour signature. Le nouveau site est idéalement placé à seulement 5 minutes à pied de la gare CFF et à 2 km sans bouchons de l'entrée de l'autoroute A1. La halle presque neuve est équipée de deux grues d'une capacité de 10 tonnes. La majorité de spécialistes de l'atelier aura désormais un chemin de travail bien plus court.

Evènement majeur minutieusement planifié

Le déplacement par des bénévoles d'un atelier de près de mille mètres carrés exige une bonne planification. Un programme d'engagement pour chacun a rendu l'opération compréhensible. Faire l'inventaire, organiser les camions à sellette à pont surbaissé et les autres

moyens de transport, planifier les estrades en acier, les construire, installer les bureaux et les locaux communs, étaient quelques-unes des nombreuses activités qu'il a fallu gérer de manière professionnelle si on voulait tenir l'horaire.

Une équipe forte

Il fallait non seulement respecter les délais cadres, mais aussi le budget. Tout le monde a aidé : pour l'exemple nous ne citerons ici que la dessinatrice de constructions métallique DAO d'Aepli Stahlbau Gossau SG. Altherr AG Nesslau a mis à disposition gratuitement un poids-lourd durant huit jours. Nous avons pu utiliser gratuitement une remorque de Möhl SA (les jus). Roland Niederer était le chauffeur. Walter Kopp SA Oberuzwil et Baumann SA Gossau SG on roulé à des conditions avantageuses. Ils ont fait environs vingt courses, soit au total environ 3500 kilomètres entre Coire et Uzwil. Plus de trente autres bénévoles, des électriciens, serruriers, monteurs, grutiers et conducteurs de chariots élévateurs ont participé. Pour Jakob Knöpfel il était important

que toute l'action se déroule sans accident. Pari tenu ! Un grand merci à tous !

Un pont vers le futur prometteur

L'équipe a fêté la fin de la première étape par un apéro préparé par trois dames du Train à vapeur. Mais, il reste encore beaucoup à faire. L'atelier n'est de loin pas encore définitivement installé. Il s'agit maintenant de pouvoir nous consacrer au travail sur les locomotives : tous les quinze jours, trois jours en fin de semaine. Une journée « portes ouvertes » doit avoir lieu dans un délai de deux ans. Les personnes intéressées ont la possibilité de venir découvrir le nouvel atelier qui se trouve au centre de la zone industrielle Uzwil-St.Gall-Rheintal. L'évènement doit éveiller l'attention des ouvriers spécialisés sur le travail de bénévolat captivant réalisé à l'atelier. Beaucoup de connaissances spéciales et de savoir-faire artisanal méconnus sommeillent dans la région. Pour garantir l'avenir de l'atelier du DFB, nous devons puiser dans cette réserve de connaissances spéciales pour les mettre au service de l'atelier de locomotives.

Visiteurs d'un autre type

Bollywood sur Gletsch

D'Arne Moritz

Un vendredi après-midi en août, la sonnerie du téléphone retentit dans les bureaux de la mercatique du DFB : « Hello ! Nous venons d'Inde et sommes une équipe de cinématographes. Nous tournons justement un film de divertissement et aimerions réaliser quelques scènes demain dans le train. Pourriez-vous, s'il vous plaît, réserver une voiture entière pour le trajet Realp-Col du Grimsel ? »

Ce téléphone – reçu dans l'urgence – marquait le début de l'aventure du DFB

dans le monde de Bollywood. Nous savons tous que les samedis du mois d'août les trains du DFB sont pour la plupart complets. Il était dès lors hors de question de mettre à disposition une voiture entière dans un délai aussi bref. Par ailleurs, la destination désirée aussi était malheureusement inatteignable avec le DFB (du moins pour l'instant).

Grâce au soutien efficace de nombreux gens du DFB, nous avons pu mettre à disposition de l'équipe de film un lieu de

tournage parfait : les scènes désirées étaient réalisées dans le wagon pour vélos du train d'excursion, avec vue sur le paysage romantique dans les gorges du Rhône. Le scénario du film sur fond de DFB était des plus simples : jolie jeune femme rencontre un jeune homme dans le train...

Nos passagers ont observé les activités filmographiques avec beaucoup d'intérêt. Même si la nonchalance indienne et les prescriptions de sécurité suisses ne se sont pas accordés du premier coup, tous les impliqués étaient finalement très satisfaits. L'équipe indienne étaient même tellement contente que le vendredi après-midi suivant nous avons de nouveau eu droit au coup de fil des cinéastes : « C'est encore nous ! Nous avons besoin de quelques scènes supplémentaires et venons demain au DFB ! »

Section Stuttgart

Première du « SACE » – nous y étions

De Dieter Warkus

Notre président Eberhard Kühnle et moi n'avions pas perdu de temps pour nous inscrire à la première du voyage du « Swiss-Alps-Classic-Express » (SACE) qui devait relier Zermatt à St. Moritz en passant par la Furka. Ce voyage était organisé par le voyageur « Bahnurlaub » de Waldmohr/DE.

Nous pouvons le certifier : le voyage était très bien organisé à un prix très honnête ! Malgré les contrariétés lors de la planification, tout a parfaitement fonctionné.

Partis de la gare principale de Stuttgart, en passant par Zurich, Berne et Viège, nous avons atteint Zermatt vers 14 heures. Après avoir pris possession des chambres d'hôtel, nous avons profité du tarif du soir et sommes montés au Gornergrat pour jouir du panorama alpin. Comme d'habitude, le Cervin était affublé d'un nuage. Mais après le souper, le rêve s'est réalisé et le Cervin en rose tendre se dressait dans un ciel sans nuages.

Le 15 août 2013, le premier « Swiss-Alps-Classic-Express » est parti à l'heure de la gare de Zermatt après des souhaits de bienvenue et un verre de champagne pour les passagers. Fait surprenant : une voiture de la première génération du Glacier-Express des années trente faisait partie de la composition.

Dans un premier temps, nos voitures avaient été attelées à un train régulier, le train spécial a été assemblé à Viège. Il se composait désormais de la loc FO no. 36, de la voiture restaurant Gourmino, d'une voiture à accès médian de première classe, d'une autre de deuxième, d'une voiture historique, ainsi que d'une voiture panoramique ouverte du MGB.

Avant de poursuivre allégrement en direction d'Oberwald, les derniers passagers sont montés à bord de notre train à Brigue. Avec l'accord du guide de voyage très dynamique, M. Rolf Becker, j'ai pu au cours d'un arrêt technique dans la plaine du Rhône utiliser l'installation de sonorisation du train pour brièvement présenter notre association, avant de distribuer du matériel d'information. Un nouveau membre a ainsi spontanément rejoint nos rangs.

A Oberwald, la loc électrique et la voiture-restaurant ont été dételés et la machine diesel MGB 61 mise en tête du train. Nous avons constaté avec plaisir que le nouveau bâtiment de service à Oberwald avait déjà été emménagé.

Durant le voyage à travers les gorges du Rhône, j'ai informé les compagnons de voyage sur les particularités le long du tracé, tels que l'installation d'arrosage,

les chemins pédestres, le tunnel hélicoïdal, etc. Je les ai aussi priés de visiter notre magasin de souvenirs à Gletsch.

Sur les quais de la gare à Gletsch, nous avons eu droit à une deuxième réception au champagne pour marquer ce premier voyage que nous avons tellement désiré. Dommage qu'il n'y ait pas eu de souhaits de bienvenue de la part du DFB !

Après l'entrée en gare du train à vapeur venant de Realp, notre voyage a continué en direction de la Furka où nous avons fait une brève pause. Puis, le train nous a conduits en direction de la gare de Realp MGB, où la FO 36 et la voiture restaurant Gourmino ont de nouveau été mis en tête du train. Le voyage s'est poursuivi via Andermatt et le col de l'Oberalp jusqu'à Disentis, où nos voitures ont été attelées à un train régulier du RhB. Puis, nous avons pu savourer le voyage en descendant la vallée du Rhin jusqu'à Coire. Après une heure de pause pour des manœuvres, nous avons atteint St. Moritz le soir en passant par la ligne de l'Albula.

Le matin suivant, nous avons d'abord visité le musée ferroviaire de l'Albula à Bergün, avons savouré le repas de midi à Filisur, puis avons atteint la gare principale de Stuttgart à 20 heures, conformément à l'horaire.

Nous félicitons la firme « Bahnurlaub » et son chef de team Rolf Becker pour cette première très réussie et souhaitons que d'autres trains semblables passeront la Furka à l'avenir.

Adieux des « Dampfreisen Ostschweiz »

De Bruno Rütli, guide de voyage

Au cours de l'année du jubilé des 20 ans de l'organisation Dampfreisen Ostschweiz, j'ai de nouveau pu guider 48 hôtes à la Furka. Six personnes ont pu faire le voyage en train à vapeur gratuitement, comme je l'avis annoncé dans le concours.

Après avoir organisé des voyages durant plus de 20 ans, je voudrais un peu lever le

piéd et je me permets de mettre un terme à mes activités de voyageur. Durant ces belles années, j'ai eu la chance de partir à la découverte du Train à vapeur de la Furka en compagnie de nombreuses personnes différentes.

Je continuerai toutefois mes activités d'accompagnant de voyage du DFB, car cette tâche me tient à cœur.

Pour terminer, je ferai un dernier voyage avec mes clients fidèles en août 2014. Le premier jour, nous serons dans le Val Verzasca et à Lugano, le jour suivant, nous rejoindrons Oberwald et le Train à vapeur en passant par le Nufenen. J'ai réservé pour 30 personnes.

Meilleures salutations de la Suisse orientale.

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

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



Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)

mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke (VFB) *)

als Aktionär der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) *)

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

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

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)
 Hansjürg Krapf
 Leiter Personal DFB AG
 Rosenaustrasse 6
 CH-9200 Gossau
 Telefon +41 71 385 54 06
 Mobile +41 79 232 42 43
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

Participation jusqu'au 30.11.2013

Augmentation du capital DFB SA

D'Oskar Laubi

Les souscriptions rentrent gentiment, mais nous serions heureux s'il y en avait plus... Le délai de souscription court jusqu'au 30.11.2013 selon le prospectus. Nous avons besoin de capital supplémentaire : il nous importe de garantir le financement du grand entretien, la préservation et

le renouvellement de la ligne et du matériel roulant. Par exemple, le tracteur diesel 985, indispensable pour le déneigement et pour la traction de trains de chantier, est hors service. Pour un nouveau moteur et la réparation des organes de transmission il faut financer des investissements d'environ CHF

260'000. Les révisions des locomotives à vapeur et le renouvellement des ponts et des voies coûtent – même si nous réalisons le plus possible par nos propres moyens.

Aidez-vous à assurer le succès du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka. Commandez un bon de souscription (Tél. 041 888 78 41, aktienregister@dfb.ch) – et augmentez votre engagement, devenez nouveau copropriétaire ou offrez des actions à vos amis ou à des membres de votre famille.

Un grand merci – Oskar Laubi, président du conseil d'administrations DFB SA

Rapport d'activité du contrôle de la végétation DFB 2013

De Charles Müller, chef de groupe contrôle de la végétation

Cette année, tous les chefs de groupes, ainsi que Manfred Willi se sont retrouvés pour le rapport de coordination des activités 2013 dans le pavillon de chasse à Affoltern am Albis. Paul Erni nous y a offert un succulent repas une fois le travail accompli. En plus des entretiens concernant les engagements, qui cette fois ont été répartis sur 14 semaines, nous avons pu apprendre d'un spécialiste comment correctement tenir les débroussailluses. Celles-ci peuvent être équipées de couteaux, de disques ou de chaînes et peuvent donc représenter un danger potentiel.

Notre « saison » a commencé en semaine 23. Le programme initial n'a pas pu être réalisé, puisqu'il y avait encore des mètres de neige dans notre zone d'engagement. Nous avons donc aidé l'équipe de dénei-

gement pour ne pas mettre en danger le début de la saison d'exploitation prévue pour juin.

Cette année, nous avons surtout porté sur le nettoyage des caniveaux et le débouchage des ponceaux, dont certains sont dans un état déplorable et doivent être urgemment assainis. De plus, environ 100 mètres courants de murs de soutènement en aval de la voie ont été débroussaillés et leurs fondations dégagées pour permettre leur examen par nos ingénieurs. Ce travail physique indispensable a été réalisé de manière fiable par les sections en service et les aides individuels motivés.

Entre la gare d'Oberwald et le pont du Rätisbach, ainsi qu'entre la gare de Realp et le pont de Wiler, des paysans se

sont portés preneurs de l'herbe fauchée pour l'affouragement de leurs bestiaux ; nous avons ainsi pu faire l'économie de son élimination.

Simultanément, nous avons nettoyé les parties rocheuses et éliminé l'herbe coupée, sur le versant valaisan.

L'engagement d'herbicide sur la ligne a dû être répété trois fois en raison du mauvais temps.

En amont de la Maison Bleue, les aulnes qui foisonnent sur les murs de soutènement et qui coupent la vue sur le fond de la cuvette de Gletsch ont été tronçonnés. Finalement, notre groupe n'a, au cours de cette année, réalisé « que » 670 heures hebdomadaires de travail. (Galerie photos à www.dfb-vegetationsgruppe.ch)

Après les travaux d'hivernage dans notre dépôt central à Gletsch (soins de l'outillage, entretien des machines et appareils) nous rendons notre ligne à l'hiver qui s'approche, en espérant que nous la retrouverons intacte au printemps prochain, et remercions tous nos aides et nos fidèles sponsors pour leur précieux soutien.



VFB Sektionen

Aargau

Von Heinz Unterweger
und Werner Beer

Nach der Revision ist vor der Revision

Nachdem der Personenwagen B 4233 nach über zweijähriger Revision in der Wagenwerkstatt seit August wieder seinen Dienst auf der Bergstrecke leistet, galt es vorerst, die Werkstatt aufzuräumen und für die weiteren Arbeiten am AB 4462 – unserem «Brombeerchassis» – einzurichten. Unter dem Termindruck des B 4233 blieb da so einiges liegen, das nicht der Fertigstellung diene.

Viel Detailarbeit für den AB 4462



Foto: Heinz Unterweger

Während der langen Lagerung des Chassis des AB 4462 wurde es von Brombeersträuchern überwuchert. Dieses Bild soll für immer daran erinnern. / *Durant le long entreposage, le châssis de l'AB 4462 a été envahi par les muriers. Grâce à cette image symbolique, nous nous en souviendrons.*

Nun begann auch die Arbeit an den unzähligen Details für den AB 4462: Unspektakuläre Arbeiten, die wenig Fortschritt erkennen lassen und doch Voraussetzung sind für den späteren Auf- und Zusammenbau des Wagens.

Die **Drehgestelle** wurden weiter in all ihre Einzelteile zerlegt, die anschliessend von der Patina und dem Rost der Jahrzehnte befreit, revidiert und für den weiteren Einsatz rostgeschützt und lackiert wurden.



Foto: Heinz Unterweger

Die Drehzapfenlager sind wieder wie neu / *Les tourillons sont comme neufs*

Das **Chassis** erhielt die Plattformgeländer und wurde für die elektrischen Installationen vorbereitet. Die Balken des **Bodenrahmens und die Dachpfetten** wurden zugeschnitten und geleimt, um eine tragfähige Basis des über 12,5 Meter langen Kastens zu bilden.



Fotos: Heinz Unterweger

Leimen der Dachpfetten solange es noch warm genug ist / Collage des pannes tant que la température le permet

Parallel dazu werden die diversen **Komponenten** revidiert bzw. von Grund auf neu gebaut:

- Fensterscheren und -storen
- Fensterpfosten
- Holzlatten für Bänke und Gepäckablagen
- Lampenringe und -sockel
- Plattform- und Abteiltüren
- Dachbleche, Dachgurten und Dachrinnen
- Etc. etc.



Foto: Heinz Unterweger

Viele Metallteile erhalten schon ihren Schlussanstrich / Beaucoup d'éléments en fer ont reçu la couche de peinture finale

Viele dieser Arbeiten werden uns weiter über den Winter beschäftigen, um nächstes Jahr für das Puzzle des Aufbaus des Wagens bereit zu sein.

Agenda 2014 der VFB-Sektion Aargau

Siehe auch www.vfb-aargau.ch und Sektionsnachrichten Heft 4/2013

Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen AB 4462 und ABD 4554

Jeden Dienstagabend

ab 16.00 Uhr

Jeden Donnerstagabend

ab 16.30 Uhr

Samstageinsätze

Samstag, 15. März 2014

Samstag, 12. April 2014

Samstag, 17. Mai 2014

Samstag, 1. November 2014

jeweils ab 8.00 Uhr

An Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich. Informationen siehe Werkstatt Rohrstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54.

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

Generalversammlung 2014

Freitag, 7. März 2014, 19.00 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

Tag der offenen Wagenwerkstatt

Samstag, 26. April 2014

Öffnung ab 10.00 Uhr

Mit Attraktionen für Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und für Familien und Kinder



Arbeitseinsätze

an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitswoche

27. April bis 3. Mai 2014, KW18

2. Arbeitswoche

29. Juni bis 5. Juli 2014, KW27

3. Arbeitswoche

24. bis 30. August 2014, KW 35

4. Arbeitswoche

12. bis 18. Oktober 2014, KW 42

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

- Saison-Eröffnungsfahrt zur Furka-Bergstrecke

Samstag, 21. Juni 2014

- Sommerfahrt zur Furka-Bergstrecke

Samstag, 30. August 2014

- Sektionsreise

Donnerstag, 18. September 2014

Werbeanlässe

MEGA 14 in Mutschellen

10. bis 13. April 2014

Tag der offenen

Wagenwerkstatt 2014

26. April 2014

Frühlingsmarkt Dietikon

10. Mai 2014

Themenwochenende

Schienenverkehr

Verkehrshaus Luzern

20. bis 22. Juni 2014

Sommertheater der Kantonsschule Aarau in der Wagenwerkstatt

Eigenes Theaterstück zum Thema «reisen – fremd – Heimat – Flüchtling»

15., 16., 17. und 22., 23. und 24. August 2014

Herbstmarkt Dietikon

20. September 2014

VFB Sektionen



Foto: Heinz Untenwieser

Ankunft des ABD 4554 am 26. Oktober in Aarau / Arrivée de l'ABD 4554 le 26 octobre à Aarau

ABD 4554 kommt zur Revision nach 16 Jahren Einsatz

Der ABD 4554 ist der erste in der Wagenwerkstatt Aarau vollständig revidierte Personenwagen der DFB. Er wurde 1998 an die DFB übergeben und ist nun Kandidat für eine gründliche Überholung. Die Drehgestelle bleiben in Realp und werden dort revidiert.

Da die Personenwagen nach wie vor ganzjährig dem rauen Bergwetter ausgesetzt sind, ist mit entsprechenden Schäden am Holz des Kastens zu rechnen. Das genauere Ausmass wird sich nach dem Ausblechen zeigen. Es ist geplant, den ABD 4554 möglichst wieder auf die Saison 2014 der DFB abliefern zu können.

Die Sanierung der Wagen ABD 4558, B 4233 und nun des ABD 4554 binden unsere Kräfte seit nunmehr über 5 Jahren. Der Bau einer **Remise für die Personenwagen** ist vordringlich, um der wetterbedingten Alterung der Wagen Einhalt zu gebieten. Wir rechnen mit der Unterstützung dieses Projektes durch die verantwortlichen Stellen.



Foto: Verena Rüeegger

Unser Werbestand am Herbstmarkt in Dietikon / Notre stand au marché d'automne à Dietikon

Massgebliche Mitarbeit an der Bergstrecke



Foto: Jürg Morf

Schwere Kaliber für die Sanierung der Reuss-Sohle / Gros calibres pour l'assainissement du lit de la Reuss

Unser Leiter der Einsätze auf der Bergstrecke, Jürg Morf, organisierte in Absprache mit Manfred Willi nach der 3. noch eine 4. Bauwoche, um die Bauabteilung in den wichtigen Arbeiten zum Abschluss der Saison zu unterstützen. Wie immer waren unsere bewährten Stammmfronis wie Ernst Meier, Ruedi Tobler, Hanspeter Stähli und Fritz Gerber massgeblich an den Einwinterungsarbeiten beteiligt.

Innerschweiz

Von Esther Wirz

Am 14. September hat der dezimierte Vorstand unserer Sektion wie jedes Jahr eine Gruppe Fronis bei der Arbeit besucht. Das Wetter hat wunderbar mitgemacht und so konnten wir lange dabei sein. Zuerst machten wir einen kleinen Halt in der Leitzentrale, wo uns die manuellen Bedienungen und auch einige uralte Gegenstände gezeigt wurden.

Am Morgen werkten die Fronis in der Remise, da sahen wir von Weitem zu.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen aus dem Rucksack, dem von unserem Präsidenten Willy gespendeten Kaffee und dem bei einigen Mitarbeitern offiziellen Mittagsschläfchen ging es weiter mit Aufräumarbeiten für einen zukünftigen Stellplatz oberhalb Realp in der Nähe der Furka-reuss. Steine mussten für den Abtransport bereitgestellt werden. Ich war überrascht, dass etliche Jugendliche dabei waren und die haben tatkräftig mit angepackt. Das gibt Hoffnung für die Zukunft.

Nach getaner Arbeit trafen wir uns im «Pöstli» wieder zum obligatorischen Kaffee und Kuchen, um zu diskutieren und einige kleinere Reden von den Fronis anzuhören! So ging auch dieser Besuch zu Ende und wir freuen uns schon aufs nächste Jahr.

Der letzte Höck in diesem Jahr fand am 5. November 2013 im Bahnhofbuffet Luzern statt. Da der Bahnhof umgebaut wird und leider das Buffet wekommt, suchen wir wieder einen anderen Ort. Wann und wo dies sein wird, werden wir zu gegebener Zeit bekanntgeben.

Im Dezember 2013 und Januar 2014 fallen die Höcks weg. Wenn keine Änderung bekannt wird, dann sehen wir uns am 4. Februar 2014 im Bahnhofbuffet wieder.

Die GV findet am 28.3.2014 statt. So könnt ihr schon mal den Abend reservieren.



Foto: Esther Wirz

Auch für eine Kaffeebar eignen sich Schwellen und Schienen / Bar à café improvisé sur les traverses

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

Eisenbahnmuseum «La Cité du Train» Samstag, 14. September 2013

Von Martin Nikles

«Treffpunkt (bitte pünktlich) 08.25, Basel Bahnhof SBB, französische Seite» – so stand es in der Einladung zum Herbstausflug 2013. Pünktlich erschienen tatsächlich 18 Mitglieder und 2 zukünftige Mitglieder am vereinbarten Treffpunkt.

Nach einer kurzen Begrüssung durch den Präsidenten, Urs Degen, suchten sich alle einen freien Platz im Zug. Während der halbstündigen Fahrt bot sich bereits Gelegenheit für die ersten Fachgespräche. Die Zeit bis zur Ankunft im Gare Mulhouse Ville verging wie im Fluge, und schon mussten wir umsteigen zum Gare Centrale Mulhouse. Doch wie gelangt man dorthin? Auch einige französische Bahnangestellte konnten uns vorerst nicht weiterhelfen, aber schliesslich stellte sich heraus, dass sich beide Bahnhöfe im selben Gebäude befinden. Wohl eine französische Spezialität!



Besuch lohnt sich! / Une visite s'impose

Ohne Probleme gelangten wir nun zum Museum, mit 6000 m² eines der grössten Eisenbahnmuseen Europas. Dort wurden wir von unserem Führer Pierre in Empfang genommen. In reinem Elsässer Dialekt erklärte er uns in der ersten Halle die Entwicklung der Dampflokomotive und wies auch immer wieder auf interessante Details hin. 6 Themenkreise brachten uns die grossen Momente aus der Geschichte der Eisenbahn näher. Nicht alltäglich war bestimmt auch die Möglichkeit, eine Dampflokomotive einmal von un-

ten zu betrachten. Sämtliche Loks präsentierten sich im «Sonntagsgewand». Die Rohre aus Kupfer glänzten und das Messing war auf Hochglanz poliert – wirklich eine Augenweide.

Leider verging die Zeit viel zu schnell, schon waren Apéro und Mittagessen angesagt. Bei einer typisch elsässischen Mahlzeit und dem passenden «Gewürztraminer» bot sich die Gelegenheit für weitere Gespräche aller Art. Die Zeit nach dem Essen stand für einen freien Rundgang zur Verfügung.



Der letzte Weinfasswagen von 1900 / Le dernier wagon foudre de 1900

In der neuen zweiten Halle konnte man nicht nur weitere Lokomotiven, sondern auch alte Salon-, Schlaf- und Speisewagen besichtigen. Diese liessen erahnen, dass eine Bahnfahrt für all jene Leute, die es sich damals leisten konnten, recht gemütlich und auch äusserst komfortabel war. Den krassen Gegensatz dazu bildeten die Wagen der sogenannten «Holzklasse» (III. oder sogar IV. Klasse). Hier glich die Reise wohl eher einer Tortur.

Besonders zu erwähnen ist auch die älteste Lokomotive «Buddicom» aus dem Jahr 1844 oder der Hochgeschwindigkeitstriebwagen «Presidentiel» von Bugatti aus dem Jahr 1937.



MIKADO – 141R 1187 (1945–1975)

Es wäre sicher noch viel Interessantes zu sehen gewesen, aber leider war es schon wieder Zeit

für die Heimfahrt. Manch einer hat sich bestimmt gesagt: «Da fahre ich wieder einmal hin», denn ein Ausflug nach Mulhouse lohnt sich immer. So pünktlich wie wir morgens in Basel weggefahren sind, so pünktlich sind wir auch wieder dort angekommen. Der Ausflug war perfekt organisiert, dafür danken wir dem Präsidenten, Urs Degen, ganz herzlich. Auf Wiedersehen bis zum nächsten Herbstausflug 2014.

Fronddienst mit Schnee

07. bis 12. Oktober 2013

Von Erich Meier

Am Sonntagabend fanden sich 10 motivierte Teilnehmer unserer Sektion in der Kantine in Realp ein. Unsere Baugruppenleiterin Babs Kury informierte uns über das umfangreiche Bauprogramm für diese Woche. Nach einer kurzen Besichtigung der «Baustellen» ging es nahtlos zum ersten und nicht letzten gemütlichen Abend über.

«Es gibt viel zu tun, packen wir es an.» Nach diesem Motto starteten wir am Montag mit unserem Arbeitsprogramm. Wir waren nicht die einzigen, die es sich auf die Fahne geschrieben hatten. Die verschiedenen «Wintermassnahmen-Teams» hatten auch eine strenge Woche vor sich. Zeitweise waren über 50 Helfer im Einsatz und brachten die Küchenmannschaft arg ins Schwitzen. Sie liess sich nicht aus der Ruhe bringen und hatte es voll im Griff.

Im Scheiteltunnel wurden dieses Jahr einige hundert Meter Gleise ersetzt. Die letzten acht ausgebauten Gleisjoche mussten nun von uns «schrottmuldentauglich» gemacht werden. WD 40, Elektro-Schlagschrauber und hammerstarke Muskelkraft kamen zum Einsatz. Dank einem eingespielten Team und Optimierung der Technik ging es flott voran. Kurz nach dem Mittagessen waren die Gleisjoche zerlegt und konnten mit dem Stapler in die Mulde gehievt werden.

Beim Schotterdepot sicherten wir die Böschungskante mit Betonelementen, damit nicht der Schotter oder ungesicherte Fahr-



Gleisjochdemontage vor dem Depot / Démontage de coupons de voie devant le dépôt

zeuge Richtung Furka-Reuss rollen können. Die Elemente waren schnell verlegt. Die Sicherung mit den fingerdicken Armierungseisen gestaltete sich jedoch noch anspruchsvoller. Die vorhandenen Löcher ausbohren und die Eisen einschlagen war eine recht anstrengende Arbeit.

Der Parkplatz MGB/DFB hatte stark gelitten und wies etliche Belagsschäden auf. Die Löcher wurden mit Bergschotter gefüllt und mit der Vibroplatte verdichtet und schon sah es fast wie neu aus. Die Schlaglöcher an der Schweigstrasse besserten unsere Spezialisten mit dem gleichen Verfahren aus.



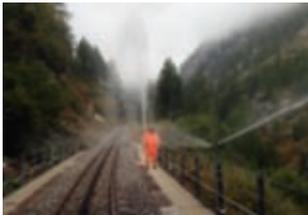
Bohren für die Stahldornen / Forage pour les tiges en acier

Am begradigten Gleis 6 entsteht eine neue Verladerrampe. Dadurch wird der Zugang zu den verschiedenen Materialwagen erheblich erleichtert. Unsere Aufgabe war es, das Fundament für die Rampe zu erstellen. Mit dem Bagger ging der Aushub schnell voran. Für das Einbringen des Betons und das nachträgliche Planieren war wieder Handarbeit angesagt.

Die Grube Gleis 85 wird nicht mehr benötigt und ist in dieser Woche aufgefüllt worden. Unser bewährtes «Vibroplatten-Team» kam auch hier wieder zum Einsatz. Für die Versorgung der Heizungs-Lüfter in der neuen Werkstatt sind Heizungsleitungen im Werkkanal eingezogen worden. Unter engen und lärmigen Verhältnissen befestigten wir diese an der Wand.

VFB Sektionen

«Ordnung ist das halbe Leben» oder «suchet – so werdet ihr finden». Suchen braucht unnötige Zeit, welche wir sinnvoller für unsere Baueinsätze verwenden können. So wurden in dieser Woche die Magazine aufgeräumt, Werkzeuge sortiert, markiert und eingeordnet. Alle Benutzer haben es nun in der Hand, die neu geschaffene Übersicht und Ordnung zu erhalten. Eine weitere Wintermassnahme war die Demontage der Sprinkler und Standrohre zwischen Gletsch und Oberwald. Wir konnten noch rechtzeitig die Regenkleider testen, bevor an diesem Donnerstagnachmittag der Schneefall einsetzte.



Sprinkleranlage vor der Einwinterung / Installation d'arrosage avant l'hivernage

Am Freitagmorgen lagen rund 40 cm Schnee und die Schneefräsen kamen nochmals zum Einsatz. Ich danke allen für den Einsatz und Teamgeist in dieser Woche und freue mich, Euch im nächsten Jahr wieder in den Bauwochen zu begrüßen.



Wintereinbruch vor Ende der Arbeitswoche / Offensive hivernale avant la fin des travaux

Wir suchen ...

Für den Weiterbestand eines Vereins ist die dauernde Besetzung der Vereinsressorts sowie die Erneuerung der Helfer und Helferinnen für den Frondienst unerlässlich. Durch das Älterwerden unserer langjährigen, treuen und fleissigen Kameraden und

Freunden sind neue Mitglieder und Mitgliederinnen sehr willkommen. Haben Sie Interesse für den Bahnbetrieb und wollen Sie den Erhalt der einmaligen Dampfbahn durch Ihre tatkräftige Mithilfe unterstützen?

Mitarbeit bei der Werbung

Mithilfe bei der Organisation der Werbeanlässe (2–3 pro Jahr).

Mitarbeit im Frondienst

Je nach persönlichen Möglichkeiten können die Einsätze abgesprochen werden. In der Regel organisiert unsere Sektion im Frühling und Herbst einen Frondiensteinsatz von maximal 7 Tagen.

Mitarbeit im Vorstand für das Ressort «Fronarbeiten» Ist verantwortlich für die sektions-eigene Organisation, die Durchführung als Begleiter und die Teilnehmerorganisation

Meldungen oder Fragen an:

Urs Degen
Am Chatzebach 14
4104 Oberwil
061 401 32 65 / 079 687 99 77,
vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Einladung zum Drei-Königstreffen 2014

**Montag, 6. Januar 2014,
19.00 Uhr
Clubheim Modelleisenbahn-Club (MCB), Elsässerstrasse 2A, 4056 Basel**

Der traditionelle gemütliche Anlass soll Gelegenheit bieten für einen Austausch der Erinnerungen im Rückblick und für das Sammeln von neuen Ideen zum Vereinsleben im Ausblick. Wir orientieren über das Neuste der DFB-Bahn für das eben begonnene Jahr 2014. Neben dem gespendeten Dreikönigskuchen hören die Teilnehmer auch alles Wissenswerte über das

Eisenbahnerleben im MCB. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme.

Der Vorstand

Einladung 30. Generalversammlung

**Montag, 24. März 2014,
19.00 Uhr**

Ort noch nicht bestimmt

(> Sektionsnachrichten
1. Quartal)

Traktanden

1. Protokoll der 29. GV vom 25.3.2013
2. Tätigkeitsberichte
– des Präsidenten
– des Leiters Fronarbeiten
3. Jahresrechnung 2013 und Revisionsbericht
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand

5. Wahlen
– Sektionspräsident
– Mitglieder des Vorstandes
– Rechnungsrevisoren
– Wahl der Delegierten
6. Statutenänderungen
7. Beiträge 2014 (Orientierung)
8. Budget 2014
9. Jahresprogramm 2014
10. Orientierung über Tätigkeiten der DFB AG
11. Anträge von Mitglieder
12. Verschiedenes

VFB Sektion NWCH

Präsident Urs Degen

Bemerkung:

Begründete Anträge von Mitglieder sind dem Vorstand 30 Tage (spätestens 21. Februar 2014) vor der Generalversammlung schriftlich einzureichen.

Adressen der Sektion Nordwestschweiz Verein Furka-Bergstrecke (VFB NWCH)

Sektionsadresse

Urs Degen Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil
Konto Postfinance 40-6776-6
IBAN CH73 0900 0000 4000 6776 6

Präsident

Urs Degen Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil
061 401 32 65 / 079 687 99 77
vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Kassier/Webseite

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

Baueinsätze

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

Jahresprogramm 2014

1. April bis 31. Dezember 2014

12. April	10.00 – 16.00	VFB-Delegiertenversammlung	Olten
26. April	ganzer Tag	Frühlingsausflug	Region NWCH
2.–7. Juni	sechs Tage	Fronarbeit in Realp	Realp/Furka
5. August	ganzer Tag	Warenmarkt (Werbeanlass)	Laufen
6. September	ganzer Tag	Herbstausflug Samstag,	Ort offen
13.–18. Oktober	sechs Tage	Fronarbeit in Realp	Realp/Furka

VFB Sektionen

Ostschweiz

Sektion Ostschweiz überschreitet Grenzen

Von Erwin Hug

Die Sektion Ostschweiz überschreitet mit den Werbeaktivitäten die östlichen Landesgrenzen

Am Sonntag, 8. September 2013, bot uns die Museumsbahn Rhein-Schauen (Rheinbähnle) die Möglichkeit, anlässlich des Bähnlefestes die Furka-Bergstrecke zu präsentieren.

Mit Volldampf ging es mit dem Rheinbähnle vom vorarlbergischen Lustenau zum Areal des Rheinunternehmens im sanktgallischen Widnau. Pfeifend und prustend führen die fünf Lokomotiven Demag (Diesellok), Urs (E-Lok), Wald (Diesellok), Maikäfer (Diesellok) und Widnau (Dampflok) dem Rheindamm entlang und schoben abwechselnd die Züge zwischen Österreich und der Schweiz hin und her. Die Nostalgiebahn fand guten Zuspruch beim bahnenbegeisterten Publikum.

Die Fahrgäste wurden auf dem Gelände des Rheinbauunternehmens in Widnau vielseitig verpflegt. Eine Gruppe freiwilliger Bähnlemitarbeiter versorgte die Gäste mit einer Vielfalt an Informationen über ihre Bahn, welche ihnen spürbar ans Herz gewachsen ist.

Der attraktive, gut dokumentierte Werbeauftritt unserer Sektion war ebenfalls ein Publikumsmagnet. Jung und Alt zeigte grosses Interesse an der DFB und den zahlreichen Ausflugsmöglichkeiten in der Region Furka. Neue Fahrgäste sind uns sehr willkommen und neue Vereinsmitglieder natürlich ebenso, auch solche aus dem benachbarten Vorarlberg.

Auch Schaan im Fürstentum Liechtenstein ist nun DFB-Schauplatz

Ein Wochenende später, am 14./15. September 2013, wagten wir nochmals einen Sprung über eine andere östliche Landesgrenze.

Wir durften diesmal die DFB an der Internationalen Modellbahnausstellung im liechtensteinischen



Foto: Andreas Huvilier

Auftritt an der Modelleisenbahnausstellung des Eisenbahnclubs Schaan / Apparition lors de l'exposition du club de modèles de Schaan

Schaan vertreten. Ein idealer Auftritt zusammen mit dem attraktiven Gletsch-Diorama von Willi Rutz. Auch dieser Anlass fand grossen Zuspruch beim eisenbahnbegeisterten Publikum.

Es konnte viel Werbematerial an Interessenten verteilt und gute Gespräche geführt werden.

Wir freuen uns sehr, wenn wir neue Bahnfreunde aus dem Ländle gewinnen können und sind zuversichtlich, diese fürstlich über die Dampfbahnstrecke führen zu dürfen, und mit Freude werden wir neue Vereinsmitglieder selbstverständlich auch gerne in unsere VFB-Sektion Ostschweiz aufnehmen...

Bauwoche

Von Philipp Geisser

Schiesst ein Fussballspieler dreimal hintereinander ein Tor, dann hat er einen Hattrick geschafft. Heute verwendet man diesen Begriff aber auch schon, wenn ein Team dreimal hintereinander einen Filmpreis erhält. In diesem Jahr könnte für die Sektion Ostschweiz ein Hattrick gleich zweimal zutreffen. Zum einen wird die Sektion erstmals in einer Saison drei Bauwochen bestreiten, zum anderen besteht die Chance, zum dritten Mal den Preis für die beste Baugruppe zu schaffen. Doch Preise sind in unserem Falle nur Nebensache, denn die Arbeit an unserem gemeinsamen Projekt, der Dampfbahn Furka Bergstrecke, ist das, was zählt! Und genau deshalb traf sich die Gruppe zur traditionellen Bauwoche 26.

26 Männer und eine Frau folgten erneut dem Ruf, ihre Tatkraft für eine Woche in den Dienst der DFB zu stellen. Davon waren 15 Männer auf der Walliser Seite stationiert, wo sie sich zur Hauptsache der Sanierung des Scheiteltun-

Foto: Florian Pfändler



Stand am Bähnlefest Rhein-Schauen Museumsbahn (Rheinbähnle) / Stand à la fête ferroviaire du chemin de fer musée (Rheinbähnle)

Foto: Andreas Huvilier



Gletsch-Diorama von Willy Rutz mit Stand der Sektion Ostschweiz im Hintergrund / Diorama Gletsch de Willy Rutz, au fond le stand de la Section Suisse orientale

Foto: Markus Staubli



Gruppe Realp / Groupe Realp

Foto: Markus Staubli



Abschlussstunk in der Rohnequelle / Verrée d'adieu au « Rhonequelle »

VFB Sektionen

nels, der Vegetationskontrolle und dem allgemeinen Gleisunterhalt widmeten. Einmal mehr wurden sie vom bewährten Küchenteam um Hans Steiner verköstigt.

Die Arbeiten auf der Urner Seite standen ganz im Zeichen der neuen Werkstatt. Es galt, die bis anhin im Untergeschoss der alten Remise untergebrachten Werkzeugmaschinen und Einrichtungen in das neue Werkstattgebäude zu zügeln. Geschick im Umgang mit schweren Lasten war gefragt – und dies unter Wahrung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen. Zukünftig sollen grössere Teile auf den Dreh-, Fräs- und Bohrmaschinen im Erdgeschoss bearbeitet werden, während der Werkstattbereich im Obergeschoss dem Unterhalt von Kleinteilen und Armaturen dient.

Eine Zweimann-Gruppe war für den Unterhalt der Drehscheiben und Wasserkränen unterwegs. Gespannt war man, ob der harte Winter an diesen für den Eisenbahnbetrieb wichtigen Einrichtungen Spuren hinterlassen hatte. Zum Glück mussten keine grösseren Schäden verzeichnet werden. Allerdings zeichnet sich ab, dass die Revision der Drehscheibe in Realp nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden darf. Zu den Unterhaltsarbeiten gehört ebenfalls die Beobachtung der Lage der Drehscheibe in Oberwald. Der nicht besonders ideale Untergrund hat nämlich zur Folge, dass sie sich seitlich leicht senkt. Seit Inbetriebnahme beträgt die Schiefelage mittlerweile 35 mm, jedoch mit einer stagnierenden Tendenz. Diese Absenkung bedeutet für den Betrieb der 12 m langen Drehscheibe aber noch keinerlei Gefahr. Die Lage wird auch in Zukunft weiterhin jährlich ausgemessen.

Am Donnerstag trafen sich alle Baugruppenteilnehmer zum gemeinsamen Abendessen in Gletsch, mit anschliessendem Umtrunk in der Rhonequelle. Viel gab es zu berichten – alles in allem ein gemütlicher Abend!

Nach getaner Arbeit gings am Samstag wieder heimwärts, und dies mit der Genugtuung, etwas Gutes geleistet zu haben. Es bleibt die Hoffnung, dass auch die von der Bauleitung gesteckten Wochenziele erreicht wurden.

Allen Teilnehmern wie auch Organisatoren, Gruppenleitern, Köchen, Transportlern und Alphonbläsern ein herzliches Dankeschön. Und ich würde fast wetten, dass es beim Abschiedsgruss stets «Auf Wiedersehen» geheissen hat. Was kann uns also Besseres geschehen, als im nächsten Jahr wiederum mit gleicher Begeisterung und Elan antreten zu können – der DFB zuliebe. Wir freuen uns!

Zürich

Einladung zur Hauptversammlung

Diese ist aus formellen Gründen aufgeführt, für den Fall, dass bei der Publikation im Heft 1/14, mit aktuellen Traktanden, die statutarischen Fristen nicht eingehalten werden können.

Datum, Zeit und Ort: siehe Agenda

Traktanden: die statutarischen
Bruno Letter hat seinen Rücktritt als Präsident auf die HV erklärt. Details siehe «Das Wort des Präsi». Der «externe», langjährige Kassier Bruno Angst tritt ebenfalls zurück.

Alle ändern Amtsinhaber/-innen treten wieder zur Wahl an.

Das Wort des Präsidenten

Von Bruno Letter

Der frühe Redaktionsschluss zwingt mich, bei schönstem Herbstwetter, meinen kurzen Jahresrückblick zu verfassen. Ich möchte diese Gelegenheit auch nutzen, um Ihnen und Euch meinen Dank auszusprechen:

- Ihnen, liebe Passivmitglieder, für die finanzielle Unterstützung und Ihre Treue. Mit Ihrem Beitrag helfen Sie mit, unseren Betrieb zu finanzieren. Vielerorts herrscht die irrije Meinung, dass mit der Eröffnung der ganzen Strecke nach Oberwald der Finanzaufwand geringer würde. Dies ist aber ein Trugschluss, denn das Gegenteil ist Tatsache.

- Den Kolleginnen und Kollegen für zahlreich geleistete Fronarbeits-Stunden. Ohne euren treuen und selbstlosen, ja enthusiastischen Einsatz wäre ein Weiterbetrieb der Bahn unmöglich. Diese Stunden abzugelten, würde die finanziellen Möglichkeiten weit übersteigen.

Wenn ich Rückschau halte, wird mir immer wieder bewusst, dass unsere Sektion einen wesentlichen Beitrag zum Jahreserfolg der DFB beigetragen und an vielen Orten Spuren hinterlassen hat. Und dass viele Einsätze aus Eigeninitiative oder im Dauerauftrag gelei-

stet werden, ist lobenswert. Dies wird von allen Fachstellen und Personen, allen voran Manfred Willi, auch geschätzt und anerkannt und er verdient auch in Zukunft unsere volle Unterstützung. Es wird mir aber auch bewusst, dass wir vom Vorstand nicht alle unsere Ziele erreicht haben. So beschäftigt uns weiterhin die Rekrutierung von jüngeren Fronis, aber auch die Anzahl Neumitglieder hinkt hinter unseren Erwartungen her.

Persönliches: Aus gesundheitlichen Gründen habe ich mich entschieden, die Verantwortung abzugeben, mich an der HV 14 nicht mehr zur Wiederwahl als Präsident zur Verfügung zu stellen. Ich bedaure diesen sich aufdrängenden Schritt, bin jedoch bereit, im Vorstand das vakant werdende Ressort «Finanzen» zu übernehmen. Der Entscheid fällt mir leichter, weil wir in Bruno Berto einen fähigen Nachfolger zur Wahl an der HV vorschlagen können. Bruno ist Mitglied seit 11.01.12 und ist seither mit viel Enthusiasmus im Froni-Ressort aktiv geworden. In der nächsten Ausgabe stellen wir Bruno in einem Kurzporträt vor. Zum Jahreswechsel entbiete ich Ihnen und Ihren Angehörigen Wohlergehen, gute Gesundheit, Befriedigung, viel Freude und «e greuts 2014»!

Agenda

08.02. 13:30	Treberwurstessen, Dachsen	Alfredo Degen	044 869 28 28
15.03. 14:00	Hauptversammlung, Bassersdorf	Bruno Letter	044 836 45 56

Die Agenda wird laufend auf der neuen Website www.dfb.ch aktualisiert.
Kontaktpersonen auch mit E-Mail unter vorname.name@dfb.ch

Stamm:

14.01./11.02.	Zürich	SBB-Restaurant Oase*
28.01./25.02.	Rapperswil	Restaurant Mundart**

(im Dezember findet kein Stamm statt)

* HB, 3. Stock (bei Brasserie Richtung Landesmuseum, 1. Lift rechts)

** alte Jonastrasse 33, Bus 993 und 994 bis Kreuzliplatz (wenige PPl)



VFB Sektionen

2. Bauwoche 12.8. bis 17.8.

Von Bruno Letter

Diese Bauwoche mit 10 Teilnehmern unter Leitung von Bruno Berto stand anfänglich unter einem unglücklichen Stern, denn der vorgesehene Bauleiter hat kurzfristig forfait gegeben und als sein Ersatz aus familiären Gründen auch passen musste, erklärte sich Bruno bereit, diese Funktion zu übernehmen, obwohl er erst einmal an einer Bauwoche teilgenommen hatte. Er hat aber diese Aufgabe mit Bravour gemeistert und der Einsatz war in jeder Beziehung erfolgreich. Ein detaillierter Bericht darüber ist auf der Website zu lesen!

Züri-Oberland Mäss 5 Tage 28.8. bis 1.9.

Von Alfredo Degen

Wie sagt jeweils treffend mein Kollege Fritz? «Man kann das Gras erst wieder mähen, wenn es nachgewachsen ist...» So ist es geschehen nach zwei Jahren Pause! 2011 wurden wir vom DVZO konkurrenziert mit Zelt und der Dampflok «Bauma» als Blickfang. 2011 wurden wir vom DVZO konkurrenziert mit Zelt und der Dampflok «Bauma» als Blickfang. Mit viel Dampf zog sie entsprechend viel Publikum an. Dennoch waren wir bei uns erfolgreich. Es wurde zünftig die Werbetrommel geschlagen, um ja nicht ins Hintertreffen zu geraten...

Nun, da war sie wieder – die ZOM 2013

Wir blicken auf fünf tolle Messetage zurück. Die ZOM hat ihrem Ruf als spätsommerliches Highlight im Zürcher Oberland einmal mehr alle Ehre gemacht! Trotz mehrheitlich herrlichem Wetter liessen sich die Leute nicht von einem Besuch an der Messe abhalten; rund 42'000 Besucher sollen gekommen sein. Dazu zählte auch der Jodelchor Hombrechtikon, der uns mit einem Auftritt beehrte. Der Grund für diese spontane Aktion war, dass Heiri Reiser, ein ehemaliger Chor-Sänger, bei uns ein ebenso engagierter und langjähriger Froni war!

Unser vorgesehener Standort in einem Durchgang, gesättigt mit viel Luft- und Kompressoren-Lärm war aber nicht akzeptabel und hätte uns wohl Kopfweh verursacht. Ein Danke gebührt der Messeleitung, welche uns schlussendlich einen traumhaften Platz überliess. Alle Kollegen, insbesondere die neuen Willi Buck, Jörg Drittenbass und Bernhard Streckisen, konnten mit ihren attraktiven Outfits auftrumpfen. Der Stand selbst erhält von Messe zu Messe Verbesserungen. Neue Bilder und Elemente werden angefügt sein. Ebenso wird eine neue Beleuchtung unseren Stand im hellen Licht erstrahlen lassen. Bis zur FESPO 2014 soll das neue Konzept fertig sein.

Qualität statt Quantität!

Etwa 250 Menschen interessierten sich für die DFB. Viele waren

schon mit uns über die Furka gefahren, strahlten dabei und wollen wieder kommen. Im Fokus waren jedoch potenzielle Männer und Frauen für den Frondienst und für eine Mitgliedschaft. Den Jahres-Wettbewerb liessen wir nur seriös interessierte Personen ausfüllen und so hatten wir Adressen für ein Nachfassen! So konnte ich im ganzen 60 interessierten, aber noch unentwachsenen Besuchern nach Messeschluss ein Erinnerungsschreiben mit einer weiteren «Werden Sie Mitglied»-Karte schicken. Und so ist zu hoffen, dass sich noch viele Nachzügler melden werden!

11 neue Mitglieder wurden direkt an der Messe notiert.

Wir wünschen allen Befriedigung und Spass an der Perle der Alpen und bei der Einzahlung des Jahresbeitrages über viele Jahre!

3. Bauwoche 23. bis 28.09.13

Von Bruno Letter

Traditionsgemäss war auch dieses Jahr die Woche 39 für einen Einsatz der Sektion Zürich reserviert. Der Leiter Kurt Letter konnte verschiedene treue Fronis begrüßen, welche seit Jahren die Woche 39 fest in ihrem Kalender für diesen Einsatz markieren. Und auch dieser Einsatz konnte unfallfrei und bei meist optimalem Wetter geleistet werden.

Da Bilder mehr aussagen als viele Worte, beschränke ich mich

auf das Wesentliche. Die von Manfred zugeteilten Arbeiten waren wiederum vielfältig und anspruchsvoll. Grosse Priorität hatten die Sanierungsarbeiten der Reuss-Sohle, als Folgearbeiten der Unwetterschäden von Ende Juli. Das Unterbetonieren der unterspülten Stützmauer verlangte nicht nur viel Fachkenntnisse, sondern auch viel Schweiß und Muskelkraft! Kurt und sein Team waren hier gefordert. Dies verlangte ebenfalls die Neuerstellung einer Tunnelleinfahrt! Die Steinquader haben ein beträchtliches Gewicht!

Die Rodung und die Räumung der Stützmauern zwischen Gletsch und Muttbach konnte unter Anleitung unseres Försters, Fritz Hofer, abgeschlossen werden.

Franz Elmiger – unser treuer Kollege der Sektion Innerschweiz – leitete eine weitere Gruppe mit dem Auftrag «Kontrolle der Durchlässe vom Bahnübergang Furkastrasse bis Muttbach» sowie «Freilegen talseitige Stützmauern und Rückschnitt der Erlen». Auch hier hiess es Ende Woche: Auftrag ausgeführt.

Weil Paul Erni, der Leiter Vegetationsgruppe, anwesend war, konnten viele Arbeiten für ihn abgearbeitet werden.

Werner Meyer, unser routinierter Staplerfahrer war an verschiedenen Ecken gefragt! So konnte er Emil Halter bei der Räumung des Lagerplatzes Geren Unterstützung geben. Eine Aufgabe, welche Emil schon seit längerer Zeit



VFB Sektionen



beschäftigt und die dank seinem Einsatz in kleinen Schritten vorwärts kommt. Bekanntlich muss das ganze Lager auf Verlangen des Kantons geräumt werden. Eine schwierige Aufgabe mangels alternativen Lagerräumen!

Für mich persönlich war jedoch ein ganz anderer Aspekt bereichernd – aber auch bedrückend. Bekanntlich wird die bestehende Militäranlage hoch über dem Tal auf dem Weg zur Rotondo-Hütte als Asylantenunterkunft genutzt. Ich hatte verschiedentlich die Gelegenheit, mit Asylanten – hauptsächlich aus afrikanischen Ländern – zu sprechen. Das Gefühl weggeschoben und nicht willkommen zu sein, sowie das Nichtstun belastet die jungen Männer enorm. Und dass sie keine Perspektive haben, führt unweigerlich zu Spannungen zwischen den Nationalitäten.

Anlässlich seiner bevorstehenden Pensionierung und einem Dienstjubiläum lud Ueli Stoffner alle zu einem Abschluss-Fondueabend ein. Danke Ueli für diese grosszügige Geste. Der Abend, wie auch die täglichen Höcks im «Des Alpes», fanden in aufgeräumter Stimmung statt.

Ein Dankeschön an alle Teilnehmer für einen wiederum tollen Einsatz. Die vielen fröhlichen Passagiere, die dank unserer Arbeit einen unvergesslichen Tag auf der Furka verbringen können, gaben uns Befriedigung und Motivation! Wenn dann zum Abschluss der Arbeitswoche noch ein Lob von Manfred kommt, sind Muskelkater und Schwielen rasch vergessen. Das übliche Lob auf die Küche entfällt diesmal, weil der Schrei-

bende im Küchendienst eingeteilt war und Eigenlob bekanntlich verpönt ist!

Teilnehmer: Kurt Letter, Gruppenleiter, Walter Betschart, Franz Elmiger (Sektion Inner-CH), Fritz Hofer, Bruno Letter, Werner Meyer, Rolf Näf, Fredi Spahn, Ueli Stoffner, Marco Tresch.

SH – Herbstmesse 2013 23.–27.10. 22 Neumitglieder Von Fritz Schmutz

Auf mehr als 8000 Quadratmetern Fläche wurde ein vielfältiges Angebot an Produkten und Dienstleistungen der Aussteller präsentiert. Als Gastregion präsentierte sich dieses Jahr der Kanton GL. Für uns ein willkommener Anlass, auch die hinterste Ecke unseres Sektions-«Reviere» zu begrüssen, erschienen doch einige Glarner an unserem Stand. Es sei hier erwähnt, dass auch der Kanton SH dazu gehört und des-



Zweiter Einsatz von Jörg Drittenbass / Premier engagement de Jörg Drittenbass

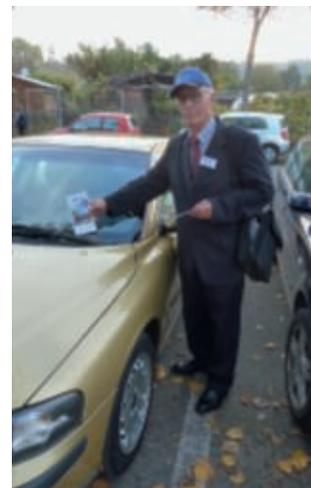


Unser neuer Stand / Notre nouveau stand

halb sind wir auch hier präsent! Auf 6 x 1,5 m² haben wir einen schönen Stand gebaut, auch dank einer engen Zusammenarbeit mit der Sektion Ostschweiz. Das an der HV vorgestellte Konzept nähert sich damit langsam aber sicher einer werbewirksamen Gestalt. Auch die Stand-Crew mit ihren Uniformen und den neuen, dunkelblauen DFB T-Shirts passte gut in dieses Bild. Das Messeteam wurde verstärkt durch neue Gesichter, die sich zum ersten oder zum zweiten Mal dieser Herausforderung stellten: Bernhard Streckreisen, Willi Buck, Kurt Greuter, und der «Lokalmatador» Markus Werdenberg. Jörg Drittenbass, der seinen ersten Werbe-Auftritt hatte, verdient eine spezielle Würdigung: Nachdem er schon seit ein paar Jahren als Streckenwärter gewirkt hat, wurde er erst kürzlich zum Zugbegleiter befördert. Daneben ist er aber noch bei der Ein- und Auswinterung der Wagen aktiv. Ein Allrounder also im besten Sinne des Wortes!

Medien helfen Bekanntheit zu schaffen: Zweimal war Alfredo zur richtigen Zeit am richtigen Ort. SH-TV zeigte sich an unserer Bahn sehr interessiert und gestattete uns sogar, einen stündlich ausgestrahlten Gratis-Werbespot abzusetzen! Wir standen an dieser Messe aber in einem steifen Gegenwind; nicht nur die benachbarten Museumsbahnen Sau-Schwänzlebahn und Etzwilen-Singen, waren unsere «Konkurrenten», noch mehr aber das Projekt eines nostalgischen Öko-Dampfers auf dem Rhein, der 2020 in Betrieb gehen soll. Ein 9 Mio Fr. Projekt, für das schon über 1300 Gönner eingeschrieben sind! Aber immerhin haben wir auch schon eine bemerkenswerte Zahl Mitglieder in diesem Kanton; nach dieser Messe sind es über 100!

Alles in allem können wir also mit unserer «Ernte» zufrieden sein!



Die Parkplatz-Aktion / Action sur le parc de stationnement

VFB Sektionen

Sektionsreise Thüringen

5. bis 8.10.13

Der wie üblich spannend geschriebene und ausführliche Bericht des Reiseleiters Fritz Renold ist auf unserer Website zu lesen. Er konnte hier aus Platz- und Zeitgründen nicht mehr publiziert werden.

Berlin-Brandenburg

Unsere Termine

Die weiteren Treffen der Sektion finden meist am zweiten Freitag des ungeraden Monats gegen 19 Uhr im Restaurant «Stammtisch» in der Alfred-Kowalke-Str. 34 in Friedrichsfelde (10315 Berlin) statt. Der «Stammtisch» ist ca. 150 Meter vom Ausgang des U-Bahnhofes Friedrichsfelde ent-

fernt und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Die nächsten Termine sind der 15. November 2013 und der 24. Januar 2014.

Unser Internet-Auftritt

Ein Teil der Internet-Seiten der Sektion befand sich seit dem Jahre 2000 auf einem Rechner in einer der Universitäten in Berlin. Dieser ist nun nach über 13 Jahren abgeschaltet und es ist alles auf einem der DFB-Server.

Es ist also nur noch <http://vfb-berlinbrandenburg.de/> gültig.

Die Aktualität der einzelnen Seiten wird mit dem Datum angegeben; dies ist in der Regel in der allerersten Zeile vermerkt.

Wenn also der eine oder der andere merkwürdige Seiten bekommt, bitte nochmal nachladen («reload»).

Bauwoche

Im Juli waren wir mit vier Fronis aus der Sektion an der Furka vertreten. Diesmal wurde der Fussboden in der neuen Halle gemacht und noch allerhand andere Aufgaben bei diesem Bauvorhaben.

Ausstellung Postbahnhof

Am ersten Novemberwochenende findet Berlins grösste Modellbahnausstellung im Postbahnhof am Ostbahnhof statt. Die Sektion ist mit einem Stand und einer Gartenbahn-Anlage vertreten. Näheres in der nächsten Ausgabe.

Unsere 20. Modellbahnausstellung

Wir werden am 22. und 23. Februar 2014 unsere 20. Modellbahnausstellung veranstalten. Neu ist der Veranstaltungsort: das Kultur-

gut Marzahn in Alt-Marzahn 23 in 12685 Berlin-Marzahn.

Öffnungszeiten:

Sonnabend 10.00 bis 18.00 Uhr
Sonntag von 10.00 bis 17.00 Uhr

Zusätzlich

<http://vfb-berlinbrandenburg.de/> unter «Aktuelles»

Norddeutschland

Bauwoche 2013

Von Oliver Racine,
Baugruppenleiter Sektion Norddeutschland

Mit einer 14 Mann und einer Frau starken Gruppe sind wir unsere Jubiläumsbauwoche vom 5. bis 10. August 2013 angegangen. Wir waren zum 20. Mal an der

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren von Ende Juni bis Anfang Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@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: BCSVCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland

Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Kontonummer: 1043 9302

Bank: Volksbank Lauterbach eG

BLZ 519 900 00

IBAN: DE6151 9900 0000 1043 9302

BiC: GENODE51LB1

Mitglied werden

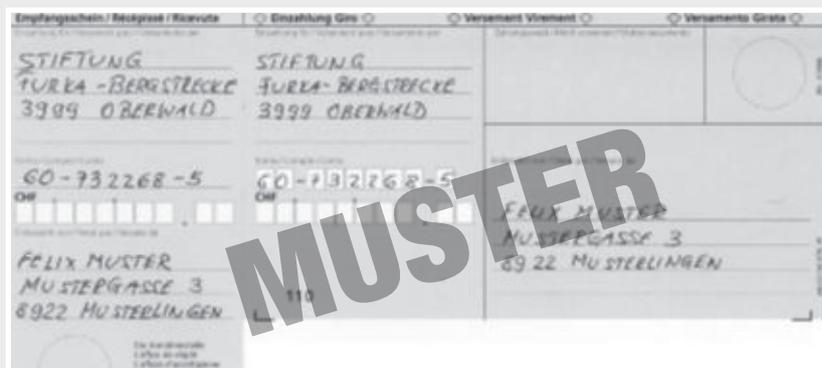
Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse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

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

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



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

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

VFB Sektionen

Furka, immer noch unter der Leitung des Schreibenden.

Unsere traditionelle Vorreise führte einen grossen Teil der Gruppe zur Sauschwänzle-Bahn, zur Schinzaicher Baumschulbahn, zum Eisenbahn-Betriebslabor der ETH Zürich und zur Dampfschnee-

schleuder R12 bei Martin Horath in Goldau.

Die Aufgaben in der Woche waren vor allem sehr «Logistik-lastig». So gab es eigentlich kaum ein Schienen- und Strassenfahrzeug, das nicht von unserem Team bewegt bzw. angefordert wurde. Dank

einer effizienten Planung haben wir dabei die Wege kurz gehalten und Leerfahrten vermieden – es gab immer eine Fuhre Kohle oder Felsbrocken als «Ballast».

Das Wetter machte die Planung manchmal schwierig, so gab es am Donnerstag durchgehend schwere Gewitter, die zum einen alle Arbeiten am Gleis zu gefährlich machten, zum anderen die Reuss so anschwellen liessen, dass wir kurz davor waren, die Dammbalkenwehr in Realp einzubauen.

Unsere Arbeiten in Kurzfassung, denn es waren einfach zu viele Baustellen, um alles im Detail beschreiben zu können:

- Vorbereitung von Felsbrocken zur Sprengung durch Einbringen von Bohrungen mit dem Bohrhammer – das Schwierigste waren die langen Leitungen...
- Aufräumen der Gleisbauwagen in Oberwald – es ist immer mehr drin als man braucht
- Begleitung der Löschzüge – mit echter Brandbekämpfung
- Einbau einer Schotter-Rückhaltung unterhalb des Kehrtunnels zur Wassergrabensanierung – nach dem Patent «Norddeutschland»
- Freilegen einer zugewachsenen Stützmauer auf 80m Länge – da rührte die Motorsäge
- Verladung und Abtransport des Baugerüstes vom Dienstgebäude Oberwald in mehreren Fuhren nach Realp – der Iveco hat richtig Strecke gemacht
- Diverse Transporte auf der Strecke: Schwellen, Big-Bags mit Grünschnitt, Langholz, Felsen, Aushub etc. – der Kranwagen und der 985 waren im Dauereinsatz
- Aufladen und Einbringen von Felsen an einem neuen Wasserdurchlass als Erosionsschutz – Steinekegeln für Fortgeschrittene
- Umräumen und Streichen des Kellerbodens in der neuen Remise – erst Möbel rein, dann streichen...
- Sanieren und Neubau von Wassergräben beim Kehrtunnel – eine ungeliebte Arbeit, die sein muss
- und weitere 1000 «Kleinigkeiten»

Auch der Wohlfühlfaktor stimmte: Maria als Gastgeberin im Blauen Haus in alter Frische, Heidi und Godi, die einen kulinarischen Genuss nach dem anderen servierten, die abendlichen «Gelage» im Aufenthaltsraum, die Ausflüge über den Pass, der Abendspaziergang im Gletschboden, der leckere Käse der Sennerin – wir fühlten uns einfach pudelwohl in Gletsch. Auf dem Rückweg konnten wir dann noch die wirklich sehenswerte Gelmerbahn an der Grimselpassstrasse besuchen. Am Montag gab es als letztes Highlight dieser gelungenen Bauwoche noch eine Besichtigung bei der Firma Bemo in Uhingen, wo unter anderem DFB-Fahrzeuge Massstab 1:87 entstehen.

Nürnberg

Bauwoche 37

Von Volker Kabisch, Präsident

Unsere Sektion war in der nun schon seit Jahren traditionellen 37. Bauwoche vom 9. bis 14.9.2013 mit elf «Fronis» an der Furka Bergstrecke wieder im Einsatz.

Der Wetterbericht kündigte diesmal keine so rosigen Aussichten für die bevorstehende Woche an. Manfred Willi hatte in der nun schon bewährten Weise unserer Gruppe das Bauprogramm per Mail zugesandt, so dass die Einweisung in das Bauprogramm und die Einteilung der einzelnen Baugruppen am Montagmorgen zügig erfolgte.

Schwerpunkt waren in diesem Jahr die Rodungsarbeiten an der Stützmauer bei Kilometer 47,6 im Abschnitt Muttbach-Gletsch zur bevorstehenden Sanierung. Unter der Leitung von Fritz Hofer war jahrzehntelanger Bewuchs an der genannten Stützmauer zu entfernen. Mit Spitzhacken, Sägen und Schaufeln rückte man diesen unter mühsamen und vielem harten körperlichen Einsatz zu Leibe. Und das unwirtliche Wetter tat sein übriges, das dieser «Arbeitsplatz» kein Zuckerschlecken war.

Als Anerkennung für die geleistete, mühevolle Arbeit gab es dann für



Vorbereitung der Sprengung durch unseren Profi Jens Dreyer / Préparation du dynamitage par notre pro Jens Dreyer



Arbeiten mit dem «Chinesenbagger» zwecks Sanierung des Wassergrabens / Travaux avec l'excavatrice chinoise



Verladung von Felsen mittels Kranwagen und Tmh 985 / Chargement de rocs avec le wagon-grue et le Tmh 985

VFB Sektionen



Arbeiten zum Freilegen der Stützmauer bei km 47,6 / Travaux de dégagement du mur de soutènement au PK 47,6t



Rodungsgruppe nach getaner Arbeit / Groupe de défrichage après le travail



Höheneinstellung der Zahnstangeneinfahrten / Réglage de la hauteur de l'entrée de la crémaillère

die sechsköpfige Gruppe am Freitagnachmittag eine Gratisfahrt mit dem planmässigen Dampfzug von Oberwald nach Realp.

Eine weitere Gruppe von drei «Fronis» kümmerte sich unter der fachkundigen Leitung von unserem Holger Lösch um die Pflege aller



Gesicherte Gleisbaustelle für eine unfallfreie Arbeit / Chantier ferroviaire sécurisé

Zahnstangeneinfahrten zwischen Oberwald und Realp. Wichtigstes Augenmerk dabei war die Höhenjustierung der Zahnstangenzunge zum sicheren Einlaufen der Zahnräder an den Lokomotiven.

Des Weiteren stand auf dem Gleisbauprogramm der Austausch der Isolierungen an den Stahlschwellen für die Gleisfreimeldung der Signalanlage «Scheiteltunnel» in der Station Furka. Für einen sicheren Zugbetrieb im Scheiteltunnel ist eine zuverlässige Funktion dieser Signalanlage zwingend notwendig.

Von der Firma «Vanoli» wurden im Scheiteltunnel umfangreiche Sanierungsarbeiten des Oberbaus durchgeführt. Unser Rolf Jordan betätigte sich die gesamte Woche als gewissenhafter Weichenwärter an der Station Muttbach zur Regelung des umfangreichen Bauzugverkehrs in Richtung Tunnel.

Weitere kleinere, aber nicht unwichtige Arbeiten rundeten das Bauprogramm unserer Bauwoche ab, wie z.B. das Reinigen von Wasserdurchlässen bei Tunnel III und ähnlichem.

Unsere Küchenmannschaft in der Kantine Realp und Gletsch (Mittagessen) verwöhnte uns mit einer sehr guten Versorgung während der gesamten Bauwoche und trug ihren Teil dazu bei, dass die gestellten Aufgaben in vollem Umfang erfüllt werden konnten.

Zum nun schon traditionellen Abschlussessen im Nebenzimmer des Hotel «Des Alpes» fand sich frisch gestylt die gesamte Grup-

pe am Freitagabend wieder zusammen. Nach mehrheitlichem Wunsch stand auf dem Menüplan wieder ein gemütliches Käsefondue. In vielfältigen Gesprächen konnten wir die Arbeiten der vergangenen Woche auswerten.

Als verantwortlicher Gruppenleiter möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Baugruppenteilnehmern für ihren Einsatz und ganz besonders für unfallfreie Arbeit zu bedanken. Und vielleicht folgen viele von ihnen im nächsten Jahr wieder dem Ruf an die Furka.

Schwaben

Von Christof Schmid,
Schriftführer

Hauptversammlung am 7. März 2013

Am 7. März fand die Hauptversammlung unserer Sektion in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm statt, bei der 14 stimmberechtigte Mitglieder anwesend waren.

Nach den Berichten des Vorstandes wurde dieser ohne Gegenstimmen entlastet. Bei den turnusmässig anstehenden Wahlen wurde die gesamte «Führungsmannschaft» für weitere zwei Jahre in ihren Ämtern bestätigt. Beschlossen wurden ausserdem auch einige kleinere Änderungen und Anpassungen in unseren Sektions-Statuten.

Neben diesen offiziellen Punkten gab es jede Menge Informationen rund um die Furka-Bergstrecke

VFB Sektionen

sowie Rückblicke über das vergangene Jahr und Ausblicke auf die kommende Saison.

Sektionsausflug Ammersee und Peissenberg am 16.06.2013

Als Ziel für unseren Sektionsausflug hatten wir heuer das westliche Oberbayern mit dem Ammersee und dem Pfaffenwinkel gewählt. Mit der DB ging es von Ulm standesgemäss ab Gleis 25, dem sogenannten «Bayerischen Bahnhof» nach Augsburg, wo wir nach kurzem Aufenthalt in die Bayerische Regiobahn umsteigen konnten. Über Mering und Geltendorf ging die Fahrt nach Utting am Ammersee.

Vom Bahnhof war es nur ein kurzer Spaziergang zum Schiffsanleger, wo wir an Bord des Schaufelraddampfers «Herrsching» gingen. Bei herrlichem Sonnenschein konnten wir den Blick auf den Ammersee geniessen. Noch bis zwei Tage zuvor war wegen Hochwasser der Fahrplan sehr eingeschränkt und unser Ausflug wäre in dieser Form gar nicht möglich gewesen.

Nach einer Stärkung im Biergarten und einem kleinen Spaziergang in Herrsching, dem grössten Ort am Ammersee, setzen wir unsere Schiffsfahrt mit der «Augsburg» nach Diessen fort.

Vom Anleger in Diessen zu Bahnhof waren es nur wenige Meter. Von dort ging es weiter zu unserem zweiten Ziel des Tages, nach Peissenberg. Vielen Teilnehmern war bis zu diesem Ausflug wahrscheinlich gar nicht bekannt, dass Peissenberg früher ein bedeutender Bergbauort gewesen war.

Heute erinnert ein Bergbaumuseum an diese grosse Zeit der Kohleförderung. Bei einer Führung dort bekamen wir eine Vorstellung davon, wie das Leben und der Alltag der Bergleute einst ausgesehen hat. Im Bereich des Bergbaumuseums hat auch ein Verein mit seiner «Bockerlbahn» sein Domizil, der dort auf Spurweite 7 ¼ Zoll eine Modellbahn zum Mitfahren betreibt.

Die kleine Kneipp-Anlage auf dem Rückweg zum Bahnhof bot eine willkommene Möglichkeit

für eine kleine Pause und Erfrischung.

Zurück am Bahnhof Peissenberg konnte man sehen, dass hier die grosse Zeit der Eisenbahn wohl schon etwas vorbei ist und vieles noch mit althergebrachter, aber bewährter Technik abgewickelt wird. Die mit Drahtseilen von einem Hebelstellwerk aus bedienten Weichen und Signale sollten aber nicht täuschen, denn mit der Bayerischen Regiobahn wird auf der Strecke von Augsburg bis Schongau ein moderner und kundenfreundlicher Taktfahrplan angeboten.

So ging es auch mit den modernen Fahrzeugen wieder auf die Heimreise nach Ulm. Alle Teilnehmer hatten neben dem Erlebnis auch sicher neues, interessantes Wissen sammeln können.

Bauwoche vom 2. bis 7. September 2013

Die Bauwoche wurde in diesem Jahr wieder im September durchgeführt. Die Unterbringung erfolgte dabei wie im Jahr zuvor in der Gemeinschaftsunterkunft unter der Kantine in Realp.

Den Sonntag nutzten wir zu einer herrlichen Fahrt mit dem Oberalp Openair Express von Andermatt nach Disentis und zurück.

In diesem Jahr stand in erster Linie «Gleisbau» auf unserem Arbeitsprogramm. Dazu bekamen wir die notwendige fachkundige Anleitung von unserem Mitglied Martin Jopke. Es galt, an verschiedenen Stellen der Strecke zwischen Muttbach und Oberwald Spurfehler zu korrigieren und Verwindungen im Gleis zu beseitigen. Da der zum Nachstopfen benötigte Schotter erst von uns antransportiert werden musste, war das eine ziemlich aufwändige Arbeit. Hinzu kam, dass wir im Bereich unterhalb des Kehrtunnels erst noch eine Schotterrückhaltung aus alten Schwellen herstellen mussten.

Das durchwegs gute Wetter half mit, so dass die an sich schwere Arbeit doch gut von der Hand ging und wir bis zum Samstag einen grossen Teil der Mängel am Gleis beseitigen konnten.

Daneben stellte unsere Baugruppe fast die ganze Woche einen Sicherheitswärter für die Arbeiten

der Firma Vanoli AG im Scheiteltunnel. Als Unterstützung galt es noch, am Samstagvormittag Schienen im Scheiteltunnel abzuladen.

Mit der umfangreichen geleisteten Arbeit der Woche war Manfred Willi von der Bauabteilung der DFB sehr zufrieden. Aber auch wir konnten auf eine tolle Bauwoche zurückblicken.

Vielen Dank an alle fleissigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer für ihren Einsatz bei der Bauwoche 2013 der Sektion Schwaben!

Teilnahme an Messen und Ausstellungen

Mit unserem Infostand waren wir am 10. und 11. August auch dieses Jahr wieder beim Bahnhofsfest der Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim vertreten und haben Werbung für unsere Bahn gemacht.

Ebenso haben wir zusammen mit den Kollegen der Sektion Stuttgart vom 13. bis 15. September an den Märkintagen in Göppingen teilgenommen. Gleichzeitig fand dort auch wieder die Internationale Modellbahnausstellung statt. Die Veranstaltung war wirklich ein Anziehungspunkt für Besucher aus nah und fern. Unser Infostand konnte einen grossen Andrang verzeichnen und die Standbetreuer waren unermüdlich im Einsatz.

Besuchen Sie unsere Homepage

Immer aktuelle Informationen aus der Sektion und von der Furka finden Sie auch auf unserer Homepage www.furka-schwaben.de. Hier gibt es zusätzlich zu den Berichten eine reichhaltige Auswahl an Fotos, in der unsere Aktivitäten auch im Bild festgehalten sind.

Jahresabschluss der Sektion Schwaben am 5. Dezember

Unser traditioneller Jahresabschluss findet am Donnerstag, 5. Dezember 2013, um 19.30 Uhr in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm statt. In gemütlicher Runde und bei gutem Essen wollen wir das zu Ende gehende Jahr noch einmal Revue passieren lassen. Hierzu nochmals eine herzliche Einladung an alle Mitglieder und Freunde der Furka-Bergstrecke und unserer Sektion.

Stuttgart

Von Dieter Warkus

Premierenfahrt des «SACE», wir waren dabei!

Nachdem wir erfahren haben, dass die Firma «Bahnurlaub» aus Waldmohr/DE eine Premierenfahrt mit dem «Swiss-Alps-Classic-Express» von Zermatt über die Furka nach St. Moritz ausgeschrieben hat, entschlossen sich unser 1. Vors. Eberhard Kühnle und ich sofort, an dieser Reise teilzunehmen.

Wir können beide nur sagen: Es ist eine ganz toll organisierte Reise zu einem sehr fairen Preis gewesen! Allen Widrigkeiten bei der Planung zum Trotz hat alles bestens geklappt.

Vom Stuttgarter Hauptbahnhof über Zürich, Bern und Visp erreichten wir gegen 14 Uhr Zermatt. Nachdem wir unser Hotel bezogen hatten, nutzten wir den Abendtarif und fuhren hinauf zum Gornergrat. Bei herrlichem Wetter genossen wir den Rundblick auf die prächtige Bergwelt. Das Matterhorn zeigte sich – wie meist üblich – mit einer Wolkenfahne!

Nach dem Abendessen ging aber der Traum in Erfüllung: Das Matterhorn leuchtete in zartem Rosa im wolkenlosen Abendhimmel.

Am 15. August startete die Premierenfahrt des «Swiss-Alps-Classic-Express» pünktlich am Zermatter Bahnhof. Zuvor wurden wir bei einem Sektempfang begrüsst und staunten, dass sich ein Wagen der ersten Glacier-Express-Generation aus dem Jahre 1930 am Zug befand.

Nachdem unsere Wagen zunächst an einen Regelzug angehängt waren, wurde in Visp der Sonderzug zusammengestellt. Er bestand nun aus der FO-Lok Nr. 36, dem Gourmino-Speisewagen, je einem MGB-Mitteleinstiegswagen in der 1. und 2. Klasse, dem Oldtimer-Wagen sowie einem offenen Aussichtswagen der MGB.

In Brig stiegen die letzten Fahrgäste ein und es ging in flotter Fahrt Richtung Oberwald. Nach Rücksprache mit dem sehr rührigen Reiseleiter, Herrn Rolf Becker, konnte ich während eines

VFB Sektionen

Betriebshaltes im Rhonetal über den Zuglautsprecher kurz über unseren Verein berichten und auch Informationsmaterial verteilen. Ein neues Mitglied konnte spontan gewonnen werden!

In Oberwald ging die E-Lok samt Speisewagen vom Zug und die Diesellok MGB 61 war nun unser «Zugpferd». Mit Freude konnten wir sehen, dass das Betriebsgebäude bereits bezogen war. Während der Fahrt durch die Roten-Schlucht habe ich im offenen Wagen die Mitreisenden über die besonderen Gegebenheiten an der Strecke wie Sprinkler-Anlage, Wanderwege, Kreiskehrtunnel etc. informiert und sie gebeten, unseren Kiosk in Gletsch zu besuchen.

Am Bahnsteig in Gletsch gab es dann noch einen Sektempfang für die Mitreisenden anlässlich dieser von uns doch schon lange herbeigesehnten Premierenfahrt. Eigentlich schade, dass dieses Ereignis nicht mit einer kurzen Begrüssung von unserer Seite gewürdigt wurde!

Nach Ankunft des Dampfzuges aus Realp ging die Fahrt zur Station Furka. Dort hatten wir einen kurzen Aufenthalt. Anschliessend fuhren wir hinab zum MGB-Bahnhof Realp, wo uns die FO 36 und der Speisewagen wieder vorgespannt wurden. Weiter ging die Reise über Oberwald und den Oberalppass nach Disentis. Dort wurden unsere Wagen an einen Regelzug der RhB angehängt und wir genossen die herrliche Fahrt durch das Rheintal nach Chur. Nach einer Stunde Rangier-Pause erreichten wir über die Albula-Strecke am Abend St. Moritz.

Am nächsten Morgen besuchten wir zunächst das Albula-Bahnmuseum in Bergün, genossen das Mittagessen in Filisur und erreichten pünktlich um 20 Uhr den Stuttgarter Hauptbahnhof.

Wir können der Firma «Bahnurlaub» und ihrem Teamchef Rolf Becker zu dieser gelungenen Premierenfahrt nur gratulieren und uns für die Zukunft weitere Züge über die Furka wünschen.



DFB-Informatik sucht IT-Fachleute

Mit Dampf fahren unsere historischen Züge über die Furka, für die Administration setzen wir aber modernste IT-Instrumente ein.

Unser Betrieb lebt von den vielen engagierten, freiwilligen Mitarbeitenden. Dies stellt eine ganz besondere Herausforderung an unsere Organisation. Gut abgestimmte und jederzeit verfügbare IT-Tools können dabei einen wesentlichen Beitrag leisten. Der Bedarf und die Anforderungen nehmen deshalb laufend zu.

Wir suchen für die Betreuung und Weiterentwicklung dieser Tools dich, den IT-Fachmann oder die IT-Fachfrau. Im Speziellen sind das:

Webmaster / Webmasterin

Als Webmaster/in betreust du den öffentlichen Webauftritt in technischer Hinsicht. Unser Web-System basiert auf dem CMS-Tool Typo3. Mehr zu den Aufgaben und den Anforderungen findest du auf unserer Website www.dfb.ch/index.php?id=1216

Postmaster / Postmasterin

Als Postmaster/in bist du für die technische und organisatorische Sicherstellung der elektronischen Kommunikation

verantwortlich. Darunter fallen E-Mail-System, SMS / MMS, Social Media. Mehr zu den Aufgaben und den Anforderungen findest du auf unserer Website www.dfb.ch/index.php?id=1217

Anwendungsunterstützer / Anwendungsunterstützerin

Als Anwendungsunterstützer/in betreust du eine oder mehrere DFB-Anwendungen, wie z.B. die Einsatzplanung. Mehr zu den Aufgaben und den Anforderungen findest du auf unserer Website www.dfb.ch/index.php?id=1218.

Diese Aufgaben kannst du von zu Hause aus erledigen und bist an keine fixe Arbeitszeit gebunden.

Wir freuen uns auf deine Bewerbung, die du im Internet vornehmen kannst. www.dfb.ch/index.php?id=694

Nähere Auskunft gibt dir auch unser Personalchef (personalchef@dfb.ch) oder der Leiter Informatik (informatik.leiter@dfb.ch).



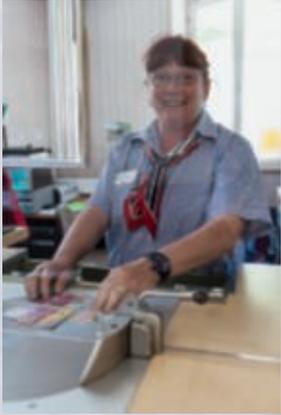
Matthias Knecht, Einzelhelfer Bau



Werner Zemp, aus Dierikon, Gastfroni, Werner Felder, aus Kleinwangen, Gastfroni



An der Strecke, Baugruppe Sekt. Innerschweiz



In Gletsch; Katharina Rösti, aus Zweisimmen, Zugchefin und Schalterdienst



An der Strecke, Guido Soland, aus Nottwil, Sekt. Innerschweiz



Franz Zemp, aus Wiggen (LU), Sekt. Innerschweiz



In der Station Furka, Ricci Stephan, aus Zürich, Zugchef, sonst Tramführer Zürich



An der Strecke, Jakob Hartmann, aus Sulz (LU), Baugruppenleiter, Sekt. Innerschweiz



Seiler Georg, aus Luzern, Sicherheitswärter, Sekt. Innerschweiz

Angetroffen...

Von Jürg Zimmermann, Mitglied der Redaktion und DFB-Fotograf



Mehr Bilder auf www.einbildung.ch/dfb



1 Geschenk-Set »Teepause«

Enthält eine Keramik-Tasse aus Spezial-Edition der Furka-Dampfbahn, 100 g Bergbühler-Tee (aromatisierter Früchtetee), Teesieb aus Metall sowie Zuckerstäbe Kandi (braun und weiss); verpackt in Geschenkbox aus Karton

CHF 30.00



2 Flachmann-Set

Flasche mit Prägung »Switzerland« und Schweizerkreuz, mit kleinem Trichter und zwei Bechern, in ansprechender Geschenkbox aus Karton (mit Klarsichtfenster)

CHF 16.00



BESTSELLER
Wieder erhältlich!

3 Loki-Wecker: Bei der eingestellten Weckzeit drehen sich die Räder und die Lok rattert, zischt und läutet; Lieferung ohne Batterien (4 Stück Typ »AA« erforderlich)

CHF 55.00



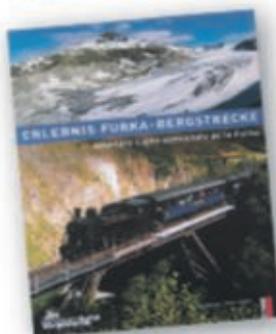
4 Switzerland Memory, Ravensburger-Spiel mit 72 Karten für 2 bis 8 Spieler (Kinder ab 4 Jahren)

CHF 25.90



5 Plüschlok »Max« aus dem gleichnamigen DFB-Kinderbuch; waschbar;

ca. 33 x 15 x 23 cm
CHF 20.00



6 Buch zur Wiedereröffnung Oberwald-Gletsch

208 Seiten, 220 Farbbilder; Text deutsch/französisch (AS-Verlag, Autoren Moser/Krebs, 2010)

CHF 58.00



7 Kinderbuch »Max – die kleine Lok auf grosser Fahrt«: Fünf Zeichenfiguren fahren mit der Furka-Dampfbahn und erleben unterwegs allerlei Lustiges.

14 Seiten; Druck auf stabilem Karton; DFB-Eigenverlag

CHF 17.00



Attraktive Umhängetasche der Marke barz&barz

Mit Wechsel-Cover »Dampfbahn-Bild«. Hochwertige Basistasche aus reissfestem, schwarzem Nylongewebe; Klappdeckel aus bedruckter Gewebepolylester mit Klettverschluss. Foto vorne und hinten gemäss Abbildung; weitere Cover im Fachhandel erhältlich.

8 Grosse Tasche für Formate bis 36 x 26 x 6 cm, z.B. für Laptop **CHF 69.90**

9 Kleine Tasche für Formate bis 24 x 20 x 6 cm, z.B. für iPad **CHF 59.90**



10 Blaue Fleece-Jacke für Kinder

mit durchgehendem Reissverschluss; Farbe marineblau mit Stickerei »Dampfzug auf Viadukt«; Kontrastkragen-Innenseite rot. Gewünschte Grösse angeben. **CHF 39.00**
Vorrätig sind Grössen 92, 116, 128 und 140.



NEU: Exklusive Dampfbahn-Taschenuhr mit Kette, mechanischem Uhrwerk, graviertem Deckel, historischem Zifferblatt, Mineralglas, Gravur auf Rückseite, Durchmesser 5 cm; Einzelheiten siehe Inserat in »Dampf an der Furka« (Ausgabe Nr. 4/13) oder im WebShop

11 Zahlung innert 30 Tagen CHF 290.00

12 Zahlung in 4 Monatsraten zu CHF 72.50

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/souvenir

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Stückzahl												
Grösse												

Talon senden an: Fax: 041 / 870 07 86
DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf
Telefon: 041 / 870 11 13 – E-Mail: souvenir@dfb.ch
Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Name und Vorname _____
Strasse und Nr. _____
PLZ und Wohnort _____
Datum _____ Unterschrift _____

Telefon-Nummer oder
E-Mail-Adresse für Rückfragen _____