

**Unwetter an  
der Furka –  
auch unsere Bahn  
ist betroffen.**

Beachten Sie den Bericht  
im Innern des Magazins



# dampf an der furka



### SLM-Dampfmobil

Bestaunen Sie das dreirädrige SLM-Dampfmobil im Verkehrshaus Luzern.

S. 5



### Unwetter an der Furka

Das Trasse unserer Bahn wurde arg in Mitleidenschaft gezogen.

S. 6



### Interview mit Trần Dinh Hung

Trần Dinh Hùng aus Ho chi Minh City (Vietnam) ist Eisenbahner, ebenso wie sein Vater, welcher bis 1975 als Lokführer mit unseren Dampfloks auf der Strecke Krong Pha – Da Lat unterwegs war.

S. 8



### Hotel Post Realp

Das schöne Hotel «Post» in Realp, dem «Glacier du Rhône» in Gletsch nachempfunden.

S. 9



### Demontage der Steffenbachbrücke

Bei schönstem Wetter und vor dem Unwetter wurde die Steffenbachbrücke wieder abgebaut.

S. 12



### Sektion Nürnberg

Bauwoche der Sektion Nürnberg

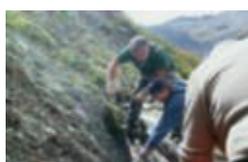
S. 29



### VFB-Sektionsreise Oberbayern 2011

VFB-Sektionsreise: Die Teilnehmer stehen im Regen vor der Lok 4 in Oberwald

S. 30



### Sektion Stuttgart

Arbeiten am Muttbach

S. 32



### Angetroffen

Angetroffen: Hermann Stamm (ein Froni) mit seinem Enkel Aurelien Trachsel unterwegs in Oberwald.

S. 33

## Weitere Themen

### aktuelles

Editorial	1
Rückblick 2011	1
Urs Züllig – Der neue Geschäftsleiter	2
Peter Bernhard – 8 Jahre Geschäftsleiter	4
SLM-Dampfmobil	5
Unwetter an der Furka	6
Interview mit Trần Dinh Hung	8
Hotel Post Realp	9
Demontage der Steffenbachbrücke	12
Wie Budapest und Wien zu Zahnradbahnen aus Aarau kamen	13
Le retour de la tonkinoise	15
Neue Dienstausschreibung	15
Vietnamesen-Treffen auf der Rigi	16
Nach Unwetter: Der Verein hilft mit all seinen Kräften	17
Schwungrad	18
Mitteilungen Zentralvorstand VFB	19
Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle	19
Brève rétrospective 2011	20
Le retour de la Tonkinoise	21
Rencontre vietnamienne sur le Rigi	22
Rapport d'activité du contrôle de la végétation	22
La Romandie en Argovie	23

### aus den sektionen

Aargau	26
Bern	27
Ostschweiz	27
Zürich	28
Berlin-Brandenburg	29
Nürnberg	29
Oberbayern	30
Stuttgart	32

### impresum

4

### Titelbild/couverture

Eine Komposition auf dem Weg von Oberwald nach Gletsch. Beim zweiten und dritten Wagen handelt es sich um die beiden von der Werkstatt Aarau restaurierten Wagen B 2206 und B 2210. Sie wurden nach der Restauration erstmals in der Saison 2011 eingesetzt. Beachte auch die Artikel auf Seiten 12–14 im Heft 3/2011. / Une composition en route d'Oberwald à Gletsch. Engagées pour la première fois au cours de la saison 2011, les voitures voyageurs B 2206 et B 2210 restaurées à l'atelier d'Aarau se trouvent en deuxième et troisième position. Voir l'article en page 12–14 dans le numéro 3/2011.

Foto: Frank Lieberwirth, Duisburg

## Redaktionsschluss

**Ausgabe 1/2012 14.01.2012**

**Ausgabe 2/2012 12.05.2012**

**Ausgabe 3/2012 11.08.2012**

**Ausgabe 4/2012 27.10.2012**

## Editorial

Von Ruedi Traub, Redaktor

Presse und Bevölkerung reagieren sofort auf gewaltige Naturereignisse wie Erdbeben, Vulkanausbrüche und Unwetter. Ein grosses Rauschen ging jeweils durch den globalen Blätterwald nach den Katastrophen von Mount St. Helens (1980), Fukushima (2011) und Thailand (2011). Aber auch lokal sind die Reaktionen nicht zu übersehen. Denken wir an die Zerstörung von Teilen Brigs, als die Saltina über die Ufer trat (1993), die Lawinnenniedergänge über Airolo (1951), Reckingen (VS) im Jahre 1970 sowie die Verwüstungen in Brienz. Am 9./10. Okt. 2011 wüteten die Wasser zeitgleich an der Furka (Walliser Bote vom 22.10.2011) und in Mitholz (Berner Oberland).

Gemeinsam ist allen Geschehnissen das sofortige Reagieren von betroffenen Personen, Regierungen und Hilfswerken. – Auffallend ist die Gelassenheit in Mitholz. Zitat der NZZ am Sonntag vom 16. Oktober 2011 (...) «Das Naheliegendste wäre der Wegzug. Denn im 150-Seelen-Weiler Mitholz folgt nicht bloss eine Katastrophe der nächsten (Explosion, Erdbeben, Lawinen, Neat-Schutt). Seit einiger Zeit werden die Mitholzer deswegen auch noch von ihren Nachbarn veräppelt. – Am Montag hat wieder einmal die Kander im Ort gewütet. (...)». Doch die Einwohner bleiben.

Auch die Verantwortlichen der Furka-Bergstrecke haben sofort reagiert: Am 11.10.2011 fand eine erste Begehung durch die Abteilung Bau unter der Leitung von Walter Willi und am 16.10.2011 eine zweite auf der Urnerseite statt. Die Schäden sind enorm.

Nichtsdestotrotz wurde man umgehend aktiv. Man schaffte Material herbei und eine Gruppe von Lehrlingen aus der Ostschweiz half kräftig mit beim Säubern der Abläufe und Stopfen der Gleise.

Ein Video des SF kann über unsere Homepage gelinkt werden: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) → Media → News → Die argen Unwetterschäden...

## Rückblick 2011

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter



Foto: Walter Benz

*Peter Bernhard, abtretender Geschäftsleiter DFB AG / Peter Bernhard, directeur démissionnaire du DFB SA*

Am 2. Oktober, einem wunderschönen Herbsttag, fuhr der letzte, erneut vollbesetzte Dampfzug von Oberwald durch die wilde Rottenschlucht über die Furka nach Realp. Die Fahrsaison 2011 gehörte der Vergangenheit an. Total 31'032 Fahrgäste haben das einmalige Erlebnis einer Dampfbahnfahrt im vergangenen Sommer geniessen können. Stolz dürfen wir auf eine erfolgreiche und unfallfreie erste Saison bis Oberwald zurückschauen. Die Erkenntnisse aus dem neuen Betriebskonzept, einerseits passender und andererseits die Ausflugszüge Gletsch–Oberwald–Gletsch, werden in die zukünftige Planung einfließen. Der Ansturm auf Fahrten über die Furka bescherte uns Anfang Jahr einige Probleme in der Reservierung, was einen Mehraufwand für die verschiedenen involvierten Organisationseinheiten bedeutete. Dass dann die Fahrgäste mit Reservierungen ihren Sitzplatz sichergestellt hatten, dafür sorgte die neue individuelle Platzreservierung, eine grosse Hilfe für das Betriebspersonal und eine echte Verbesserung unserer Dienstleistung.

ZfW (Zugförderung und Werkstätte) seitig ist festzuhalten, dass der Einsatz des Lokpersonals an Grenzen gestossen und

eine Mehrbelastung kaum realisierbar ist. Neben den fahrplanmässigen Fahrten mussten auch Einsätze für die Bauabteilung durchgeführt, die Loks unterhalten und kleinere Reparaturen ausgeführt werden, was oft kostbare Stunden beansprucht.

Leider hat die ölgefeuerte HG 2/3 Breithorn nicht die erwarteten Leistungen gebracht. Da dieses Fahrzeug auch ein grösseres Brennerproblem aufweist, dessen Behebung beträchtliche Kosten verursachen würde, steht sie für die kommende Saison nicht zur Verfügung.

Erfreulich ist der Fortschritt der Arbeiten bei den HG 4/4. Der erste Rahmen ist in den Werkstätten der Firma Stadler Rail in Winterthur so zusammengestellt, dass die Nietarbeiten durchgeführt werden können. Geplant ist noch dieses Jahr eine Überfuhr nach Chur, wo mit dem Einbau von Komponenten begonnen werden kann.

Neben den vielen Unterhaltsarbeiten bei den Infrastrukturen ist vor allem der Fortschritt bei der Sanierung des Scheiteltunnels zu vermerken. In Realp zeugen Drehkran, Kohlenumschlagsgerät und die Zyklonstaubsaugeranlage von der baldigen Fertigstellung der Bekohlungsanlage, eine Bedingung für den Beginn der zweiten Bauetappe.

Während der Fahrsaison stellte uns die MGB (Matterhorn Gotthard Bahn) wiederum die Diesellok HGm 4/4 61 zur Verfügung. Sie diente als Rückfallebene im Falle von Waldbrandgefahr oder Ausfall einer Dampflok. Sie wurde dann auch am 11. August eingesetzt, um einen Personenzug, der auf Grund eines Schadens der Lok 4 im Bereich Kesselrohre beim Strassenübergang Muttbach stecken geblieben war, nach Realp zu führen. Dass wir von weiteren, grösseren Unregelmässigkeiten verschont blieben, ist sicher dem professionellen Umgang unserer Fronis mit Rollmaterial und Infrastrukturen zuzuschreiben sowie dem Umstand,

dass sie alle nur ein Ziel verfolgen – ein aussergewöhnliches Kulturgut instand zu halten und zu betreiben, damit sich eine Vielzahl von Menschen daran erfreuen kann.

Wie in den vergangenen Jahren wurde gleich nach dem letzten Zug mit den Einwinterungsarbeiten begonnen. Da sich die Natur von der allerschönsten Seite zeigte, konnten diese Arbeiten, wie Abbau der Steffenbachbrücke, Ausbau der absenk- baren Zahnstange in Oberwald, Tunnel- schliessungen und so weiter, problemlos und ohne Zeitverzögerung durchgeführt werden.

### Unwetterschäden

Kurz nach Beendigung der erwähnten Tätigkeiten wurde uns einmal mehr bewusst, dass sich unsere Bahn im alpinen Gelände befindet, wo die Natur ihre eigenen Gesetze hat. Die enormen Sturmschäden zwischen Oberwald und Gletsch sowie den Stationen Furka und Tiefenbach durch Murgänge, Hangrutsche und Unterspülungen haben Hunderte von Einsatzstunden unserer Fronis innert Kürze zunichte gemacht. Instandstellungsarbeiten für geschätzte Schäden von rund CHF 500'000 können nur mit grossen Aufwendungen nach der Schneeräumung 2012 in Angriff genommen werden. In Unkenntnis des Umfangs der Schneeräumung und der möglichen Folgeschäden könnten diese Arbeiten eine Verzögerung der Saisonöffnung 2012 zur Folge haben, was wir natürlich mit allen Mitteln vermeiden möchten, um zusätzlichen Ertragsverlusten vorzubeugen. Da wir alle sehr betroffen sind von diesen Ereignissen, wird die Bauabteilung in dieser Ausgabe des DaF einen entsprechenden Bericht verfassen.

### Persönliche Worte

Liebe Leser des «Dampf an der Furka», da dies mein letzter Beitrag als Geschäftsleiter der DFB AG ist, gestatte ich mir ein paar persönliche Gedanken.

Aus familiären Gründen habe ich mich entschieden, das Amt des Geschäftsleiters per Ende Jahr einem Nachfolger zu übergeben. Dieser Entschluss ist mir nicht

leicht gefallen, habe ich doch in den vergangenen Jahren viel Herzblut, Energie und Zeit in dieses aussergewöhnliche Kulturgut gesteckt und viele Freundschaften knüpfen dürfen.

Nach den vielen Jahren in einem gewinnorientierten Unternehmen war die Führung der DFB AG eine weitere, interessante Lebenserfahrung. Ich musste zur Kenntnis nehmen, dass die Uhren in diesem Bahnunternehmen mit lauter Freiwilligen etwas anders ticken und dementsprechend auch schwieriger sind. Diese Freiwilligkeit ist meines Erachtens auch weiterhin unabdingbar und muss gepflegt werden. Sie ist ein Teil der Kultur der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, für die wir bewundert, aber auch beneidet werden.

Die Arbeit zugunsten der Dampfbahn hat mir viel Freude bereitet und ich möchte mich dafür vor allem bei meinen Kollegen der Geschäftsleitung, dem Verwaltungsrat und allen «Fronis» der verschiedenen Dampfbahnorganisationen recht herzlich bedanken. Nur wenn alle zusammen, DFB AG, SFB und VFB, am gleichen Strick und in die gleiche Richtung ziehen, wird es möglich sein, dieses Kulturgut auch für zukünftige Generationen zu erhalten.

Ich freue mich, meinem Nachfolger Urs Züllig, der ein begeisterter Dampfbahn- hänger ist, diese «Perle» im Bereich Bahnerlebnis übergeben zu dürfen und wünsche ihm dieselbe Unterstützung und Befriedigung, die ich in all den Jahren erfahren durfte.

## Urs W. Züllig, der neue Geschäftsleiter der DFB AG ab 1.1.2012, stellt sich vor

### Zur Person

Name: Urs W. Züllig  
 Jahrgang: 1957  
 Beruf: Dipl. El. Ing. ETH / Executive MBA HSG  
 Wohnhaft: 8712 Stäfa  
 Zivilstand: verheiratet mit Esther  
 Hobbys: Eisenbahn, Fotografie, Reisen, Berge, Sport

Die ersten 3 Jahre nach dem Studium verbrachte ich in Südafrika im Kraftwerksbau. Nach der Rückkehr in die Schweiz 1987, war ich für die Landert Motoren AG in Bülach, zunächst als Entwicklungsleiter Elektronik und später als Bereichsleiter Türautomatik, tätig. Nach einem Wechsel ins Marketing zur damaligen Staefa Control AG in Stäfa, und verschiedenen Firmenübernahmen, arbeitete ich zuletzt bei Siemens Building Technologies (SBT) in Zug. Dort war ich für eine globale Business Unit für Komponenten in der Gebäudetechnik verantwortlich. Seit 2008 bin ich selbständig und betreue verschie-



*Urs Züllig vor der imposanten Albigna-Staumauer im Bergell  
 Urs Züllig, devant l'imposant barrage de l'Albigna dans le Bergell*

dene Mandate in der Industrie und im Immobilienbereich.

### Von der BT 9 zur DFB AG

Die Faszination für die Bahn und in besonderem Masse für Dampflokomotiven

habe ich wohl von meinem Grossvater. Er nahm mich, als aktives Gründungsmitglied und Dampflokführer des Dampfloki-Clubs Herisau, als Bub mit auf die BT9. Seither pflege ich das Hobby Eisenbahn in allen Facetten. Während des Studiums belegte ich Fächer in Eisenbahntechnik. Den 3-jährigen beruflichen Einsatz in Südafrika benutzte ich, um meine Freizeit AUF und UM Dampfloks bei der SAR und im Land der Garrats in Zimbabwe zu verbringen. Fotoexpeditionen zu den Schweizer Bahnen führten mich vor der Betriebseinstellung der Bergstrecke auch an die Furka. Später habe ich das grossartige Werk als Aktionär und Gönner unterstützt und mich bei einer gelegentlichen Fahrt oder Wanderung von den Fortschritten überzeugt. Als Folge der beruflichen Neuorientierung ergab sich mehr Freizeit. So habe ich mich als Froni für einen Einsatz an der Furka gemeldet. Nach einem ersten Versuch im Rollmaterial Unterhalt und verschiedenen intensiven Gesprächen, habe ich mit Freude die Wahl zum neuen Geschäftsführer ab 1.1.2012 durch den Verwaltungsrat angenommen.

### Erste Eindrücke

Nach meiner Wahl im August begann für mich die intensive Zeit des Kennenlernens. Besonders gefreut hat mich die herzliche und spontane Aufnahme in den Kreis der DFB-Begeisterten. Eindrücklich ist das enorm vielfältige Tätigkeitsspektrum und mit wie viel Enthusiasmus, Freude und Stolz diese Aufgaben von den freiwilligen Mitarbeitern wahrgenommen werden. Besonderen Respekt verdienen auch die hohe Professionalität und das enorme Engagement von Schlüsselpersonen, welche die verschiedenen Kerngebiete der Bahn verantworten.

Auf der praktischen Seite erhielt ich die Gelegenheit, das Unternehmen und die Akteure durch intensive Mitarbeit in verschiedenen Arbeitsgruppen im Masstab 1:1 kennenzulernen. So konnte ich bereits bei wichtigen Themen wie dem Betriebskonzept 2012, der Neuausrichtung des Marketings, der Informatik oder dem neuen Web-Auftritt meine Ideen einbringen. Mein besonderer Dank geht an Peter

Bernhard, der es verstanden hat, mich vom ersten Tag an durch eine geschickte Kombination von Information und Einbezug in praktische Aufgabenstellungen an meine künftige Aufgabe heranzuführen.

### Ziele und Herausforderungen

Die Pionierphase ist für die DFB AG mit der Erreichung von Oberwald abgeschlossen. Trotzdem stehen der Organisation als Ganzes, nicht erst seit dem Unwetter von Anfang Oktober, weitere grosse Herausforderungen bevor.

Es gilt nun, gemeinsam neue Horizonte und Etappenziele zu definieren, und diese dann schrittweise zu realisieren. Der Verwaltungsrat hat die Geschäftsleitung beauftragt, eine Strategie zu entwickeln und die Teilschritte zur Umsetzung in einem Business-Plan festzuhalten.

Mein Ziel wird es sein, die Organisation so zu führen, dass wir gemeinsam im Sinne des Leitbilds unseren Fahrgästen ein so aussergewöhnliches Erlebnis bieten, dass sie es weitererzählen und selber gerne wiederkommen. Unsere freiwilligen Mitarbeiter sollen ihre Tätigkeit so ausüben können, dass ihre Begeisterung auf die Erlebnissuchenden ausstrahlt. Es ist und bleibt die erklärte Absicht, das Erfolgsmodell «Freiwilligenarbeit» zu stärken und verbunden mit Spezialisierung und Professionalisierung weiter auszubauen.

Ich freue mich darauf, die neuen Aufgaben und Herausforderungen gemeinsam mit allen, deren Herz für die Dampfbahn an der Furka schlägt, zu bewältigen und natürlich speziell auch auf die zahlreichen Begegnungen mit Gleichgesinnten.

## Dank an Urs Züllig

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal DFB

Einleitend möchte ich dir, Urs Züllig, im Namen unseres DFB-Personals, ganz herzlich für deine Bereitschaft danken, die Geschäftsleitung unserer Bahn zu übernehmen.

Dein Einstieg in unser Unternehmen war eigentlich recht spannend. Du hast dich per Mail als Einzelhelfer für den Rollmaterial-Unterhalt angemeldet. Bereits bei meinem telefonischen Rückruf erlebte ich dich als anregende und erfahrene Persönlichkeit, sodass ich nicht ganz ohne Hintergedanken dir meine Not, geeignete Kaderleute für die DFB zu finden, schilderte. Es verfiel nicht. Du wolltest einfach bei Jost Ziegler im Wagenunterhalt dein theoretisches Wissen aus deiner ETH-Studienzeit (Nebenfach «Traktionstechnik») in der Praxis erfahren. Anscheinend hast du bei deiner Arbeit im Depot Realp einen guten Eindruck gemacht und auch selber gewonnen. Dank deiner Zusage zu einem persönlichen Gespräch in der historischen Lok-Remise, Uster ZH, wurde mir klar: «Der wäre

der richtige Mann, um die DFB-Freiwilligen zu führen.» Abwarten war angezeigt! Einige Wochen später willigste du zu meiner Überraschung ein, dass ich dich unserem Verwaltungsratspräsidenten, Oskar Laubi, vorstellen durfte. Oskars Kommentar: «Ja, das wäre DER Mann.» Die aufschlussreichen Gespräche mit unserem gegenwärtigen Geschäftsführer, Peter Bernhard, haben dich sicher auch bestärkt, allenfalls seine Nachfolge zu übernehmen. Als ganz «gewöhnlicher» Neuer nahmst du am Schnuppertag schliesslich teil. Die Spannung und Hoffnung stieg, dann kam deine Zusage. Du hast unser Unternehmen von unten nach oben sorgfältig kennengelernt. Deine Zusage war auch für mich eine grosse Entlastung, hatte doch das über Monate sich hinziehende Suchen nach einem Nachfolger von unserem allseitig sehr geschätzten Peter Bernhard einen hoffnungsvollen Abschluss gefunden. Ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit unter deiner Leitung.

# Peter Bernhard – 8 Jahre Geschäftsleiter der DFB AG

Von Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Das war schon ein Schlag für mich, als mir Peter Bernhard vor etwas mehr als einem halben Jahr in einem persönlichen Gespräch mitteilte, dass er auf Ende Jahr zurücktreten werde – mir quasi seine Kündigung präsentiert hatte. Bei der DFB AG ist ja wie bei vielen grösseren Aktiengesellschaften der Verwaltungsrat nur für strategische und andere im Gesetz klar definierte Aufgaben zuständig. Die eigentliche operative Geschäftsführung ist an die Geschäftsleitung delegiert. Und wenn der Geschäftsführer, der Kopf der Geschäftsleitung, von einem Tag auf den andern kündigt und man eine solche wirklich nicht erwartet hat, kommen einige Zweifel und Ängste auf.

Ich mag mich gut erinnern, was für mich vor 4 Jahren die ausschlaggebenden Argumente für ein Ja waren auf die Anfrage, ob ich für die Wahl zum VRP der DFB AG bereit wäre. Neben den ideellen Zielsetzungen (Freiwilligen-Betrieb und Sicherung eines Kulturgutes) war es die Person von Peter Bernhard. Mein Bauchgefühl sagte mir, dass das eine Persönlichkeit ist, mit welcher ich gut zusammenarbeiten und mit welcher ich wichtige Werte teilen würde. Dieses Bauchgefühl hat sich über vier Jahre Zusammenarbeit bestätigt. Und deshalb war die erste Reaktion auf Peters Mitteilung Unglauben und Unverständnis. Seine Begründung mit familiären Aufgaben hat mich sofort überzeugt und mir einmal mehr bestätigt, was für ein feiner, differenzierter Mensch hinter dem mächtigen Körper und der eindrucksvollen Statur steckt.

«Gefunden» und berufen worden ist Peter Bernhard im Jahre 2003 von Peter Schwarzenbach (von wem denn sonst? – er ist auch eine der zentralen Persönlichkeiten, dank derer die DFB AG da ist, wo sie heute ist). Von ihm habe ich gehört, dass die Einstellung recht dramatisch verlief, waren doch zu wenige Verwaltungsräte ange-reist, welche die Wahl hätten beschliessen müssen. Es hat aber offensichtlich letztlich

geklappt und Peter Bernhard hat es seither geschafft, die damaligen und seitherigen Fronis sowie eine gute Führungs-Crew um sich zu scharen und mit der Fahne vorn zu marschieren und allen zu zeigen, wo es dem Weg lang geht. Er hat sofort zugepackt und mit einem unglaublichen Feeling erkannt und gespürt, wo etwas faul ist, wo es ihn braucht und wo nicht.

Ein Beispiel aus jüngster Vergangenheit ist, wie Peter Bernhard auf die Schäden des Unwetters vom 10. Oktober 2011 reagiert hat: Er hat die Berichte und Informationen der Gebrüder Willi als professionell qualifiziert und daraufhin eine Strategie entwickelt, was wer wo und wann zu tun hat, damit im nächsten Sommer der Betrieb möglichst termingerecht wieder aufgenommen werden kann. Krisenmanagement in Vollendung!

Zu seinen Führungsprinzipien gehört auch, dass Dienstwege eingehalten werden («wo kämen wir denn sonst hin?») und er dies auch deutlich fordert – mit Humor, im Wiederholungsfall kann's aber auch mal giftig werden. Er hat auch ein ausgezeichnetes Gespür entwickelt, wo er selber als operativer Leiter die DFB AG vertreten muss, wo er sich vertreten lassen kann – und er hat auch mir jeweils fein zu verstehen gegeben, wo meine Anwesenheit sinnvoll wäre. Gerade die erwähnten Eigenschaften haben dazu geführt, dass es immer wieder mal Konfliktsituationen gegeben hat. Auch dort wo ich nicht Partei war, habe ich immer wieder festgestellt, wie er – oft im Gegensatz zu seinen Kontrahenten – offen ist, Fehler zugeben und Hand bieten kann. Dass niemand unersetzlich ist, wissen wir alle. Und manchmal sind wir überrascht, wie schnell eine Lücke geschlossen werden kann. Im Falle der DFB AG, scheint mir, kann dieser Glücksfall eintreffen – und dies nicht zuletzt auch dank Peter Bernhard. Wir im Verwaltungsrat sind glücklich, mit Urs Züllig einen vielversprechenden Nachfol-

ger gefunden und verpflichtet zu haben. Wie Peter Bernhard sich in den letzten Monaten eingesetzt hat, um seinem Nachfolger den Betrieb mit allen Stärken und Schwächen zu zeigen, und wie er seine Einarbeitung persönlich betreut hat, zeigt einmal mehr, was Peter Bernhard selber für die DFB AG für ein Glücksfall gewesen ist. Ich danke Peter im Namen des gesamten Verwaltungsrates für seine enormen Leistungen über die letzten 8 Jahre zugunsten der DFB und wünsche ihm für die Zukunft viel Kraft – und ich hoffe ehrlich, dass sein Kontakt zur DFB AG nicht abbricht, sondern wir auf andere Weise weiterhin auf ihn zählen dürfen.

## Impressum

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

### Redaktionskommission:

Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf,  
Tel. +41 61 901 27 20, peter.walser7@bluewin.ch;  
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,  
julian.witschi@dfb.ch;  
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,  
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;  
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solioz@dfb.ch;  
Christian Stern, Betrieb DFB AG, Tel. +41 32 622 35 17  
Hansueli Fischer-Spühler (fi), Goldenbühlstrasse 130,  
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,  
hansueli.fischer@dfb.ch  
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke),  
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

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

**Adressänderungen Aktionäre und DFB:**  
DFB-Sekretariat, Postfach 141  
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 41 888 03 03,  
administration@dfb.ch

### Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

### Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke  
Postfach 35, CH 3999 Oberwald VS

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

**Abonnement:** sFr. 35.– (Jahr) für Aktionäre

**Inseratarife:** 1/4 Seite sFr. 300.– / 1/2 Seite  
sFr. 500.– / 1 Seite sw sFr. 900.– / 1 Seite 4farbig  
sFr. 1200.– / Rückseite sFr. 1500.–  
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
VFB Verein Furka-Bergstrecke [www.v-f-b.info](http://www.v-f-b.info)  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke [www.s-f-b.info](http://www.s-f-b.info)

**Strassenfahrzeug von 1886**

## SLM- Dampfmobil

**Von Hansueli Fischer, Mitglied  
der Redaktionskommission**

*LUZERN (fi) – Das Verkehrshaus der Schweiz hat im Rahmen des Dampf-Wochenendes vom 17./18. September die in Winterthur gebaute Fahrzeug-Rarität im Betrieb gezeigt.*

Unscheinbar hat sich das Vehikel in der Verkehrshaus-Arena ausgenommen. Wie es sich für einen so betagten Oldtimer gehört, justierte erst noch der Dampf-Fachmann Martin Horath daran herum. Der Fahrer konnte starten. Der Kessel in seinem Rücken stellte Dampf mit 5 bar Druck zur Verfügung. Nach einigen Runden um den Platz sprang der eine Reifen aus der Felge. Instandstellungsversuche scheiterten. Das Dampfmobil musste in eine Werkstatt gefahren werden.

1886 leistete sich Fabrikant Charles Brown neben zahlreichen Kutschen ein dampfbetriebenes «Automobil» und war damit der Zeit voraus. Brown war nicht nur Mitbegründer der BBC (Brown Boveri & Cie.), der heutigen ABB in Baden, sondern 1871 auch der Unternehmensgründer der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur.

Die mechanischen Teile des Vehikels stammen aus dem 19. Jahrhundert. Die Kesselanlage wurde 1981 vollständig erneuert. Die Restaurierungsarbeiten wurden durch die Sektion Wil des Schweizerischen Technischen Verbandes STV zu ihrem 75-Jahr-Jubiläum geleistet. Zur Eröffnung des Technoramas war das Dampfmobil wieder fahrfähig gemacht worden. Es war der Star am Eröffnungsumzug in der Eulach-Stadt.

Das SLM-Dampfmobil verfügt über eine 2 Zylinder Verbund-Dampfmaschine mit 2 PS (1,5 kW) Leistung. Boh-

rung 75/115, Hub 120 Millimeter. Dampfkessel-Durchmesser 365 Millimeter, 74 Röhren im Kessel, sechs Petrolbrenner. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 10 Kilometer pro Stunde. Der Kessel schluckt pro Betriebsstunde etwa 3 Liter Petrol.

Am Wochenende beförderte auch die mit Dampflok geführte Gartenbahn junge und weniger junge Passagiere. In der Schienenfahrzeughalle wurde stündlich anhand der aufgeschnittenen Brünig-Lok die Wirkungsweise der Dampfmaschine gezeigt und kompetent erläutert.



Foto: Hansueli Fischer

*Dampfmobil / Tricycle à vapeur*



Foto: Hansueli Fischer

*Vorführung Brüniglok / Démonstration loc du Brünig*



Foto: Hansueli Fischer

*Gartenbahn / Train de jardin*



Foto: Claude Solloz

Stopfen der Gleise / Bourrage de la voie



Foto: Claude Solloz

Und tief unten rauscht der Rotten... / Et tout en bas coule le Rhône...



Foto: Claude Solloz

Unterspülte Gleise kurz vor dem Rhone-Viadukt. Beachte links im Bild die berühmte Foto-Kurve der Passstrasse vor dem unteren Kehrtunnel-Tor und rechts im Bild den Wanderweg (grünes Band) Oberwald-Gletsch. / Voie affouillé juste en-dessous du viaduc du Rhône. On remarque à gauche le fameux « virage photo » avant le portail aval du tunnel hélicoïdal et à droite le chemin de randonnée (bande verte) Oberwald-Gletsch.



Foto: Claude Solloz

Der sofort herbeigeschaffte Bagger trug den Schutthaufen ab / L'excavatrice aussitôt acheminée sur place a déblayé les gravats



Foto: Beat Moser

Murgang über Passstrasse auf Gleis / mit Geländer-Trümmer der Strassenabschrankung. / Coulée de boue par-dessus la route du col / avec restes de balustrade de la route



Foto: Beat Moser

Auf einer Länge von rund 400 Metern sind die Gleise bis zu 70 cm Tiefe unterspült. / Voie affouillée jusqu'à une profondeur de 70 cm sur une distance d'environ 400 mètres

**Furka Bergstrecke vom Unwetterereignis vom 10. Oktober 2011 stark betroffen**

## Unwetter an der Furka

Von Walter Willi, Bau/Infrastruktur

Eine Kaltwetterfront erreichte am Freitag, 7.10.2011, die Zentralalpen und brachte ab 1500 Meter ü. M. bis zu einem halben Meter Schnee. Im Verlauf des Sonntags, 9.10.2011, wurde die Kaltfront innerhalb weniger Stunden durch eine Warmfront abgelöst. Dieser Wärmeeinbruch und die heftigen Regenfälle bis auf 3000 Meter ü. M. führten zu sehr grossen Wasserabflüssen in den Bergregionen. Dadurch kam es in einzelnen Gebieten im Verlaufe des Montags, 10.10.2011, zu Überschwemmungen und Murgängen. Im Gebiet Oberwald–Grimsel–Furka waren die Regenfälle anscheinend besonders heftig und führten zu grossen Schäden an Infrastrukturen.

Aufgrund eines Hinweises über den Unterbruch der Furkastrasse und die im Bereich Rhonequelle festgestellten Wassermassen wurde die Strecke im Verlauf des Dienstags, 11.10.2011, ein erstes Mal durch die Bauabteilung begangen. Dabei konnte das Schadensmass an Gleistrasse und Bauwerken aufgenommen werden. Der Verdacht, es könnten noch weitere Abschnitte betroffen sein, erhärtete sich nach weiteren Begehungen am Freitag, 14. Oktober 2011. Im Abschnitt Furka–Tiefenbach, zirka 200 Meter oberhalb der Sidelenbrücke, ereignete sich ein grosser Murgang von 25 Meter Breite und 250 Meter Länge bis zum Reusslauf. Unterhalb des Trassees fehlen rund 1000 m<sup>3</sup> Material der Dammschüttung.

Die ersten Sofortmassnahmen am beschädigten Bahntrasse Oberwald–Gletsch sind bereits zwei Tage nach dem Ereignis eingeleitet worden. Entwässerungsgräben und Durchlässe wurden vom aufgefüllten Geröll befreit, Überspülungen weggeräumt und noch vorhandener Schotter ins Schotterbett zurückgeschöpft. An diesen ersten Arbeiten beteiligten sich rund 60 freiwillige Helferinnen und Helfer. Zur gleichen Zeit be-

gannte die Bauabteilung mit den Planungsarbeiten der schwierigen Schadenobjekte wie neu zu erstellende Stützwerke etc. Aufgrund der fortgeschrittenen Jahreszeit und des Umstandes, dass die Strecke aufwändig wieder ausgewintert werden müsste, können weder Material- noch Maschinentransporte über die Schienen ausgeführt werden.

Die weitere Schadenbehebung wird erst nach der etappenweisen Schneeräumung ab Mai 2012 möglich sein. Entscheidend für die Arbeitsaufnahme im Frühling 2012 werden die angefallene Schneemenge und die klimatischen Verhältnisse (Lawinengefahren) sein.

Eine schlüssige Aussage über die Dauer und den Verlauf der Arbeiten und eine allfällige Betriebsaufnahme auf allen Streckenabschnitten kann im Moment nicht gemacht werden.

In folgender Tabelle sind die Schäden zusammengefasst:

Abschnitt	Mengen/ Anzahl
Oberwald–Gletsch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterspülte Gleise auf ca. 400 Meter Länge, fehlende Schottermenge ca. 400 Tonnen</li> <li>• Überspülte Gleise auf ca. 300 Meter Länge</li> <li>• Zerstörte Entwässerungsgräben längs ca. 400 Meter</li> <li>• Aufgefüllte Durchlässe, quer 12 Stück</li> <li>• Murgang auf Gleistrasse, 50 Meter Länge, ca. 400 m<sup>3</sup></li> <li>• Beeinträchtigung Wasserfassung 2</li> <li>• Hangrutsch unterhalb Gleis auf einer Länge von ca. 15 Meter, Rutschung bis zum Lauf der Rotten, es fehlen ca. 300 m<sup>3</sup> Material; neues Stützwerk notwendig</li> </ul>
Furka–Tiefenbach	<p>Hangrutsch unterhalb Gleis auf einer Länge von ca. 25 Meter, Rutschung bis zum Lauf der Furkareuss, es fehlen ca. 1000 m<sup>3</sup> Material; neues, aufwändiges Stützwerk notwendig.</p>



Foto: Regula Willi

*Zwischen Tiefenbach und Furka ist der Hang unterhalb des Streckengleises bis 250 m tief zur Furkareuss abgerutscht. / Entre Tiefenbach et Furka, glissement de terrain en dessous de la voie, long de 250 mètres jusqu'à la Furkareuss.*

Selbstverständlich wird sich die Bauabteilung bemühen, die Arbeiten zielgerichtet und mit vollem Elan anzugehen. Bereits jetzt wissen wir, dass nebst den Fremdkosten rund 4000 Arbeitsstunden von freiwilligen Mitarbeitern zur Schadenbehebung notwendig sind.

Der Aufwand für die Schadenbehebung wurde bereits auf rund CHF 500'000.– (anfallende Fremdkosten) berechnet.

Der Froni aus Vietnam

## Interview mit Trần Dinh Hung

Das Interview führte Manfred Willi

Vom 16. Juni bis am 10. September 2011 war einer der am weitesten hergereisten Fronarbeiter an der Furka anzutreffen. Trần Dinh Hung aus Ho Chi Minh City (Vietnam) ist Eisenbahner, ebenso wie sein Vater, welcher bis 1975 als Lokführer mit unseren Dampfloks auf der Strecke Krong Pha–Da Lat unterwegs war.

Vor seiner Heimreise befragten wir ihn über seine Eindrücke rund um die Furka-Bergstrecke.

**DaF: Hung, was ist Deine Motivation für die Mitarbeit bei unserem Projekt?**

Zu den Dampflokomotiven, welche jetzt an der Furka-Bergstrecke unterwegs sind, habe ich eine ganz tiefe Beziehung. Ich wuchs neben dem Depot in Da Lat auf und kannte jede Lok, jeden Lokführer und jeden Heizer. Der Geruch von Kohle, Dampf und Öl weckt Erinnerungen an meine Jugendzeit.

**DaF: Du vermisst also die Zahnradbahn?**

Sicher. Die Stilllegung und der Abbruch der Strecke im Jahr 1975 haben auch meine beruflichen Pläne durchkreuzt. Ich hatte kurz zuvor die Ausbildung als Heizer begonnen und wollte wie mein Vater Lokomotivführer werden.

Im Jahr 1990 war ich traurig, als die Dampflokomotiven aus meiner Heimat abtransportiert wurden. Heute weiss ich, dass diese bei der DFB in guten Händen sind. Und ich bin sicher, dass sie dem Schneidbrenner nicht entgangen wären, hätten sie die Schweizer nicht geholt.

**DaF: Für welche Projekte und Tätigkeiten hast du dich bei der DFB eingesetzt?**

Ich arbeite vor allem in der Bauabteilung mit. Im Juni half ich mit Gleisbaulehrlingen und Fronarbeitern am Totalumbau

des Zahnstangengleises zwischen Furka und Tiefenbach mit. Ich konnte die Bewässerungsanlage bedienen, den Bau der neuen Wasserfassung unterstützen, bei Transporten auf Schiene und Strasse mithelfen, bei Unterhaltsarbeiten an Wagen und im Magazin mitarbeiten. Auch durfte ich ein Wochenende lang den Dienst auf der Dampflok miterleben.

**DaF: Was hat Dich bisher am meisten beeindruckt?**

Es imponiert mir, wie sich Freiwillige für das Projekt einsetzen, hart arbeiten und verantwortungsvoll handeln. Obwohl ich das Metier Eisenbahn aus meiner beruflichen Tätigkeit gut kenne, habe ich bei der DFB sehr viel dazugelernt.

Zwei Anlässe haben mir speziell gut gefallen: Ein abendliches Barbecue nach erledigter Arbeit im Depot Gletsch mit der Lokcrew und Freunden sowie ein Treffen mit denjenigen Kollegen, welche im Jahr 1990 nach Vietnam kamen, um die

Dampflokomotiven nach Hause zu holen. Dabei traf ich Leute, welche ich seit 21 Jahren nicht mehr gesehen habe.

**DaF: Welches sind Deine Wünsche für die DFB?**

Ich hoffe, dass die Lokomotiven in so gutem Zustand bleiben und noch viele Passagiere erfreuen werden. Ausserdem hoffe ich auf einen finanziellen Erfolg, und dass diese spezielle Bahn von Unfällen und Naturereignissen verschont bleibt.

**DaF: Was wünschst Du Dir für die Eisenbahnen in Vietnam?**

Ich wünsche mir sehnlichst, dass die Zahnradbahn Krong Pha–Da Lat bald wieder aufgebaut wird.

**DaF: Dein persönlicher Wunsch?**

Ich wünschte, ich könnte wieder in die Schweiz kommen und mich bei der DFB engagieren.



Foto: Manfred Willi

*Hung bei der Bedienung der Bewässerungs- und Löschanlage nahe der Dienststation Rhonequelle / Hung lors de la mise en marche de l'installation d'arrosage et d'extinction, près de station de service Source du Rhône.*

Eine Kapuzinerniederlassung in Realp

## Hotel Post Realp

Von Jürg Zimmermann

*Am Abend des 12. Novembers im Jahre 1779 klopfte Johann Wolfgang Goethe an die Türe des Kapuziner Hospiz in Realp. Die Gastlichkeit war franziskanisch bescheiden, dem müden Wanderer aber hochwillkommen. Und während der grosse Dichter seine, aus Eiern, Milch und Mehl gar mannigfaltig zusammengebrachte Speise ass, liess er sich über das Leben der Kapuziner im Gotthardraum berichten.*

Die Kapuzinerniederlassung in Realp, erste Erwähnung 1448 mit der Kapelle Heilig Kreuz, war schon früh eine gastliche Stätte für die Reisenden des Furkapasses. Nach ihrer definitiven Ankunft 1735, schlossen die Kapuziner an die bestehende Kapelle eine Herberge, in der Art eines Klösterleins an und 1740 erhielten die Patres in Realp vom apostolischen Nuntius Durini die Erlaubnis, Kirchen- und Hausgelder selbst zu verwalten, die Einkünfte aus Geld und Opfer in eigenem Verwahr zu behalten. Seit ungefähr 1750 wallfahrteten oft Walliser über die Furka nach Einsiedeln und fanden im Hospiz in Realp Kost und Herberge. Als Entgelt durften die Kapuziner alljährlich im Oberwallis ein Almosen einziehen, das zumeist aus Schafen bestand. Unter dem Urner Kapuziner P. Arsenius Senn (1803–1881), Superior und Kuratkaplan von Realp, wurde gegenüber dem Pfrundhaus (Kaplanei) ein neues Hospiz erbaut, das neu als Gasthaus diente. Die Gaststätte erhielt auch das Ausschankrecht (Wirtschaftsrecht). 1876 verordnete der Provinzialminister der Schweizer Kapuziner in Luzern den Verkauf des neuen Hospizes mitsamt Wirtschaftsrecht. Dies geschah unter dem Superior P. Hieronymus Imhof. Die Kapuzinerniederlassung blieb weiterhin bestehen, aus der Kuratkaplanei (die der Kapuzinerpfarre Andermatt unterstand), wurde 1882 eine eigene Kapuzinerpfarre

mit einer neuen Pfarrkirche im neugotischen Stil.

Der neue Besitzer der Herberge hiess Josef Maria Simmen, der mit dem Haus auch das Wirtschaftrecht übernahm und in der Folge führte er den Betrieb als Hotel Post weiter.

Die Tochter Rosa Simmen heiratete 1907 den Muotathaler Josef Gwerder, der 1910 einen neuen Hotelbau plante. Dazu wurde nicht etwa ein neuer Standort gesucht, sondern es sollte am selben Ort zu stehen kommen. Darum wurde das alte Hotel abgebrochen und das Baumateriel zum Bau einer Dépendance und Stallung (später Bäckerei) und der Sennerei am östlichen Dorfeingang verwendet, wo sie bis heute gestanden hätten, wäre da nicht am Sonntag, den 6. April 1975, eine Lawine (Lochbachlawine) niedergegangen, die das Haus unter sich begrub.

Auf den Grundmauern des alten Hauses errichtete er dann sein neues Hotel nach Plänen von Georges Meyer. Es sollte ein Haus ganz aus Holz sein. Aber nicht irgendein Holz, sondern jenes aus seiner Heimat, dem Muotathal.

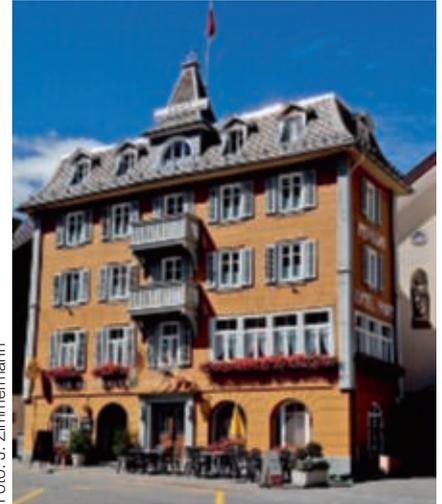


Foto: J. Zimmermann

*Hotel Post, Realp, eine kleine Nachbildung des Hotels Glacier du Rhône, Gletsch / Hôtel Poste à Realp, une petite réplique de l'hôtel Glacier du Rhône à Gletsch*

Über das Leben in diesem Hotel gibt es nur spärliche Informationen. Regionale Bibliotheken und Staatsarchive, sowie das Internet geben sich sehr verschwiegen und konnte so nur durch ein Interview und persönliche Rechercharbeit erschlossen werden.

Der Reihe nach können folgende Besitzer ausgemacht werden:

- Josef Maria Simmen
- Josef (Sepp) Gwerder
- Renner Alois, er war bekannt für seine «Totenbenli»



Foto: J. Zimmermann

*Der schöne Treppenaufgang – alles in Holz und wunderschön erhalten  
La belle cage d'escalier – entièrement en bois et magnifiquement conservée*



*Herrliche Originalbilder mit Sujets aus der Umgebung und ein einziges aus dem Muotathal / Superbes images originales avec des sujets de la région, sauf un de la vallée de la Muota.*



*Heimelige, einfache Zimmer, Toilette und Dusche auf der Etage  
Chambres simples et douillettes, toilettes et douche à l'étage*

- Infanger Erwin & Marie, Erwin Infanger war ursprünglich Bildhauer (1957)
  - Artho Peter & Trudi, sie kamen aus der Ostschweiz (1981)
  - Simmen Armand und Barbara (1989)
- Seit 1989 ist das Hotel im Besitz der Familie Simmen und heute gehört es Barbara + Armand Simmen. Die neuen Besitzer übernahmen aber ein dem Zerfall preisgegebenes Hotel und mussten es mit viel Aufwand renovieren. Und da der Heimatschutz das Haus als schützenswert einstuft (Rote Liste) und es unter Heimatschutz stellte, musste zudem auch viel restauriert werden.

Die Renovations- und Restaurationsarbeiten begannen im Mai 1989 und am 13. Dezember desselben Jahres konnte das Hotel in neuem Glanz eröffnet werden. Aufgrund der strengen Auflagen des Heimatschutzes musste das ganze Haus in seiner Originalität erhalten bleiben, was bezüglich der Brandschutzauflagen eine echte Herausforderung war. Beeindruckt vom vielen Glas und Holz, fällt einem nicht viel auf, wenn man die 64 Stufen, die zu den 15 Zimmern, auf drei Stockwerke verteilt, hinaufgeht. Das ganze Haus wurde im Innern mit einem apyrischen (feuerhemmend) Anstrich versehen.

An und in den Räumen durfte auch nicht viel verändert werden. Die Täfelung oder Lamperie musste im ganzen Haus im Original erhalten bleiben und für die Tapeten gab der Heimatschutz den Stil, passend zur damaligen Epoche, im Jugendstil vor. Von besonderer Einzigartigkeit, ein echtes Bijou, ist der «Speisesaal», der 60 Gästen Platz bietet – schon fast einem Spiegelsaal ähnelnd. Auf der einen Seite eine Fenster- und Spiegelfront, in der sich die gegenüberliegende Seite mit ihren auf die Wand aufgetragenen Ölbildern spiegelt. Gemalt wurden die Bilder, gegen Kost und Logis, in den Jahren 1921 bis 1924 von Herman Freudenau, geboren am 20. Februar 1878 in Bielefeld, von Beruf Malermeister, lebte in Erstfeld und verstarb am 24. Dezember 1948 im Kantonsspital Luzern.

Es sind 8 auf Leinen aufgemalte Szenarien, davon 7 aus dem Urserental und der Göschenalp. Eines aber, darauf bestand der aus dem Muotathal stammende Sepp Gwerder, musste aus seiner Heimat, dem Muotathal, sein.

Der Reihe nach:

- Dorf und Kirche Muotathal
- SAC-Hütte Rotondo mit Witenwasserstock und Leckihorn
- Pizzo Centrale von der Albert-Heim-Hütte aus
- Albert-Heim-Hütte mit Galenstock
- Göschenalp mit Feldschijen
- Rhonegletscher mit Gelmerhörner und Tialaplistock
- Pizzo Lucendro
- Grosstal mit Engelberger Rotstock

So blieb das Hotel in seiner ganzen Ursprünglichkeit erhalten, nicht nur von innen sondern auch von aussen und wird immer wieder von historisch interessierten Architekten aufgesucht. So war auch der aus Flüelen stammende Urner Poet und Maler Heinrich Danioth oft zu Gast in diesem Haus und liess sich von diesem ursprünglichen und wilden Tal inspirieren. Aber auch Gäste wie Bernhard Russi, Adolf Ogi, Franz Steinegger und Sepp Blatter schätzten dieses einfache und ursprüngliche Ambiente.

So passt das Hotel in seiner ganzen Art sehr gut zur historischen Dampfbahn an der Furka und wird meist auch in diesem

Zusammenhang gebracht, bzw. besucht. Auch heute, pünktlich zum Mittagschlag, füllt sich die Gaststube mit einem Mal, alle Tische sind besetzt. Und für die meisten der Gäste steht eine Fahrt mit der Dampfbahn im Vordergrund. Der Spielraum des Speiseplans ist beschränkt, bzw. lässt keine grossen Experimente zu. Die Gäste wollen das was sie kennen oder in Verbindung mit der Umgebung bringen können, wie zum Beispiel ein Fondue oder ein Raclette. So wird heute auf mehreren Tischen ein Fondue aufgetischt. Als Spezialität bietet die Küche verschiedene Arten von Spätzle und Rösti und wenn es tatsächlich verlangt würde, käme der Koch, übrigens aus dem Elsass, nicht in Verlegenheit, das heimische Gericht «Gschlütter» zuzubereiten.

Das Urserntal durchlebt zurzeit einen grossen Wandel. Durch den neuen Gotthardbasistunnel wird das Urserntal mit dem öffentlichen Verkehr schwieriger, bzw. zeitraubender zu erreichen. Aber andererseits wird die Region durch die enormen Investitionen in ein Ferien-Resort in Andermatt, durch den ägyptischen Investor und Milliardär Samih Sawiris, aufgewertet. Und mit der Eröffnung der durchgehenden Dampfbahnstrecke über die Furka, von Realp bis Oberwald, erhält das Urserntal eine zusätzliche touristische Attraktivität.

Fluch oder Segen – die Erwartungen sind gross, aber ebenso gross sind die anstehenden Herausforderungen, denen sich die Talgemeinschaft zu stellen hat.

Zum Schluss muss es doch noch ausdrücklich erwähnt werden, dass die DFB «Fronis» immer willkommene Gäste im Hotel Post sind und die Frage nach der Beziehung von Frau und Herr Simmen zum DFB lässt sich sehr einfach beantworten: sie beide gehören zu den Gründern der VFB Sektion Gotthard vom 9. Januar 1998.

#### Quellen

Interview mit Barbara + Armand Simmen  
Dr. Christian Schweizer, Provinzarchivar,  
Provinzarchiv Schweizer Kapuziner Luzern (PAL)  
Daniela Walker, Leiterin Stadtarchiv/Stadtarchivarin  
Post Hotel von Francesco Dal Negro (1986)  
Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band IV,  
von Thomas Brunner

#### 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 Ende September.

Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

#### Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15, E-Mail: personaldienst@dfb.ch

#### Mitglied werden

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

#### Aktien kaufen

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

#### Spendemöglichkeiten

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

Einzahlungsschein-Muster:



Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7,  
Swift-Code: BCV SCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

# Demontage der Steffenbachbrücke am 6. Oktober 2011

Von Kurt Schrotberger

*Bei prächtigstem Herbstwetter konnten 29 Gäste die von Godi Benz souverän geleiteten Demontagearbeiten mitverfolgen.*

Nach einer kurzen Einführung über die Demontagearbeiten durch Kurt Schrotberger und Werner Gysi wurden die Gäste, darunter erfreulich viele Damen, mit dem bekannten kleinen Ausflugswagen C2351 zur Brücke hochgefahren.

Danach suchte sich ein jeder einen idealen Beobachtungsplatz aus. Wenn sich an der Brücke gerade nichts bewegte, fanden sie genügend Zeit, um die wunderschöne Landschaft zu geniessen.

Nach knapp 3 Stunden Arbeit war die Brücke wintersicher versorgt und die Mannschaft konnte einige notwendige Reparaturarbeiten an der Brücke vornehmen.

Die muntere Gästeschar wurde danach wieder zur Kantine Realp zurückgebracht, wo sie mit einem herrlichen Mittagessen verwöhnt wurde und Gelegenheiten hatte, Gedanken auszutauschen oder ein paar Souvenirartikel zu erstellen.

Diese weltweit einzigartige Brückenkonstruktion fasziniert immer wieder Spezialisten von nah und fern, die sich von der bestechenden Idee von Ing. Dick, der diese Brücke im Jahr 1925 entworfen hat,

beeindrucken lassen. Eine Eisenbahnbrücke der Länge von über 36 m in wenigen Stunden ohne Kran, nur mit Seilzügen, zu montieren oder demontieren, ist eine wahre Meisterleistung.

Die Besucher sind immer begeistert und beeindruckt von diesem Ereignis, das

zweifelsohne eine unschätzbare Werbeplattform für die DFB darstellt.

Einen Tag später kam dann der fatale Wintereinbruch mit grossen Schneefällen und anschliessendem Tauwetter und Regenfällen, die der DFB so viele Schäden zugefügt hatten.



Foto: Kurt Schrotberger

*Etape 1: Absenken des Mittelteils  
Etape 1 : abaissement de la partie médiane*



Foto: Kurt Schrotberger

*Etape 2: Zurückfahren des Oberteils  
Etape 2 : retrait de l'élément amont*



Foto: Kurt Schrotberger

*Etape 3: Endabsenken des Unterteils  
Etape 3 : abaissement final de la partie inférieure*

An der Rohrerstrasse in Aarau wurden schon einmal Zahnradbahn-Fahrzeuge gebaut

## Wie Budapest und Wien zu Zahnradbahnen aus Aarau kamen

Von Arthur Meyer, Zugbegleiter/Gästekbetreuer (DFB)

*Mit der Wagenwerkstätte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) auf dem ehemaligen Schlachthofareal an der Rohrerstrasse besitzt Aarau ein aktives «Kompetenzzentrum» für Zahnradbahn-Rollmaterial. Weitgehend vergessen ist, dass nur unweit dieses Standortes schon einmal Zahnradbahn-Fahrzeuge gebaut wurden. Aarauer Zahnradbahnen gelangten im 19. Jahrhundert bis nach Wien und Budapest.*

Als 1871 die erste Zahnradbahn des Kontinents von Vitznau auf die Rigi eröffnet wurde, staunte ganz Europa. Ein eigentliches Bergbahnfieber brach aus. Bald wollte jede aufstrebende Tourismusregion und jede grössere Stadt ihre eigene Bergbahn haben. Unter anderem wetteiferten auch Wien und Budapest darum, ihren Bewohnern den Panoramablick von den nahegelegenen Hausbergen auf die Stadt zu erschliessen. Budapest, damals als «Paris des Ostens» eine der mondänsten und «zeitgeistigsten» Städte des Kontinents, kam 1874 mit der Bahn auf den Schwabenberg (ungarisch: Svábhegy) der Residenzstadt Wien und deren Zahnradbahn auf den Kahlenberg sogar um ein Jahr zuvor. Die aufstrebende ungarische Hauptstadt erhielt nach der Rigi die zweite Zahnradbahn Europas.

Erbauer war der selbe Nikolaus Riggenschwaben (1817–1899), der mit seiner Erfindung den Aussichtsberg in der Zentralschweiz berühmt gemacht hatte. Beflügelt vom Rigi-Erfolg hatte der vormalige Oltenner Maschinen- und Werkstättendirektor der Schweizerischen Centralbahn (SCB) 1873 zusammen mit dem Bauingenieur und späteren National- und Ständerat Olivier Zschokke (1826–1898), einem Sohn des berühmten Schriftstellers und Politikers Heinrich Zschokke, in Aarau die In-

ternationale Gesellschaft für Bergbahnen gegründet. Die Schwabenbergbahn in Ungarn und die Kahlenbergbahn in Wien, bei denen die Aarauer Bergbahn-Gesellschaft als Generalunternehmerin auftrat, wurden die ersten Vorzeigeprojekte des jungen Unternehmens. Dieses baute in der Schweiz fast gleichzeitig eine weitere Bahn auf die Rigi – dieses Mal von Norden, von Arth-Goldau her – und die Bergbahn von Rorschach nach Heiden. Aufträge in Deutschland folgten und liessen für das Unternehmen einen dauernden wirtschaftlichen Aufschwung erwarten. Aarau knüpfte grosse Hoffnungen an das Unternehmen und nahm Riggenschwaben – sozusagen mit Vorschusslorbeeren – schon 1874 ins Ehrenbürgerrecht der Stadt auf.

Die Budapester Schwabenbergbahn (ungarisch: Svábhegyi Fogaskerekű Vasút) erfüllte alle in sie gesetzten Erwartungen

und musste ihren anfänglich noch spärlichen Fahrplan bald verdichten. Fuhr man zunächst nur in den Sommermonaten, ging man bald zum Ganzjahresbetrieb über. 1890 wurde die mit Aarauer Dampflokomotiven betriebene Strecke sogar bis zum Széchenyihegy, auf insgesamt 3,7 km, verlängert. Die Budaer Berge waren inzwischen zum beliebten Naherholungsgebiet der Bevölkerung geworden, die dem Rauch und Staub der boomenden Grossstadt entfliehen wollten. Die Reichen hatten sich schon damals ihre Villen an den Hängen oberhalb von Buda gebaut und fuhren mit der Zahnradbahn zur Talstation auf der Ecce-Homo-Wiese, dem heutigen Városmajortér, und von da weiter mit der «Elektrischen» ins Zentrum. Wirtschaftlich schwieriger gestaltete sich von Anbeginn an der Betrieb auf der 4,85 km langen, 1875 eröffneten Wiener



*Zug der Schwabenbergbahn in Budapest mit Zahnradlok Nr. 3 in den ersten Betriebsjahren. / Schwabenbergbahn à Budapest avec loc à crémaillère no. 3 au cours des premières années de service.*

Fotos: Archiv Arthur Meyer

Zahnradbahn von Nussdorf im Norden der Stadt über die Zwischenstationen Grinzing und Krapfenwaldl auf den Kahlenberg. Der Wiener Finanzkrach von 1873 wirkte noch lange nach. Die Verbindung von der Stadt zur Nussdorfer Talstation per Stellwagen liess zu wünschen übrig. Erst 1885 erhielt die Kahlenbergbahn die Konzession für eine Tramwaylinie vom Schottenring zum Zahnradbahnhof. Die Tramwagen wurden in den dichter besiedelten Teilen der Stadt von Pferden, in der Vorstadt von Dampftramway-Lokomotiven gezogen. Eine Standseilbahn von Klosterneuburg auf den Kahlenberg machte der Zahnradbahn zusätzlich Konkurrenz.

Weil die Mittel fehlten, befanden sich Anlage und Rollmaterial bald in einem desolaten Zustand. Das Ende der Bahn kam nach den mageren Jahren des Ersten Weltkriegs und der danach ausgebrochenen Kohlenot (die vormals österreichischen Kohlereviere um Mährisch-Ostrau/Ostrava lagen nun in der Tschechoslowakei). Ein schon 1912 von den Siemens-Schuckert-Werken erarbeitetes Elektrifizierungsprojekt wurde aus Geldmangel nie realisiert. Ende November 1921 fuhr der letzte Personenzug auf den Kahlenberg. Weitgehend erhalten geblieben ist die Trasse, die heute als Fussweg durch die Weinberge von Nussdorf und Grinzing führt und sinnigerweise «Zahnradbahnstrasse» heisst. Der seinerzeit sehr grosszügig gebaute Zahnradbahnhof in Nussdorf dient als gern besuchtes Gasthaus – umrundet von den Triebwagen der Strassenbahnlinie D, die ihre Wendeschleife dort hat, wo einst die Züge der Riggerbachschen Bergbahn bereitgestellt wurden.

Anders als ihr Wiener Pendant hat sich die Budapester Zahnradbahn bis heute erhalten. 1929 wurde sie elektrifiziert und auf das einfachere Zahnstangensystem von Riggerbachs Schweizer Landsmann Emil Strub (1858–1909) umgebaut. Die ab nun eingesetzten elektrischen Rowanzüge waren in Lizenz der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) von der Budapester Maschinenfabrik Ganz gebaut worden – ebenfalls einer Schweizer Gründung (Abraham Ganz, 1814–1867, stammte aus Embrach im Zürcher

Unterland). In den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts erhielt die Bahn neue Triebwagen aus Österreich; der elektrische Teil stammt von den ehemaligen österreichischen Brown-Boveri-Werken (BBC), der mechanische von Simmering-Graz-Pauker (SGP).

Noch schlechter als der Kahlenbergbahn war es dem Aarauer Unternehmen von Riggerbach und Zschokke selber ergan-

gen. Das Bergbahnfieber erwies sich als vorübergehende, enden wollende Erscheinung. Während Riggerbach sich im Frühling 1880 gerade im fernen Indien um neue Aufträge bemühte, musste die Gesellschaft daheim liquidiert werden. Geblieben ist vom einstigen «Paradeunternehmen» in Aarau nur das Fabrikgebäude an der Rohrerstrasse; es dient heute als kantonales Zeughaus.



Fotos: Archiv Arthur Meyer

*Kahlenbergbahn in Wien mit der von SLM in der Schweiz gebauten Zahnradlok in den ersten Betriebsjahren; im Hintergrund die Weinberge von Nussdorf und der Kahlenberg. Man beachte den Hochsitz des Bremsers auf dem seitlich offenen Wagen / Kahlenbergbahn à Vienne pendant les premières années de service avec la loc à crémaillère construite en Suisse par la SLM; au fond, les vignobles de Nussdorf et le Kahlenberg. On remarque le siège surélevé du serre-frein sur les voitures ouvertes sur les côtés.*



Fotos: Archiv Arthur Meyer

*Zug der Schwabenbergbahn in Budapest, 1874  
Train du Schwabenbergbahn à Budapest, 1874*

In der Reihe «Passe-moi les jumelles» drehte das Westschweizer Fernsehen einen sehenswerten Film über die Furka-Dampfbahn

## Le retour de la Tonkinoise

Von Claude Solioz, Mitglied Redaktionskommission

*Der in französischer Sprache gedrehte 25-minütige Film zeigt ein ansprechendes Porträt unserer Bahn. Er ist begleitet von einem schönen Lied, gesungen von der knapp 30-jährigen Komponistin, Chansonnière und Akkordeonistin Céline Ramsauer aus Sion.*

Die Idee eines Dokumentarfilms über die Furka-Bergstrecke lag bei der Télévision Suisse Romande schon lange in den Schubladen. Jean-Paul Mudry, ein anerkannter Regisseur dieser Fernsehanstalt, konnte vor ca. 2 Jahren überzeugt werden, das Projekt zu verwirklichen, und zwar nicht wie üblich durch die Realisierung eines hübschen Eisenbahn- und Landschaftsfilms, sondern eines kurzen und prägnanten Dokumentarfilms über die Freiwilligenarbeit auf der Furka-Bergstrecke.

Um sich ein genaues Bild machen zu können, kam Jean-Paul Mudry freundlicherweise ohne Kamera zu einem Samstagseinsatz der Sektion Romandie und konnte den Betrieb auf Baustellen und im Blauen Haus verfolgen, sich mit «Bénévoles» und leitenden Personen der DFB unterhalten. Ausserdem erhielt Jean-Paul mündlich und schriftlich detaillierte Informationen über die Organisation und das Funktionieren der Dampfbahn an der Furka. Seine Idee war es nun, in einem Film die Freiwilligenarbeit an der Furka vorzustellen, indem er hauptsächlich drei bis vier Freiwillige in verschiedenen Arbeits- und Mussessituationen an Ort zeigt, ihre Aussagen (über ihre Motivation, Überzeugungen und Zweifel, usw.) und die anderer Beteiligter in Wort und Bild festhält, das ganze natürlich vor dem Hintergrund der imposanten Bahn- und Bergkulisse der Furka.

Anfang Sommer kam die Nachricht, dass das Filmprojekt nun von Jean-François

Amiguet, einem sehr kompetenten Regisseur, realisiert werden sollte. Ende Juli war die Filmmannschaft auf der Strecke und am 14. Oktober wurden die Aufnahmen ausgestrahlt.

Gut ist im Film von Amiguet, dass gleich von Anfang an das Thema der Freiwilligenarbeit angepackt wird, man sieht und hört Freiwillige auf einem Arbeitsplatz bei der Vegetationskontrolle und bei Interviews. Man ist dann voller Hoffnung, dass die Kamera und das Mikrofon nun tiefer gehend andere Aspekte der Freiwilligenarbeit ausleuchten (Gleisbau, Billetverkauf, Platzreservation, Gästebetreuung, Administration, Werkstattarbeit, Lokwartung, Logistik im Blauen Haus und in Realp, Wagenreinigung, usw.) sowie die Motivation der Leute. Aber nach 15 Minuten kommt der Film schon ins Stocken und vom Thema ab und in seinem Interview

bekommt Manfred Willi, als absoluter Kenner der Materie, keine einzige Frage betreffend die Freiwilligenarbeit gestellt: der Regisseur schwenkt ab zum anscheinend einfacheren Thema «Dampflok». Ab dann sind die weiteren Filmsequenzen wohl ästhetisch sehr ansprechend, vermögen aber den Hunger der Zuschauer nach Informationen über die Freiwilligenarbeit nicht zu stillen.

Zusammenfassend: Ein sehr schöner, ansprechender Film, der sein gestecktes Ziel – die Präsentation der Freiwilligenarbeit an der Furka – nur sehr teilweise erreicht. Trotzdem: sehr sehenswert <http://www.tsr.ch/video/emissions/passe-moi-les-jumelles/3513613-le-retour-de-la-tonkinoise.html>.

Nebenbei gesagt ist der Untertitel des Films «Le retour des Tonkinoises – Die Rückkehr der Tongkineserin» völlig falsch – die Lokomotiven, von denen die Rede ist, waren schweizerischen und deutschen Fabrikats, und dann waren sie nie auf der Yunnan-Strecke im Tongking zwischen Hanoi und Yunnanfa (heute Kuming), noch auf der «Ligne du Tonkin» auf dem linken Ufer des Genfersees.

Information zur Personal-Administration der DFB AG

## Neue Dienstaussweise

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Die freiwillig Mitarbeitenden durchlaufen vom Moment ihrer Anmeldung an **drei Phasen** bis zum Status «ständige(r) Mitarbeiter(in)-DFB AG». Über die jeweilige Dauer der einzelnen Phase entscheiden die Abteilungen in Absprache mit den Mitarbeitenden.

Die Phasen im Überblick:

**1. Interessent/Bewerber** meldet sich beim Leiter Personal (sei dies per Mail, Anmeldeformular, Telefon oder persönlich). Anschliessend erfolgt eine telefonische Einsatz-Beratung und Vermittlung

an die entsprechende Abteilung. Ein «Schnuppertag oder -kurs» verhilft dazu, sich gegenseitig besser kennenzulernen und erste Einsätze abzusprechen.

**2. Einzelhelfer:** Die ersten Einsätze beginnen. Der Neue erhält Instruktionen, arbeitet sich ein und wägt ab, ob die Tätigkeit zusagt. Auch die Kollegen und die Vorgesetzten der entsprechenden Abteilung wägen ab, ob sich eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Neuen ergeben wird. Dieses gegenseitige Sich-Finden und Erproben dauert in den einzelnen Abteilungen recht unterschiedlich lang

und hängt je nach DFB-Funktion von den mitgebrachten Fertigkeiten, den abgelegten Ausbildungsgängen und Zulassungsprüfungen sowie der voraussichtlichen Bereitschaft ab, längerfristig mehr oder weniger regelmässig seine Einsätze bei der DFB AG zu leisten. Die Abteilungsleitung entscheidet schliesslich, ob dem betreffenden Mitarbeiter die «Beförderung» zum «ständigen Mitarbeiter» angeboten werden soll. Bei diesbezüglichen Unklarheiten ist beidseitig das Gespräch zu suchen.

**3. Ständiger Mitarbeiter:** Erst jetzt erhält der betreffende Mitarbeitende den **Dienstausweis** und den Freifahrtausweis für Angehörige. Damit wird dokumentiert, dass die betreffenden Mitarbeitenden voll integriert sind, und man auf längere Sicht mit ihnen rechnen kann.

**Der neu gestaltete Dienstausweis 2012** wird vom nächsten April an nach und nach abgegeben. Er ist nur ein Jahr gültig, wird jährlich durch einen Neudruck ersetzt und umfasst auf der Vorderseite die Personalien, Foto, Gültigkeitsjahr und auf der Rückseite die Stammabteilung, bei welcher der Inhaber administrativ zugeteilt ist. Auf den bisherigen Funktionsausweis wird in Zukunft verzichtet, da für alle vom BAV geprüften Funktionen spezielle Ausweise abgegeben werden. Zu jedem Personalausweis erhält der betreffende Inhaber einen **Begleitausweis** für eine Begleitperson, welche diese bei gleichzeitiger Anwesenheit des DFB-Mitarbeiters als Gratis-Fahrausweis benutzen darf.

Sollte jemand, der schon längere Zeit immer wieder für die DFB AG gearbeitet

hat, noch keinen Dienstausweis erhalten haben, ist er/sie gebeten, direkt mit dem zuständigen Abteilungsleiter zum Thema Dienstausweis das Gespräch zu suchen.

Alle DFB AG-Mitarbeitenden haben im Verlauf dieses Jahres die Gelegenheit erhalten, ihre in der neuen Personaldatei gespeicherten Daten einzusehen, zu berichtigen und allenfalls eine aktuelle Passfoto zu übermitteln. Dank diesen Vorarbeiten können wir nun die neuen Personalausweise erstellen. Auch aus den drei zu durchlaufenden Phasen (1. Interessent/Bewerber, 2. Einzelhelfer, 3. Ständiger Mitarbeiter) sind klarere Bedingungen für die Zuteilung des DFB AG-Dienstausweises geschaffen worden.

Samstag, 27. August 2011

## Vietnamesen-Treffen auf der Rigi

Von Bruno Rütli

21 Jahre nach unserem erfolgreich ausgeführten Rückholauftrag von total sechs Dampfloks aus Vietnam trafen sich die Beteiligten von 1990 bereits zum zweiten Mal. Vor sechs Jahren lud Martin Horath nach Goldau ein, diesmal war die Rigi der Treffpunkt.

Nicht mehr alle Teilnehmer von damals waren anwesend. Von drei Personen fehlten die Adressen und Bruno Gwerder ist 2004 verstorben.

Der Grund der diesjährigen Begegnung war unser Vietnam-Kollege Hung, der für drei Monate zu Gast bei Manfred Willi weilte und auch immer tatkräftig an der Bahnstrecke mithilft. Mit Aldo Contratto war auch ein Organisator jener Zeit mit uns, ebenso ein emsiger «Schaffer» aus den Reihen der Fronis, Karlheinz Wirz aus Liestal.

Nach dem Mittagessen durften wir einen Gästeraum benutzen, um den Ausführungen von Jakob Knöpfel über die

Wiederherstellung und den Wiederaufbau der beiden Loks HG 4/4 zuzuhören.

Er ist verantwortlich für diese beiden Lokomotiven.

Ein spontan gesammelter Geldbetrag aller Teilnehmer ergab die schöne Spende von 1520.– Franken für die HG 4/4.

Mit der Abmachung, dass wir uns in zwei Jahren wieder in der Lokwerkstatt Chur treffen, brachte uns die Arth-Rigi-Bahn wieder nach Goldau zurück.



Foto: Manfred Willi

*Hung aus Vietnam, Manfred Willi, Martin Horath, Beni Christen, Bruno Rütli, Jakob Knöpfel, Hanggi Bühler, Franz Auf der Maur, Josef Nauer, Aldo Contratto.*

Aus dem ZV

## Nach Unwetter: Der Verein hilft mit all seinen Kräften

Von Julian Witschi, Sekretär

*Die Delegiertenversammlung und die Sektionspräsidentenkonferenz des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) vom 5. November in Olten standen im Zeichen der Unwetterschäden an der Furka. Der Verein hilft an verschiedenen Fronten und unterstützt den Wiederaufbau mit all seinen Kräften.*

Bereits unmittelbar nach Bekanntwerden der Schäden an der Strecke im Oktober hatte der Zentralvorstand aus vorhandenen Reserven eine Soforthilfe von 50'000 Franken beschlossen. Damit untermauerte der Verein einmal mehr seine unerlässliche Rolle für die Dampfbahn, welche er dank der Unterstützung seiner über 8000 Mitglieder spielen kann. Manfred Willi von der DFB-Bauabteilung, der den Delegierten und Sektionspräsidenten in einem eindrücklichen Vortrag die Lage an der Strecke schilderte, bedankte sich sehr für diese unbürokratische Hilfe. Sie habe nach diesem harten Schlag auch der Moral gut getan.

Es brauche nun einen Effort aller, die Furka-Gemeinde müsse sich zusammen-

schliessen. Dies könne auch eine Chance sein. Die DFB AG setze dabei weiterhin zentral auf die Baugruppen der Sektionen, sagte Manfred Willi.

Zur Entlastung von Bauchef Walter Willi übernimmt VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeyr die administrativen Aufgaben für die Baugruppenplanung und wird neuer Ansprechpartner.

**Zur Finanzierung des Wiederaufbaus, der über eine halbe Million Franken benötigen wird, ist ein Spendenaufruf lanciert worden. Der Verein bittet darum, grosszügig mitzuhelfen! Lasst die Furka-Bergstrecke nicht im Stich!** Die Sektionsvertreter wurden von Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl mit Spendenaufrufen – die auch diesem Heft beiliegen – versorgt. Pierre Weiss, Delegierter der Sektion Romandie, verkündete, die Sektion werde 10'000 Franken spenden.

### Finanzplan beschlossen

Für 2012 hat der Verein die finanziellen Eckwerte beschlossen: Vorgesehen sind erneut eine Zahlung gemäss Kooperationsvertrag von 200'000 Franken zur Un-

terstützung des Bahnbetriebes der DFB AG sowie von 50'000 Franken an die Stiftung. Zudem wird die Wagenwerkstätte Aarau mit 20'000 Franken unterstützt. Weitere 56'000 Franken stehen für Beiträge an DFB respektive SFB bereit.

Das vierte Mal in Folge werden 20'000 Franken für den Aufbau einer Chronik/Datenbank reserviert. Der ZV ersuchte bei den Delegierten um die Erteilung der Kompetenz, die total dafür vorhandenen 80'000 Franken für eine Zahlung an die Behebung der Unwetterschäden umwidmen zu können, falls dies absolut nötig werden sollte. Die Delegierten genehmigten dies einstimmig.

Bereits am sogenannten Treffen D mit Verantwortungsträgern deutscher Sektionen war vorbereitet worden, dass die

### Rücktritt aus Zentralvorstand

Irène Schär-Hänni ist per Ende September aus dem Zentralvorstand des VFB zurückgetreten. Sie war als Anlaufstelle und mit der Sektionsbetreuung beauftragt. Dabei hat sie unter anderem viele Auskünfte erteilt und auch bei der Vermittlung von Frondienstwilligen mitgeholfen. Neben ihrem jahrelangen Engagement für den Dachverband ist sie auch in der Sektion Innerschweiz im Vorstand tätig. Der Zentralvorstand bedankt sich bei Irène herzlich für die Mitarbeit.



*Bruno Rütli ruft zu Mitarbeit und Spenden auf / Bruno Rütli appelle à collaborer et à faire des dons*



*Die Delegierten Peter Grünig (Bern, links) und Peter Debrunner (Aargau, rechts) diskutieren mit Manfred Willi (DFB-Bauabteilung) / Les délégués Peter Grünig (Berne, gauche) et Peter Debrunner (Argovie, droite) s'entretiennent avec Manfred Willi (Division construction DFB)*

Mitgliederbeiträge in Euro teilweise an den drastisch veränderten Wechselkurs zum Franken angepasst werden. Statt wie bisher mit 1.50 Franken werden die Euro-Beiträge ab 2012 mit einem Euro-Kurs von 1.33 Franken umgerechnet. Der einfache Mitgliederbeitrag steigt dadurch von 40 auf 45 Euro. Insgesamt rechnet der VFB gemäss dem mit 37 gegen 1 Delegiertenstimme genehmigten Budget für 2012 mit Mitgliederbeiträgen von 534'000 Franken. 2010 waren es 537'000 Franken gewesen.

### Verstärkte Werbung

Der Verein war, ist und bleibt mit seinen personellen und finanziellen Ressourcen die Basis der Dampfbahn an der Furka,

wie VFB-Präsident Robert Frech sagte. Er rief die Sektionen zu intensiverer Werbetätigkeit auf, damit das Ziel erreicht werde, den Mitgliederbestand alljährlich um netto 300 Personen zu erhöhen. Dazu will der Zentralvorstand zusätzliche Mittel bereitstellen. So stehen künftig drei Werbestände zur Verfügung: ein Alu-Innenstand mit neuen Bildtafeln, ein Marktstand sowie ein wetterfestes Aussenzelt (Faltpavillon).

Optimiert wird zudem die Drucksachenverteilung via Sektionen, um möglichst breit gestreut für Fahrgäste an der Furka werben zu können. In Vorbereitung ist auch die Neugestaltung der Internetseite [dfb.ch](http://dfb.ch), wozu auch der Zentralverein und Sektionen beitragen werden. Über die ab-

gelaufene Saison und die neuen Pläne des Marketings waren die Sektionspräsidenten und interessierte Delegierte bereits am Morgen vom zuständigen DFB-Abteilungsleiter Paul Güdel informiert worden. Die Fortschritte stimmten zuversichtlich, dass die Dampfbahn sich zunehmender Nachfrage erfreuen kann.

Freude bereitete auch das seit Jahrzehnten aktive Vereinsmitglied, Dampfreisen-Organisator Bruno Rütli. Er trug entscheidend zu einer Spende an den VFB von gut 70'000 Franken aus einer Erbschaft einer verstorbenen Frau bei. Zudem trug er bei einem spontanen Aufruf an die Teilnehmer der Delegiertenversammlung, wegen der Unwetterschäden zu spenden, rund 1014.45 Franken zusammen.



VFB-Präsident Robert Frech (links) im Gespräch mit Bruno Letter, Präsident der grössten Sektion Zürich / Causerie de Robert Frech (gauche), président ALSF, et de Bruno Letter (droite) président de la plus grande section, Zurich



Andrea Andenmatten (Präsidentin Sektion Wallis) und Peter Riedwyl (Stiftungsratspräsident SFB) / Andrea Andenmatten (présidente Section Valais) et Peter Riedwyl (président du Conseil de Fondation SFB)sident SFB)

### Das Schwungrad meint...

## Naturgewalten

Eigentlich hatte ich einen ganz anderen Bericht vorgesehen, aber das Unwetter vom 10. Oktober hat unserer Bahn enormen Schaden gebracht. So gilt es heute, sich auf diese Situation einzustellen.

Nach einer sehr guten Fahrsaison in diesem Jahr, praktisch ohne Störungen, erreichte uns das Unwetter ebenfalls sehr hart. Viel Schaden an der Strecke muss raschmöglichst behoben werden. Das Wasser sollte wieder den «normalen Weg» bekommen, auf dass nicht noch mehr

Unheil angerichtet wird bis zum Frühling. Diese Arbeiten konnten sofort in Angriff genommen werden. Viele Helfer sind angeboten worden für die Behebung der wichtigsten Schäden. Auch das Schweizer Fernsehen widmete einen gut gestalteten Aufruf zur Hilfe zur besten Sendezeit in der Sendung Schweiz Aktuell.

Erneut geht es auch wieder um Geld, diese Arbeiten zu bezahlen. Es ist nicht der Auftrag des Schwungrades, Sammelaktionen zu machen. Das wurde von zuständigen Stellen bereits in die Wege geleitet. Was ich aber machen kann, das ist immer wieder aufmunternde, ehrliche Werbung. Denn ich weiss, dass ich bei

der «Furkafamilie» sehr viele Freunde habe. Es sind Menschen, die auf ihre eigene Art und Weise unsere Bahn unterstützen, mit nur so viel, wie es das Budget zulässt. In meinen 25 Jahren Zugehörigkeit zur Bahn durfte ich auch sehr grosszügige Menschen kennenlernen, die uns weitergeholfen haben. In diesem Sinne würde es mich freuen, noch viele weitere Personen anzusprechen, bei unserer Sammelaktion diesmal recht grosszügig zu sein. Wir lassen unsere Dampfbahn doch nicht im Stich.

Da bin ich so sicher!  
Euer Schwungrad

# Mitteilungen Zentralvorstand VFB

Von Julian Witschi, Sekretär

## Todesfälle

Der Zentralvorstand hat seit dem letzten «Dampf an der Furka» mit Bestürzung vom Tod mehrerer sehr verdienter Aktivmitglieder erfahren müssen. So hat uns Fritz Pfändler, Präsident der Sektion Ostschweiz, für immer verlassen. Seiner Krebserkrankung erlegen ist Walter Lüthi, Präsident der Sektion Aargau. Und auch Bernhard Fankhauser, der als Mitglied der Sektion Bern und Schreiner massgeblich am Wiederaufbau der ersten drei Personenwagen der DFB beteiligt war, wurde von seinem Krebsleiden erlöst. Uns hat der Tod dieser Menschen und langjährigen Mitstreiter sehr ergriffen. Wir drücken

den Angehörigen und Freunden an dieser Stelle nochmals unser tiefstes Beileid aus.

## Unterstützung für die DFB AG

Der VFB ist für die Dampfbahn an der Furka ein unerlässlicher, zuverlässiger Förderer. Ende August erfolgte eine weitere Zahlung von CHF 50'000.– an die DFB AG. Damit hat der Verein dank seiner Mitglieder im laufenden Jahr bereits CHF 200'000.– an die darauf angewiesene Betriebsgesellschaft leisten können. Nach den grossen Unwetterschäden vom 10./11. Oktober handelte der Zentralvorstand rasch und unbürokratisch und stellte CHF 50'000.– aus vorhande-

nen Rückstellungen und Abgrenzungen für erste Reparatur- und Wiederaufbauarbeiten zur Verfügung. Angesichts des Schadenausmasses ruft der ZV dazu auf, den inzwischen ausgesprochenen Spendenaufruf zu berücksichtigen. Er dankt allen für die Unterstützung, insbesondere den Mitgliedern für ihren Beitrag. Der Verein bleibt als Ressource für die Dampfbahn unverzichtbar, wie sich auch in diesem Herbst bestätigt hat.

## Fortwährende Vakanzen

Beim VFB bestehen weiterhin Vakanzen: So sind derzeit weiterhin mindestens zwei Posten der Geschäftsprüfungskommission (GPK) zu besetzen. Dafür kommen statutengemäss nur Delegierte in Frage. Ebenso wird nächsten Frühling bekanntlich im dreiköpfigen Revisorenngremium ein Posten frei. Der ZV sucht zudem Aktive für den Aufbau einer Werbetruppe.

# Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle DFB 2011

Von Charles Müller, Gruppenleiter Vegetationskontrolle

*Anlässlich der Sitzung vom 19. März traf man sich mit der Bauabteilung zur Koordination der Einsatztermine unserer Gruppe in Arth-Goldau. Aufgrund des Arbeitsprogramms 2011 stellten wir in unserem Zentrallager in Gletsch das zu benötigende Material bereit.*

Schneemangel und sommerliche Temperaturen bereits im Mai trieben die Natur dermassen voran, dass bereits Anfang Juni mit den ersten Mäharbeiten zwischen Bahnhof Realp und Wilerbrücke sowie Bahnhof Oberwald bis Lammenbrücke begonnen werden konnte. Leider fand sich auf Urnerseite kein Abnehmer des Mähgutes, was aber auf Walliserseite zur Äufnung der Heuernte sehr geschätzt wurde. Anfang Juni wurden die Gruppenleiter in Norbert Kaufmanns Hütte auf der Grimsel

eingeladen. Nebst Schulung von Sicherheit im Umgang mit Motorsäge und Freischneider sowie Seiltechnik wurden wir zum Abschluss köstlich bewirtet.

Die insgesamt 10 Wocheneinsätze, welche mit Fronis und der Lehrlingswerkstätte Basel bestritten wurden, hatten zum Ziel, Mähflächen von Steinen und Pfosten zu reinigen, damit der Balkenmäher schadlos eingesetzt werden kann. Ferner rückte man den Erlen, welche Trasse und Profil beeinträchtigten, rigoros zu Leibe. Anfang Juli war wieder der Zeitpunkt für den chemischen Einsatz von Glyphosat auf den Trasse gekommen. Ideale Windverhältnisse gestatteten die Behandlung der ganzen Strecke innerhalb zweier Vormittage. Leider musste bei der Begehung auf der Walliserseite festgestellt werden, dass an un-

serer neu erstellten Sprinkleranlage 9 Düsen entwendet wurden. Ein dem Walliserboten zugestellter Beitrag wurde leider nicht abgedruckt. Dieser kann auf unserer Homepage [www.dfb-vegetationsgruppe.ch](http://www.dfb-vegetationsgruppe.ch) eingesehen werden, welcher auch weitere Angaben über unsere Gruppe vermittelt.

Grössten Einsatz verlangt auch die Freilegung und Reinigung der zum Teil eingestürzten Wassergräben und Wasserdurchlässe, was teilweise harte Knochenarbeit verlangt. Dank dem grossen Einsatz aller Beteiligten konnte bereits ein Grossteil dieser Arbeit realisiert werden.

Mitte September durften wir einen von Walter Willi organisierten Baucontainer am Bahnhof Gletsch einrichten. Das gestattet uns nun, sperrige Maschinen und Geräte ebenerdig lagern zu können und schafft zusätzlichen Platz in der Lokremise Gletsch, welcher von den Dämpflern dringend benötigt wird.

Ein ganz spezieller Dank gilt den Lernenden der Bischofszell-Nahrungsmittel AG, welche uns tatkräftig zur Behebung der

schlimmsten Schäden an der Trasse Oberwald–Gletsch unterstützten, die die Unwetter vom 9./10. Oktober verursacht hatten. Auch dieses Jahr wurden wir materiell von

diversen Sponsoren grosszügig unterstützt. Ihnen allen sei an dieser Stelle ganz herzlich für ihre Geste gedankt. Ein weiterer Dank gebührt auch all jenen, welche

uns in unserer Tätigkeit wohlwollend unterstützt haben, sei dies die Bauabteilung, die Dieselcrew, unsern «Motorendoktor» Peter Fischer bis hin zum einzelnen Froni.

## Brève rétrospective 2011

**Peter Bernard, Directeur DFB SA**

Le 2 octobre, au cours d'une merveilleuse journée d'automne, le dernier train, lui aussi complet, a circulé d'Oberwald à Realp en passant pas les gorges du Rhône et la Furka. La saison 2011 appartient au passé. Au total, 31'032 passagers ont pu savourer l'aventure exceptionnelle d'un voyage en train à vapeur. Nous sommes fiers de cette première saison d'exploitation de la ligne entière jusqu'à Oberwald. Elle s'est déroulée sans accident. Les expériences du nouveau concept d'exploitation, qui prévoyait d'une part la circulation par le col et d'autre part les navettes Gletsch–Oberwald, seront intégrées dans la future planification. En début d'année, l'afflux de passagers nous a occasionné quelques problèmes avec les réservations, ce qui a créé du travail supplémentaire aux unités d'organisation concernées. La nouvelle réservation individuelle des places a été une vraie amélioration de nos services. Elle a permis de garantir les places aux passagers qui avaient réservé et fut d'un grand secours au personnel d'exploitation.

En ce qui concerne les TA (Traction & Ateliers), il faut constater que l'engagement du personnel de locomotives a atteint ses limites et qu'une augmentation de la charge n'est plus possible. En plus des courses selon l'horaire, il a fallu faire des transports pour la division construction, entretenir les locomotives et faire de petites réparations.

Malheureusement, la HG 2/3 Breithorn, chauffée au fuel, n'a pas eu le rendement attendu. Etant donné que ce véhicule présente par ailleurs un problème de brûleur, dont la réparation serait coûteuse, il ne se-

ra pas à disposition au cours de la prochaine saison.

Les progrès dans la reconstruction des HG 4/4 sont réjouissants. Dans les ateliers de la firme Stadler Rail à Winterthur, le premier châssis a été mis en place et les travaux de rivetage peuvent être réalisés. Le transfert à Coire est prévu pour cet automne pour y installer des composants.

Il faut relever les progrès dans l'assainissement du tunnel de faîte, en plus des travaux d'entretien des infrastructures. A Realp, la grue pivotante, les installations de transbordement du charbon et d'aspiration des poussières laissent augurer de la fin prochaine de l'édification de l'installation de soutage du charbon, condition indispensable au début de la deuxième étape de construction.

Durant la saison, le MGB nous a de nouveau mis à notre disposition la loc diesel HGm 4/4 61. Elle nous sert de réserve en cas de risque d'incendie ou d'avarie sur une locomotive à vapeur. Elle a par exemple été engagée le 11 août, pour remorquer jusqu'à Realp un train passagers arrêté au passage à niveau de Muttbach suite à une défectuosité des tubes de chaudière de la FO 4.

Que d'autres irrégularités plus graves nous ait été épargnées est certainement dû au fait que nos bénévoles ont pris soin de manière professionnelle du matériel roulant et des infrastructures, et que tous ne poursuivent qu'un but – le maintien et l'exploitation d'un bien culturel unique, pour le plaisir d'un grand nombre de gens. Comme chaque année, les travaux d'hivernage ont commencé dès le passage du dernier train. Pour l'occasion, la natu-

re s'est montrée dans ses plus beaux atours et les travaux tels que le repli du pont du Steffenbach, le démontage de la crémaillère escamotable, la fermeture des tunnels, etc. ont été réalisés sans problèmes et dans les temps.

### Dégâts dus aux intempéries

Peu après la fin des activités d'hivernage, nous avons de nouveau pris conscience que notre train se trouve dans une région alpine où la nature dicte ses propres règles. Les dégâts énormes entre Gletsch et Oberwald, ainsi qu'entre les stations Furka et Tiefenbach, dus aux coulées de boue, glissements de terrain et affouillements, ont anéanti en peu de temps des centaines d'heures de travail de bénévoles. Les travaux de remise en état, estimés à CHF 500'000, ne pourront débiter qu'après le déneigement 2012, et représentent un effort supplémentaire considérable. Dans l'incertitude du volume de déneigement et des dégâts indirects, ces travaux pourraient provoquer un report de l'ouverture de saison 2012, ce que nous voulons éviter à tout prix pour prévenir des pertes supplémentaires. La division construction publiera dans le DaF un rapport sur ces événements qui nous concernent tous.

### Pensées personnelles

Chers lecteurs du « Dampf an der Furka », Puisque ceci est ma dernière contribution en tant que directeur du DFB SA, je me permets de vous faire part de quelques pensées personnelles.

Pour des raisons familiales, je me suis décidé à remettre mon poste de directeur

d'entreprise à la fin de l'année. Cette décision n'était pas facile à prendre, étant donné qu'au cours des dernières années j'ai investi beaucoup de passion, d'énergie et de temps dans ce bien culturel exceptionnel, et j'ai pu nouer beaucoup de relations amicales.

Après avoir passé de nombreuses années au service d'une entreprise à but lucratif, la direction du DFB SA était une expérience supplémentaire intéressante. J'ai dû prendre conscience que cette entreprise

composée de bénévoles fonctionne différemment, est donc aussi plus difficile. Mais ce bénévolat est indispensable et doit être entretenu. Il fait partie de la culture du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka, pour laquelle nous sommes admirés et enviés.

Travailler pour le Train à vapeur m'a fait un grand plaisir, et je voudrais pour cette raison remercier cordialement mes collègues de la direction, du conseil d'administration et les « Fronis » des dif-

férentes parties de l'organisation du Train à vapeur. Il ne sera possible de préserver ce bien culturel aussi pour les générations futures que si tous ensemble, DFB SA, SFB et ALSF tirent à la même corde.

Je me réjouis de remettre à mon successeur, Urs Züllig, qui est un amateur de train à vapeur enthousiaste, cette « perle » du domaine découverte ferroviaire, et lui souhaite le même soutien et la même satisfaction que j'ai pu ressentir.

**Nous vous recommandons le film sur le Train à vapeur de la Furka, tourné par la Télévision suisse romande dans la série « Passe-moi les jumelles »**

## Le retour de la Tonkinoise

**De Claude Solioz, membre du comité de rédaction**

*Le film de 25 minutes brosse un portrait très plaisant de notre Train. Il est accompagné d'une jolie chanson interprétée par la compositrice, chansonnière et accordéoniste Céline Ramsauer de Sion.*

L'idée d'un film documentaire sur la Ligne sommitale de la Furka sommeillait depuis longtemps déjà dans les tiroirs de la Télévision suisse romande. Il y a environ 2 ans, Jean-Paul Mudry, un réalisateur de la TSR reconnu pour la qualité de ses réalisations, a pu être persuadé de réaliser le projet, non pas, comme à l'accoutumée, par la création d'un joli film ferroviaire et touristique, mais sous forme d'un court et marquant documentaire sur le travail de bénévolat sur la Ligne sommitale de la Furka. Afin de pouvoir se faire une idée précise, Jean-Paul Mudry est venu assister sans caméra à un engagement du samedi des bénévoles de la Section Romande et a pu observer les activités sur les chantiers ainsi qu'à la Maison bleue; il s'est entretenu avec des bénévoles et avec des personnes dirigeantes du DFB. Par ailleurs, Jean-Paul a reçu, par oral et par écrit, des informations détaillées sur l'organisation et le fonctionnement du Train à vapeur de la Furka. Dès lors, son idée était de pré-

senter le travail de bénévolat à la Furka dans un film, en montrant sur place 3 à 4 bénévoles dans diverses situations de travail et de repos, de retenir par l'image et le son leur déclarations (concernant leur motivation, leurs convictions, leurs doutes, etc.), ainsi que celle d'autres impliqués; le tout, bien entendu devant la coulisse impressionnante du Train à vapeur et des montagnes de la Furka.

Au début de l'été tombait la nouvelle que le projet de film était repris par Jean-François Amiguet, un régisseur très compétent, qui allait réaliser le film. Fin juillet l'équipe de tournage était sur la Ligne, et le 14 octobre l'émission passait à l'antenne.

Le film d'Amiguet commence très bien: d'entrée, il se concentre sur le thème du travail de bénévolat, on voit et on entend des bénévoles sur leurs places de travail lors du contrôle de la végétation, et lors d'interviews. On est dès lors en droit d'espérer que la caméra et le microphone explorent plus en détails d'autres aspects du travail de bénévolat (construction de la voie, vente de billets, réservation des places, accompagnement de voyageurs, administration, travail d'atelier, entretien de locomotives, logistique à la Maison bleue et à Realp, nettoyage des voitures

voyageurs, etc.), ainsi que la motivation des gens. Mais, après 15 minutes, le film commence à manquer de souffle, puis perd le fil, et lors de l'interview de Manfred Willi, pourtant un parfait connaisseur de la matière, il ne lui est posé aucune question sur le bénévolat. Le réalisateur bifurque et se consacre au thème apparemment plus simple des locomotives à vapeur. A partir de ce point, les séquences sont certes d'une esthétique très agréable, mais ne sont pas en mesure de calmer la soif d'information sur le travail de bénévolat.

En résumé, un très beau film attrayant, mais qui n'atteint son but – la présentation du travail de bénévolat à la Furka – que très partiellement. Malgré cela, nous recommandons :

<http://www.tsr.ch/video/emissions/passe-moi-les-jumelles/3513613-le-retour-de-la-tonkinoise.html>.

Du reste : un des sous-titres du film – « Le retour des Tonkinoises » – est totalement faux, car les locomotives dont il est question étaient de construction suisse et allemande et, de plus, elles n'ont jamais circulé sur la ligne du Yunnan dans le Tonkin entre Hanoi et Yunnanfu (actuellement Kuming), ni sur celle du « Tonkin » sur la rive gauche du Léman.

## Rencontre vietnamienne sur le Rigi

De Bruno Rütli, reporter

21 ans après notre rapatriement de 6 locomotives à vapeur du Vietnam, les participants de 1990 se sont retrouvés pour la deuxième fois. Il y a six ans, Martin Horath avait invité à Goldau. Cette fois, c'est sur le Rigi que nous nous sommes rencontrés. Les participants de l'époque n'étaient pas tous présents. Nous n'avions pas l'adresse de 3 personnes, et Bruno Gwerder est décédé en 2004. La présence de M. Hung, notre collègue viet-

namien, qui séjourne pour trois mois chez Manfred Willi et qui participe activement aux travaux sur la ligne, était un des prétextes à la rencontre de cette année. Avec Aldo Contratto, nous avons également avec nous un des organisateurs de l'époque, de même que Karlheinz Wirz de Liestal, « créateur » bénévole zélé. Après le repas de midi, nous avons pu prendre place dans une salle d'hôtes pour entendre les explications de Jakob

Knöpfel, responsable de la restauration des HG 4/4, concernant l'avancement des travaux de restauration de ces deux locomotives.

Une collecte spontanée auprès de tous les participants a rapporté la somme de 1520.- francs pour les HG 4/4. Après avoir convenu de nous revoir dans deux ans dans l'atelier de locomotives à Coire, nous sommes redescendus à Goldau avec le chemin de fer Arth-Rigi.

## Rapport d'activité du contrôle de la végétation DFB 2011

Charles Müller, chef groupe contrôle végétation

Le 19 mars, nous nous sommes rencontrés à Arth-Goldau avec la division construction pour coordonner les dates d'engagement de notre groupe. Sur la base du programme de travail 2011, nous avons préparé le matériel nécessaire dans notre dépôt central à Gletsch.

L'absence de neige et les températures estivales en mai ont fait croître la végétation à tel point que nous avons pu commencer déjà début juin le fauchage entre la gare de Realp et le pont de Wiler, ainsi qu'entre la gare d'Oberwald et le pont de Lammen. Malheureusement, il n'y avait pas de preneur pour le foin du côté uranais, contrairement au côté valaisan, où il a été très apprécié pour compléter les réserves de fourrages.

Début juin, les chefs de groupe ont été invités dans la cabane de Norbert Kaufmann sur le Grimsel. Nous avons eu droit à une formation en matière de sécurité lors de l'emploi de tronçonneuses et débroussailluses, ainsi que les techniques d'encordage; nous avons par ailleurs été admirablement reçus. Les 10 engagements hebdomadaires menés avec des béné-

voles et avec l'atelier d'apprentis de Bâle avaient pour but de libérer les surfaces de fauche des pierres et piquets, afin de pouvoir engager sans risque les motofaucheuses. De plus, nous nous sommes attaqués aux aulnes qui entravent le tracé et le profil. Début juillet, c'était de nouveau le moment pour le traitement chimique du tracé au Glyphosate. L'allure du vent a permis de traiter toute la ligne en deux matinées. Nous avons malheureusement dû constater que 9 jets de notre nouveau système d'arrosage avaient été volés. Un article adressé au Walliser Bote n'a malheureusement pas été publié. Vous pouvez toutefois le consulter sur notre page [www.dfb-vegetationsgruppe.ch](http://www.dfb-vegetationsgruppe.ch), où vous trouverez aussi d'autres informations sur notre groupe.

Le dégageant et le curage des caniveaux et ponceaux en partie effondrés a été très astreignant. Grâce à l'engagement de tous les participants, une grande partie de ces travaux a déjà été réalisée. A la mi-septembre, nous avons pu emménager à Gletsch dans un conteneur de chantier organisé par Walter Willi. Ainsi, nous pouvons maintenant entreposer des

machines encombrantes au niveau du sol, ce qui libère par ailleurs de la place supplémentaire nécessaire aux vaporistes dans la remise de locomotives à Gletsch. Nos remerciements particuliers vont aux apprenants de Bischofzell-Aliments SA, qui nous ont énergiquement soutenus pour réparer les plus graves dommages provoqués par les intempéries du 9/10 octobre.

Cette année aussi, nous avons été soutenus matériellement par divers sponsors. Nous tenons à les remercier pour leur geste. Un grand merci aussi à tous ceux qui nous ont soutenus, la division constructions, le Dieselcrew, notre « docteur ès moteurs » Peter Fischer et tous les Fronis.

### Sie interessieren sich für DFB-Aktien mit Ausgabedatum 1989–2002?

Wir haben diese vorrätig.

Kontaktieren Sie uns:

Verein Furka Bergstrecke

Pepi Helg, Aarepark 2B, 5000 Aarau

Tel. 062 823 02 75

E-Mail: [vfb.finanzen@dfb.ch](mailto:vfb.finanzen@dfb.ch)

Den Erlös dieser Verkäufe überweisen wir an die DFB AG zwecks Finanzierung unseres technischen Kulturgutes Dampfbahn Furka Bergstrecke

# La Romandie en Argovie

De Philippe Roessinger

Pour notre sortie annuelle des « actifs » de la section Romandie, le 25 septembre 2011, nous avons visité les ateliers de construction/restauration de wagons de la section Argovie.

Après avoir été accueillis par Peter Debrunner, Event-Manager, nous avons eu droit à une visite complète et détaillée des ateliers sous la conduite d'un guide francophone, Pierre Finazzi, et nous avons été impressionnés par le professionnalisme des « Fronis » argoviens !

Pour terminer la visite, un apéro nous a été offert dans le réfectoire des ateliers. « Danke schön » à nos deux accompagnateurs, ainsi qu'à toute la section Argovie !

Notre voyage s'est poursuivi par la Vallée de la Suhr :

D'abord en train d'Aarau à Schöffland, avec arrêt à Oberentfelden pour observer

le croisement des voies et des caténaires du WSB et des CFF;

Puis, après un trajet en bus, un aller-retour avec le train à vapeur du « Dampfbahnverein Surental », qui « fêtait » ce dimanche-là le 40<sup>ème</sup> anniversaire de la suppression du trafic voyageur sur la ligne Sursee-Triengen.



Foto: Philippe Roessinger

Gruppe aus der Westschweiz in der Werkstatt Aarau  
Groupe de Suisse romande aux ateliers d'Aarau

## Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

### Stiftungsrat SFB

#### SR-Präsident

Peter Riedwyl  
Egghalde 22  
6206 Neuenkirch  
Telefon +41 41 467 26 62  
Fax +41 41 467 36 63  
Mobile +41 79 418 37 36  
stiftung.praesident@dfb.ch

#### SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
hermann.walser@dfb.ch

#### SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon G +49 7303 172 35  
Telefon P +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile N +49 173 345 23 56  
vfb.vizepraesident@dfb.ch

#### SR

Walter Benz  
Propstbergstrasse 10  
CH-5312 Döttingen  
Telefon P +41 56 245 29 03  
Fax P +41 56 245 72 92

#### SR

Hans Meiner  
Bergstrasse 82  
CH-6010 Kriens  
Telefon P 041 310 93 77  
Mobile N 079 692 79 21  
hans.meiner@dfb.ch

#### SR

Pascal Zenklusen-Pfaffen  
Weingartenstrasse 38b  
CH-3904 Naters  
Telefon G +41 27 922 39 31  
Telefon P +41 27 922 39 35  
Mobile +41 79 769 34 59  
pascal.zenklusen@dfb.ch

#### SR

Peter Püntener  
Hofstatt 10  
CH-6463 Bürglen  
Telefon P 041 870 70 71  
Mobile N 079 243 54 80  
peter.puentener@dfb.ch

#### SR

Max Graf  
Sonnhaldestrasse 6  
CH-4654 Lostorf  
Telefon G +41 62 298 03 14  
Telefon P +41 62 298 25 78  
Mobile +41 79 404 23 29  
max.graf@dfb.ch

#### SR

Dr. Franz Mattig  
Postfach 556  
CH-6431 Schwyz  
Telefon +41 41 819 54 00  
franz.mattig@dfb.ch

### Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli  
Zunzgerstrasse 26  
CH-4450 Sissach  
Telefon +41 61 981 58 44  
Mobile +41 79 646 34 41  
1000erclub.praesident@dfb.ch

### Aktienregister/Sekretariat

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
DFB AG  
Aktienregister**  
Robert Wyss  
Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 03 03  
aktienregister@dfb.ch

**Administration, Logistik,  
Sekretariat**  
Arne Moritz  
Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 00 40  
administration@dfb.ch

### DFB-Verwaltungsrat (VR)

#### VR-Präsident

Oskar Laubi  
Oberhausenstrasse 6  
CH-8907 Wettswil  
Telefon P +41 44 700 27 64  
Telefon G +41 44 395 41 35  
Mobile +41 79 447 60 07  
vr.praesident@dfb.ch

#### VR-Vizepräsident

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
vr.vizepraesident@dfb.ch

#### VR

Peter Bürker  
Eichenweg 37  
8121 Benglen (Gemeinde Fällanden)  
Telefon P +41 44 825 53 36  
Mobile +41 79 223 45 89  
peter.buerker@dfb.ch

#### VR

Walter Knobloch  
Pestalozzistrasse 11  
D-36110 Schlitz  
Telefon P +49 6642 5708  
Mobile +41 78 607 40 55  
walter.knobloch@dfb.ch

**VR**

Ernst Künzli  
Hirtenstallweg 8  
CH-8805 Richterswil  
Telefon G +41 44 237 42 71  
Telefon P +41 43 888 93 74  
Mobile +41 79 690 86 71  
ernst.kuenzli@dfb.ch

**VR**

Theo Stolz  
Chautenatte 36  
CH-2720 Tramelan  
Telefon +41 32 487 67 15  
Fax +41 32 487 67 17  
Mobile +41 79 313 67 41  
theo.stolz@dfb.ch  
Home www.le-rail.ch

**VR**

Franz Kissling  
Nydegasse 17  
CH-30111 Bern  
Telefon +41 31 311 57 62  
Mobile +41 79 769 33 45  
franz.kissling@dfb.ch

**VR**

Jean-Pierre Dériaz  
Bellevuestrasse 2  
CH-3052 Zollikofen  
Telefon P +41 31 911 52 11  
Mobile +41 79 433 05 42  
jeanpierre.deriaz@dfb.ch

**DFB-Geschäftsleitung (GL)****Geschäftsleiter**

Peter Bernhardt  
Rebenstrasse 24  
CH-8360 Eschlikon  
Telefon +41 71 970 07 68  
Mobile +41 79 238 93 17  
geschaeftsleiter@dfb.ch

**Neu ab 1.1.2012****Geschäftsleiter**

Urs Züllig  
Trübelstrasse 16a  
CH-8712 Stäfa  
Telefon +41 44 796 29 69  
geschaeftsleiter@dfb.ch

**Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur**

Walter Willi  
Im Acher 6a  
Postfach 675  
CH-6440 Brunnen  
Telefon +41 79 211 79 03  
walter.willi@dfb.ch

**Personal**

Peter Schwarzenbach  
Raad  
CH-8498 Gibswil  
Telefon +41 55 246 36 15  
Mobile +41 79 673 60 65  
personaldienst@dfb.ch

**Betriebsleiter**

Werner Gubler  
Itziker Dorf-Strasse 25  
CH-8627 Grüningen  
Telefon P +41 44 935 25 56  
Mobile P +41 79 443 53 72  
DFB Natel +41 79 205 14 24  
betriebsleiter@dfb.ch

**Zugförderung und Werkstätten**

Leitung vakant  
zfw@dfb.ch

**Marketing**

Paul Güdel  
Obergrundstrasse 42  
CH-6003 Luzern  
Telefon +41 41 249 97 71  
Fax +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
marketing@dfb.ch

**Leiter Finanzen**

Treuhandbüro Martin Alther  
Kornweg 7  
CH-5603 Staufien  
Telefon G +41 62 891 73 73  
oder +41 52 741 10 16  
Mobile +41 79 430 52 70  
dfb.finanzen@dfb.ch

**Leiter Rückwärtige Dienste**

Robert Wyss  
Im Bode 3  
CH-8804 Au ZH  
Telefon G +41 41 888 00 40  
Telefon P +41 44 781 19 70  
Mobile +41 79 563 06 12  
rwd@dfb.ch

**VFB-Zentralvorstand (ZV)****Präsident**

Robert Frech  
Stückweg 2  
CH-5303 Würenlingen  
Telefon +41 56 281 25 73  
Fax +41 56 281 16 21  
Mobile +41 79 687 41 42  
vfb.praesident@dfb.ch

**Vizepräsident/Aufgaben D/NL**

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile +49 173 345 23 56  
vfb.sektionen.ausland@dfb.ch  
vfb.vizepraesident@dfb.ch

**Finanzen**

Pepi Helg  
Aarepark 2B  
CH-5000 Aarau  
Telefon +41 62 823 02 75  
vfb.finanzen@dfb.ch

**Mitgliederservice/****Administration**

Simone Hurter  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a. A.  
Telefon/Fax +41 44 761 47 01  
Mobile +41 79 329 47 62  
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

**Sektionsbetreuung**

Wolfgang Hänsel  
Postfach 226  
CH-6033 Buchrain  
Tel. P 041 442 16 56  
Fax 041 442 16 56  
Mobile 079 273 82 65  
vfb.sektionen.chost@dfb.ch

**Kommunikation/Medien**

Julian Witschi  
Sandrainstr. 86  
3007 Bern  
Mobile 079 399 04 86  
vfb.kommunikation@dfb.ch  
vfb.sekretaer@dfb.ch

**Vereinsadresse**

VFB Verein Furka-Bergstrecke  
c/o Simone Hurter  
Steinacherstr. 6  
8910 Affoltern a/A

**DFB Services****Reisedienst**

Karl Reichenbach  
Bahnhof 2  
CH-8718 Schänis  
Telefon +41 (0) 848 000 144  
reisedienst@dfb.ch

**Souvenirhandel DFB**

Martin Fränsing  
Reussstrasse 7  
CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 41 870 11 13  
Fax +41 41 870 07 86  
souvenir@dfb.ch

**Infopoint Gletsch**

3999 Gletsch  
Telefon +41 27 973 14 90  
infopoint.gletsch@dfb.ch

**VFB Sektionen****Aargau**

Heinz Unterweger  
Bachstrasse 49B  
5034 Suhr  
Telefon +41 62 546 05 39  
vfb-aargau@dfb.ch

**Bern**

Hanspeter Wyss  
Wärgitalstrasse 37  
3818 Grindelwald  
Telefon +41 33 853 31 10  
vfb-bern@dfb.ch

**Edelweiss**

Kurt Baasch  
Feldhofstrasse 6  
CH-8708 Männedorf  
Telefon +41 44 920 32 30  
Natel +41 79 420 32 30  
vfb-edelweiss@dfb.ch

**Gotthard**

Stefan Gretener  
Marktgasse 17  
CH-4600 Olten  
Telefon +41 62 212 48 28  
Mobile +41 79 659 34 55  
vfb-gotthard@dfb.ch

**Graubünden**

Pepi Helg  
Aarepark 2B  
CH-5000 Aarau  
Tel. +41 62 823 02 75  
vfb-graubuenden@dfb.ch

**Innerschweiz**

Willi Auf der Maur  
Alte Gasse 6  
6423 Seewen SZ  
Telefon +41 41 811 73 42  
Mobile +41 77 407 60 13  
vfb-innerschweiz@dfb.ch

**Nordwestschweiz**

Paul Tschudin  
Hörnliallee 145  
CH-4125 Riehen  
Telefon +41 61 601 30 67  
Mobile +41 79 327 24 19  
vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

**Ostschweiz**

Hans Walter Beyeler  
Seefeldstrasse 255a  
8008 Zürich  
Telefon +41 44 422 15 23  
vfb-ostschweiz@dfb.ch

**Romandie**

ALSF  
Philippe Roux  
Case postale  
1142 Pampigny  
Tel/Fax 021 964 30 57  
vfb-romandie@dfb.ch

**Solothurn**

Heidi Albisser-Schläfli  
Fritz Buserstrasse 9  
3428 Wiler  
Telefon +41 32 665 29 67  
Mobile +41 79 716 68 91  
vfb-solothurn@dfb.ch

**Wallis**

Andrea Andenmatten  
Sandstrasse 28  
CH-3904 Naters  
Telefon +41 27 946 87 14  
vfb-wallis@dfb.ch

**Zürich**

Bruno Letter  
Obholzerstrasse 9  
8309 Birchwil  
Telefon +41 44 836 45 56  
Mobile +41 79 755 17 65  
vfb-zuerich@dfb.ch

**Berlin-Brandenburg**

Axel Schiele  
Thälmannstrasse 2  
D-16556 Hohen Neuendorf  
Telefon +49 3303 40 4769  
vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch

**Norddeutschland**

Ralf Hamann  
Tratziger Strasse 20  
D-22043 Hamburg  
Telefon/Fax +49 40 656 2173  
vfb-norddeutschland@dfb.ch

**Nordrhein-Westfalen**

Frank Waffel  
Auf der Kluse 20 A  
44263 Dortmund  
Tel. +49 231 43 00 42  
vfb-nordrhein-westfalen@dfb.ch

**Nürnberg**

Volker Kabisch,  
Voltastrasse 30  
D-90459 Nürnberg  
Telefon +49 911 81 47 425  
Mobile +49 170 914 0983  
vfb-nuernberg@dfb.ch

**Oberbayern**

Johann W. Berger  
Hörglkofenerstr. 7  
D-84183 Niederviehbach  
Telefon +49 8702 3150  
vfb-oberbayern@dfb.ch

**Rhein-Main**

Joachim Ziegler  
Kreuzweg 7  
D-65719 Hofheim a. Ts.  
Telefon +49 6192 8825  
vfb-rhein-main@dfb.ch

**Rhein-Neckar**

Gerhard Mollenkopf  
Bothestrasse 64  
D-69126 Heidelberg  
Telefon/Fax +49 6221 38 4048  
vfb-rhein-neckar@dfb.ch

**Schwaben**

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
vfb-schwaben@dfb.ch

**Stuttgart**

Eberhard Kühnle  
Paul Lincke Strasse 22  
D-70195 Stuttgart  
Telefon/Fax +49 7116 96175  
vfb-stuttgart@dfb.ch

**Belgien**

Geert De Backer  
Jan Britostraat, 40  
BE-8200 Brugge  
Tel./Fax 0032 5038 48 36  
Mobile 0032 47590 67 99  
vfb-belgique@dfb.ch  
vfb-belgien@dfb.ch

**Niederlande**

Hans Croes  
Rietgors 21  
3271 XC Mijnsheerenland NL  
Telefon +31 186 60 28 19  
Fax +31 186 604 843  
Mobile +31 653 283 064  
vfb-niederlande@dfb.ch  
vfb-nederland@dfb.ch

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

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



## Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)  
 z.H. Peter Schwarzenbach  
 Leiter Abt. Personal  
 Raad  
 CH-8498 Gibswil  
 Telefon +41 55 246 36 15  
 Mobile +41 79 673 60 65  
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

## VFB Sektionen

### Aargau

#### Das Leben geht weiter...

##### Von Heinz Unterweger

Das wohl einschneidendste Ereignis in der Sektion Aargau war der Tod unseres geliebten und geschätzten Präsidenten Walter Lüthi, der uns am 5. September nach schwerer Krankheit für endgültig verliess. Siehe auch den Nachruf auf der gleichen Seite.

Nach der Ablieferung der beiden zweiachsigen Personenwagen B 2206 und B 2210 stehen nun zwei Vierachser in der Wagenwerkstatt:

Der **B 4233**, der nach 16 Jahren des Einsatzes auf der Bergstrecke auf Kur in Aarau ist, nachdem ihm die schwierigen Witterungsverhältnisse schwer zugesetzt haben. Wir führen eine tiefreichende, aber keine Total-Revision durch, um den Wagen in möglichst kurzer Zeit, aber in dauerhafter Qualität und mit verbessertem Witterungsschutz der DFB wieder zur Verfügung stellen zu können. Die frühere Toilette bauen wir aus und nutzen den Raum für eine Kapazitätserhöhung um vier Sitzplätze.

Der zweite Vierachser in der Werkstatt ist das Chassis des künftigen **AB 4462**, das mit Baujahr 1914 wie die Zweiachser zu den ersten

Wagen auf der Furka-Bergstrecke gezählt hat. Vorerst arbeiten wir an der Revision des Chassis, soweit es die Arbeiten am B 4233 gestatten. Der Wagenkasten wird wieder ein Neubau nach alten Plänen sein. In der 3. Arbeitswoche der Sektion waren wir schwerpunktmässig zur Vegetationskontrolle eingesetzt. Unsere «Stammkollegen» wirkten wie alljährlich bei der Einwinterung der Strecke mit. Ernst Meier feierte sein 20. Jubiläum an der Steffenbachbrücke (10-mal Auf-, 10-mal Abbau).

#### Wir trauern um unseren Sektionspräsidenten Walter Lüthi

##### Von Heinz Unterweger, Werner Beer

Die Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke hat einen schweren Verlust zu beklagen: Unser Sektionspräsident Walter Lüthi ist seiner schweren Krankheit am 5. September 2011 erlegen.

Walter hatte den ersten Kontakt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Frühjahr 2008 an unserem traditionellen «Tag der offenen Wagenwerkstatt». Es brauchte nicht viel, um ihn mit dem Furka-Virus zu infizieren, und Walter legte beim Bau unserer Remise und beim Umbau eines Zweitklass-Abteils in 1. Klasse mit Hand an.



Foto: Ruedi Tobler

*Am B 4233 muss praktisch jedes Teil überholt oder ersetzt werden  
Presque chaque élément du B 4233 doit être révisé ou remplacé*

Seine Kenntnisse als gelernter Schreiner und Klebstoff-Experte kamen uns sehr gelegen. Sein fröhlicher und sympathischer Charakter gepaart mit Führungserfahrung liessen ihn rasch zum geschätzten Kollegen werden. Im Herbst 2008 musste sich Walter einer Herzoperation unterzie-

hen, von der er sich rasch wieder erholte. Wir waren ihm dankbar, dass er sich bereit erklärte, für das frei werdende Amt des Sektionspräsidenten zu kandidieren, wofür er die optimalen Voraussetzungen mitbrachte. Die Generalversammlung 2009 wählte ihn denn auch einstimmig in dieses Amt, das er



Foto: Heinz Unterweger

*Auflad des Chassis des AB 4462 für den Transport von der alten zur neuen Wagenwerkstatt / Chargement du châssis de l'AB 4462 pour transport au nouvel atelier*



Foto: Heinz Unterweger

*Walter Lüthi beim Bau der Dachspanten im Türbereich für die Personenwagen B 2206 und B 2210 / Walter Lüthi lors de la construction d'anneaux de raidissement près des portes des voitures B 2206 et B 2210*

## VFB Sektionen



Foto: Werner Beer

Walter Lüthi am «Tag der offenen Wagenwerkstatt 2010»

Walter Lüthi lors de la «journée portes ouvertes de l'atelier 2010»

mit Elan, Geschick und Umsicht führte. Die Spuren seines Wirkens finden sich in allen Bereichen: Walter wirkte im Wagenbau mit und brachte dort seine Fachkenntnisse ein, er war in Einsätzen auf der Bergstrecke zu sehen, war an verschiedenen Anlässen zusammen mit seiner Partnerin Hiltrud Modis im Bereich Werbung aktiv und brachte viele Besucher in die Wagenwerkstatt. Damit sorgte er für den Bekanntheitsgrad der Furka-Bergstrecke, den Verkauf von Souvenirs und die Werbung neuer Mitglieder. Unter seiner Präsidentschaft von leider weniger als drei Jahren erhöhte sich der Mitgliederbestand der Sektion um mehr als 100. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Sektionen und den Organen des Dachverbandes, der Stiftung und der DFB-AG waren ihm ein wichtiges Anliegen.

Im Februar 2011 kam die völlig überraschende Nachricht, dass sich Walter einer schweren Gehirnoperation unterziehen müsse. Er erholte sich anfangs rasch vom Eingriff und war bald wieder regelmässig in der Wagenwerkstatt anzutreffen. Der Tumor erwies sich als sehr bösartig und belastete Walter zusammen mit der Chemotherapie schwer. Es folgte eine sehr schwierige Zeit von Krankenhaus- und Reha-Aufenthalten, während der Walters Optimismus vorerst nicht nachliess. Selbst in dieser Zeit fühlte er sich eng mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke verbunden, ja sie gab ihm Halt in seiner schwierigen Situation. Einen Monat vor seinem Tod noch

raffte er alle Kräfte zusammen, um im Rollstuhl dem Rollout der beiden Zweiachser B 2206 und B 2210 beizuwohnen und dem B 2206 persönlich das Revisionsdatum aufzumalen.

Wir haben mit Walter Lüthi einen wunderbaren Kameraden und engagierten Präsidenten verloren und danken ihm posthum für seinen Einsatz für die Dampfbahn. Wir werden ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

## Bern

Von Peter Grünig

Die Sektion Bern trauert um Bernhard Fankhauser. Dieser ist am 15. August 2011 kurz vor seinem 50. Geburtstag einem Krebsleiden erlegen. Er war ein äusserst erfahrener Schreiner, Wagenbauer und Heizer. Der Vater war selber aktiv bei der Eurovapor Emmental (Huttwil). So begann seine Bähnler-Laufbahn ebenfalls im Depot Huttwil beim Wagen- und Dampflokunterhalt. Für die Furka-Bergstrecke renovierte und baute Bernhard die ersten echten Personenwagen. Der B 2028 (ex RhB) entstand in einer improvisierten offenen Werkstatt in der ehemaligen Papierfabrik Deisswil (BE) im Team mit Mitgliedern der Sektion Bern. Die Berner-Gruppe restaurierte als Erstes den B.F.D. Güterwagen GK 2616 aus dem Jahre 1914. Dieser konnte schon 1989 als Begleitwagen für die Dampflok «Weisshorn» der DFB übergeben werden. Im Jahre 1993 restaurierte «Bärni», diesmal in Zollbrück bei seinem Arbeitgeber (teils im Auftragsverhältnis), den ex-BVZ 4-Achser B 4233. Das Bernerteam stand ihm wieder hilfreich zur Seite. Voller Optimismus startete man das 3. Projekt, der Neubau ABD 4558. Ein leeres 4-achsiges Chassis der LSE sollte innerhalb von zehn Monaten einen kompletten neuen Wagenkasten erhalten. Bärni engagierte sich nicht nur für das «Hölzige», sondern auch für alles «Drum und Dran». Im Sommer 1994 konnte die DFB beide neuen Vierachser, den B 4233 und ABD 4558 im «Doppelpack» erstmals in Betrieb setzen. Auch Private nutzten das Wissen und Können von Bärni. So

liessen die BVZ (heute MG-Bahn) ihren Wagen AB(C) 2121 «Premier Glacier Express» grösstenteils durch Bärni ausführen. Seine enorme Schaffenskraft erbrachte er über Jahre bei der Eurovapor als Heizer und Initiator vieler Aktivitäten und Arbeiten im Stützpunkt Huttwil/ Langnau für den VHE. Im Jahre 2009 feierte er noch seine 25-jährige Heizerlaufbahn. Ein lieber Freund hat uns viel zu früh verlassen ...

**Einladung zur Hauptversammlung am Samstag 3. März 2012**  
**NEU: Im Hotel Dufour in St. Gallen**

## Ostschweiz

Von Hans-Walter Beyeler, Vizepräsident

**Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 25. ordentlichen Hauptversammlung am 3. März 2012 um 14.15 im Restaurant Dufour in St. Gallen.**

Das Restaurant Dufour befindet sich gleich neben dem Hauptbahnhof St. Gallen.

**Die Traktanden sind:**

- Begrüssung
- Wahl der Stimmzähler
- Protokoll der HV 2011
- Jahresbericht des Vizepräsidenten
- Jahresrechnung und Revisionsbericht 2011
- Budget 2012
- Bericht des Bauchefs und Bauprogramm 2012
- Entlastung des Vorstandes
- Wahlen Präsident, Vorstandsmitglieder, Delegierte, Revision
- Anträge
- Varia.

**Anträge** müssen bis spätestens am Samstag, 11. Februar 2012 beim Vizepräsidenten eintreffen. Nach dem Ableben unseres Präsidenten Fritz Pfändler suchen wir eine **Persönlichkeit aus unserer Sektion für das Amt des Präsidenten**. Wir bitten Sie, sich als Interessent oder für Kandidatenvorschläge an den Vizepräsidenten zu wenden.

Wir hoffen wiederum auf eine rege Teilnahme, und wir freuen uns, Sie

an unserer Hauptversammlung 2012 im Restaurant Dufour in St. Gallen begrüssen zu dürfen.

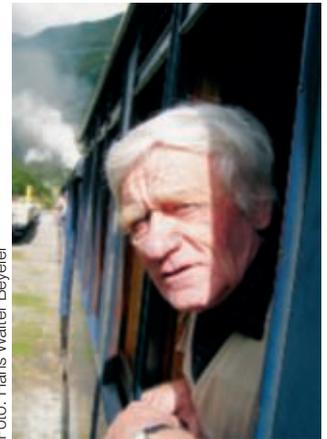


Foto: Hans Walter Beyeler

Fritz auf der Pionierfahrt am 12. August 2010 / Fritz lors du voyage des pionniers le 12 août 2010

## Wir trauern um unseren Präsidenten Fritz Pfändler

Am 23. August 2011 ist unser lieber und geschätzter Präsident Fritz Pfändler verstorben. Wir wussten, dass Fritz mit seiner Gesundheit kämpfte, sich aber trotzdem voll und ganz für unsere Sektion einsetzte. So kam sein Tod unerwartet und stimmt uns traurig, aber auch dankbar.

Die Eisenbahn ist Zentrum im Lebenslauf von Fritz. Seit den 60-iger Jahren arbeitete er bei der SBB. Er war eine bekannte Persönlichkeit als Gruppenchef beim Gepäckdienst im Bahnhof Gossau. Das waren die besten Voraussetzungen, sich mit Elan und Muskelkraft für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu engagieren. 1992 wurde Fritz Mitglied unserer Sektion, und er setzte sich in all den folgenden Jahren kraftvoll in verschiedensten Funktionen für unsere Sache ein. So legte er in den jüngeren Jahren mit Hand an, um die verwahrloste Strecke Schritt für Schritt wieder auf Vordermann zu bringen. Als Mitglied des Zentralvorstandes übernahm er für einige Jahre die Verantwortung für die Koordination und Betreuung unserer Fronis, und mit Unterstützung seiner Familie betreute er auch den Barwagen und den DFB-Kiosk. Anschliessend konzentrierte sich Fritz auf die Arbeit in

## VFB Sektionen

unserer Sektion Ostschweiz. Sein Wirken als Präsident von 2006 bis zu seinem Tod hat viel zur erfolgreichen Entwicklung unserer Sektion beigetragen. So war es für Fritz eine grosse Freude und Genugtuung, dass er die Eröffnung der gesamten Furka-Bergstrecke im Pionierzug miterleben durfte.

Wir werden Fritz sehr vermissen und ihn in guter Erinnerung behalten: Seine offene, direkte und manchmal etwas knorrige Art gespickt mit viel Schalk und Humor. Fritz wird auch in Zukunft in unseren Gedanken mit uns sein an der Hauptversammlung, in der Bauwoche, an unseren Werbeauftritten mit dem Furka-Stand, bei jeder Dampfbahnfahrt über die Furka. Von Herzen danken wir Fritz sowie seiner Frau Rosa-Maria und den beiden Söhnen, die ihn über all die Furka-Jahre mit Herz und Hand unterstützt haben.

## Zürich

### Einladung zur Hauptversammlung 2012

Datum: Samstag 3. März  
Ort: Kath. Kirchenzentrum  
Bassersdorf  
Zeit: **10.00 Uhr**

Traktanden: Die statutarischen Détails, inkl. das Programm der interessanten Besichtigung am Nachmittag, folgen im Heft 1-12 und werden auf unserer Website publiziert.

### Das Wort des Präsidenten

#### Von Bruno Letter

«Eine erfolgreiche und unfallfreie Saison geht zu Ende», so dachte ich, als ich am 2. Oktober in Oberwald den letzten fahrplanmässigen Zug abfahren sah. Dass aber wenige Tage später unsere Strecke so brutal verwüstet würde, ahnte niemand! Dies zeigt, dass die Naturgewalten unberechenbar und unbezähmbar sind. Kurz darauf haben wir bereits erste Einsätze geleistet und dadurch mitgeholfen, Folgeschäden wegen der Schneeschmelze im Frühjahr

zu mindern. Nun hoffen wir alle, dass die Fahrsaison 2012 mit vereinten Kräften gesichert werden kann.

Die letzte Ausgabe des Jahres will ich nutzen, um allen Mitgliedern zu danken:

– Den vielen Aktiv-Mitgliedern für ihren Einsatz auf der Strecke oder in der Werkstatt. Unsere Sektion hat wiederum wertvolle und eindrückliche Arbeit geleistet. Von vielen Einsätzen habe ich aber keine Kenntnis; sie sind nirgends erfasst und deren Umfang ist schwer abzuschätzen. Deshalb spreche ich Euch allen in globo meine grosse Anerkennung aus.

Allen übrigen für ihre Treue und Unterstützung mit ihrem Mitgliederbeitrag.

Zum bevorstehenden Jahreswechsel wünsche ich allen Mitgliedern Wohlergehen, gute Gesundheit und weiterhin viel Freude und Befriedigung im Kreise Gleichgesinnter im Dienste unserer Bahn und «es guets und unfallfrei 2012»

### Modellbau-Messen Bauma und Winterthur

26 Neumitglieder

#### Von Fritz Schmutz

Auf Einladung von Willi Rutz, der dort sein eindrückliches Diorama der Bahnanlage Gletsch ausstellte, konnten wir daneben, und zwar gratis, unseren Bilderstand präsentieren. Trotz der Tatsache, dass in den Kreisen der Besucher recht viele schon Mitglieder sind, aber auch zahlreiche Leute nur Interesse für Modelle haben, konnten wir in den zwei mal 2 ½ Tagen im Oktober diese beachtliche Zahl erreichen!

Ein Bericht über die Glarner-Messe von Ende Oktober wird im Heft 1–12 erscheinen. Die Zahl der erworbenen Neu-Mitgliedern ist 20.

### Bericht Bauwoche 39 25.9. bis 1.10.

#### Von Ernst Enggist

Zwölf Teilnehmer unter der fachkundigen Führung unseres neuen Leiters Kurt Letter erlebten eine abwechslungsreiche Arbeitswo-

che. Dabei war das Wetter auf unserer Seite: die ganze Woche blanker Sonnenschein!

Die Schwerpunkte unserer Einsätze seien hier aufgezählt:

- Bei der Drehscheibe wurde der Aushub erstellt, die Wände mussten geschalt werden, und betoniert wurde mit Schaufeln! Zuerst mussten aber die Schienen entfernt werden. Dann mussten Kabel in enge Rohre und Kanäle eingezogen werden für den Anschluss der neuen Remise ans Strom- und Telefonnetz.

- Die Fugen der Natursteinmauer in Muttbach mussten neu ausgeleitet werden.

- In der Werkstatt wurde ein Schachtdeckel für die Wasserfassung erstellt.

- Viel brennbares Material haben wir entsorgt.

- Am Wochenende hat man uns die Bedienung der Sprinkleranlage anvertraut.

- Und nicht zu kurz kam wie immer das Aufräumen!

Von 07.30 Uhr bis am Abend ca. 17.30 Uhr war der Tag intensiv ausgefüllt. Aber es machte Spass und bringt angesichts der erledigten Arbeiten eine grosse Befriedigung.

Auch der traditionelle Fondue-Abend im Des Alpes verlief wie immer in heiterer Stimmung und wir bedanken uns dafür bei den diversen «Sponsoren» und der Sektionskasse.

### ZOM, Züri-Oberland Messe 31.8.–4.9.

26 Neumitglieder

#### Von Fritz Schmutz

Nach etwas harzigem Auftakt bei diesem 5-tägigen Auftritt konnten wir im Schlusspurt noch diese

Zahl erreichen. Obwohl nicht gerade überwältigend, ist das Ergebnis von besonderer «Qualität». Es sind nämlich 14 Familien, 10 Einzel und last (2 Stunden vor Messeschluss!) but not least eine Firma! Erfreulich ist auch die Ausbeute an Froni-Anwärtern, nämlich ganze 5! Ausserdem gab es noch Spenden, und zwar 77 Franken!

In Anbetracht dessen, dass in der Nähe auch der DVZO mit der echten Lok «Bauma» Werbung betrieb und der Tatsache, dass etwa jeder dritte Interessent schon Mitglied bei uns ist, können wir insgesamt doch zufrieden sein, und da wir einen sehr attraktiven Standort hatten, konnte auch unsere Video-Schau ihre Wirkung ideal entfalten!

### Sektionsreise nach Sachsen 23.–28. 7. 2011

#### Von Fritz Renold

Mit SBB und DB erreichen wir nach einem Umsteigemarathon unser Reiseziel Dresden; hier werden wir bereits erwartet und mit der Strassenbahn geht es zum Hotel. Das Nachtessen erfüllt alle Wünsche, es sind lauter strahlende Gesichter zu sehen.

**Am Sonntag** folgt eine Stadtrundfahrt mit einer Oldtimerstrassenbahn, ein Erzeugnis aus DDR-Zeiten. Während der Fahrt und einem anschliessenden Stadtbummel werden uns die Sehenswürdigkeiten gezeigt, wie Frauenkirche, Hofkirche, Semperoper und Zwinger. Am Nachmittag fahren wir mit der Weisseritzalbahn, SW 75 cm, durch das romantische Tal der Roten Weisseritz; auch dem dortigen Verein ist es gelungen, die geplante Stilllegung abzuwenden. Mit der S-Bahn fahren wir zurück nach Dresden, wo eini-

#### Agenda

26.–29.01.	Fespo, Ferienmesse ZH-Oerlikon	Fritz Schmutz
04.02.	Treberwurstessen Dachsen, ab 16.00	Fritz Renold
03.03.	HV Bassersdorf, siehe Einladung	Bruno Letter
KW 22	Bauwoche 1	Edi Gubler

Besuch W.W. Aarau musste auf den Frühling verschoben werden. Die Projektleiter sind unter vorname.name@dfb.ch zu erreichen.

**Stamm:** wieder ab Januar, jeweils ab 19.00

Restaurant Oase Zürich: jeden 2. Dienstag des Monats

Restaurant Mundart Rapperswil: jeden 4. Dienstag des Monats

## VFB Sektionen

ge noch das Lokdepot in Hotelnähe aufsuchen.

**Am Montag** fahren wir zum Museum der Lössnitzgrundbahn nach Radebeul Ost, wo uns die Sammlung vom Leiter vorgestellt wird. Mit dem Dampfzug, SW 75 cm, fahren wir durch den Lössnitzgrund nach Moritzburg, ab hier wandern wir zur Moritzburg, einer von August dem Starken errichteten Wasserburg.

**Am Dienstag** beginnt die Reise mit einem historischen Raddampfer; über Pirna erreichen wir die Stadt Wehlen in der Sächsischen Schweiz. Hier erwartet uns ein Oldtimerbus zur Fahrt auf die Basstei. Mit diesem fahren wir vorbei an der Burg Hohnstein nach Bad Schandau zur Kirnitschtalbahn. Diese 1898 eröffnete elektrische Strassenbahn, SW 1 m, verkehrt durch den Nationalpark der Sächsischen Schweiz bis zum Lichtenhainer Wasserfall. Die Rückreise bewältigen wir wieder mit der Kirnitschtalbahn, einer Motorfähre und der Dresdener S-Bahn.

**Am Mittwoch** ist nochmals eine Dampfbahnfahrt vorgesehen. In Zittau besteigen wir den Buffetwagen der seit 1890 verkehrenden Zittau–Oybin–Jonsdorf Eisenbahn, SW 75 cm, (ZOJE, gemäss Volksmund: Zug ohne jede Eile!) Ab Jonsdorf geht es weiter mit dem Gebirgsexpress hinauf zur Burg- und Klostersruine. Die Heimfahrt führt zurück nach Zittau und weiter mit der Neissebahn. In Görliitz besteigen wir den Regionalexpress der DB der uns zurück nach Dresden bringt.

**Am Donnerstag** heisst es Abschied nehmen und über Leipzig fahren wir mit dem ICE in Richtung Frankfurt. Verschiedene ausserordentliche Halte lassen aber unseren Anschluss in Frankfurt leider nicht mehr klappen und dank zusätzlichem Umsteigen erreichen wir schlussendlich die Schweiz mit nur einer Stunde Verspätung! Ich bedanke mich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für die erlebte Kameradschaft ganz herzlich!

PS: Dies ist ein stark gekürzter Bericht! Die Original-Version mit all seinen historischen, technischen und kulturellen Leckerbissen finden Sie auf unserer Website [vfb-zh.ch](http://vfb-zh.ch)

## Berlin Brandenburg

Von Axel Schiele

An der grossen Modellbahnausstellung des VBBS Weinbergsweg im Postbahnhof in Berlin hat sich die Sektion mit einem Infostand beteiligt.

Als Schaustück haben wir unsere Steffenbachbrücke (Massstab 1:22,5) mit LGB-Fahrzeugen hintransportiert. Da wir dieses Jahr im Obergeschoss waren, gab es auch wenig Zugluft und folglich keine steifen Hälse bei den Beteiligten.

Ca. 5300 zahlende Zuschauer haben die Ausstellung besucht und die grosse Masse auch unseren Stand. Für den Veranstalter ist dies ein Erfolg, bei uns sind Prospekte usw. Mangelware geworden.

Hinweis: Am 25. und 26. Februar ist unsere 18. Berliner Modellbahnausstellung.

Und 2012 wird die Sektion bzw. die Regionalgruppe Berlin-Brandenburg 20 Jahre alt.

Das müssen wir schon etwas im März 2012 feiern...

Bauwoche

## Nürnberg

Von Volker Kabisch, Präsident

Die 37. Bauwoche, das ist nun schon ein fester Bestandteil im Jahreskalender der Sektion Nürnberg. Auch in diesem Jahr sind wieder 16 Furkaverrückte der Einladung gefolgt, erstmalig seit Jahren wieder am Standort Realp. Und gleich vorneweg, es sollte eine Bauwoche bei bestem Bergwetter werden.

Wie schon in den vergangenen Jahren erfolgte am Montag früh durch Manfred Willi die Einweisung in die bevorstehenden Aufgaben der Bauwoche und die neuen, seit Fertigstellung der Gesamtstrecke geltenden Sicherheitsbestimmungen. Auch gab er uns einen kleinen Überblick über die Betriebssaison 2011.

Zu unseren Aufgaben gehörten Gleisregulierungsarbeiten im



Foto: Hans Georg Geer

Abschlussabend im Hotel des Alpes  
Soirée de clôture à l'Hôtel des Alpes



Foto: Hans Georg Geer

Tiefbauarbeiten am neuen Rundschuppen  
Travaux de génie civil, construction de la rotonde



Foto: Hans Georg Geer

Die Taufpaten, Fronis der 37. Bauwoche  
Les parrains, bénévoles de la 37<sup>e</sup> semaine de travail

## VFB Sektionen

Abschnitt Lammenviadukt–Oberwald, Beihilfe für Schienenschweisstruppe, Arbeiten an der neuen Bekohlungsanlage im Depot Realp und viele weitere kleinere Arbeiten, welche unsere ganze Erfahrung und Motivation fordern sollten. In schon gewohnter und bewährter Art und Weise waren unsere Baugruppen schnell gebildet und das jeweils nötige Material und Werkzeug zusammengesucht. So konnten die einzelnen Gruppen zügig ihre Arbeit aufnehmen.

Zu den Aufgaben der Gleisregulierungstruppe unter der Führung von Uwe Schultz gehörte die Kontrolle und Nachziehen der Klein-eisen, unterlegen von Gummiplatten zum Höhenausgleich Schienenkopf und der Zahnstange und am Ende der Bauwoche als Höhepunkt das Bedienen der Sprinkleranlage.

An der neuen Bekohlungsanlage im Depot Realp stand eine Vielzahl von Arbeiten an, damit diese Anlage im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden kann. Dazu gehörten Ein- und Ausschaltungsarbeiten, Schachtarbeiten zum Erstellen einer Werkleitung zum neuen Rundschuppen und viele andere Betonarbeiten. Unter der Führung von Peter Bossert fand sich diese Truppe sehr schnell zum eingespielten Team zusammen.

Zu den Arbeiten der Beihilfe «Schienenschweissung» gehörte die Vor- und Nachbereitung der zu schweisenden Schienenstöße (Laschen entfernen, Schwellenschrauben lösen bzw. festziehen usw.) Insgesamt wurden von Montag-Donnerstag 25 Schienenstöße thermisch verschweisst.

Viele kleinere, aber nicht unwichtige Arbeiten rundeten unsere Bauwoche ab.

Es soll nicht unerwähnt bleiben, dass wir während der Bauwoche von der Küchenmannschaft in Realp und Gletsch (Mittagessen) in der gewohnten Weise hervorragend versorgt wurden.

Zum Schluss sei noch kurz auf den Höhepunkt während unserer Bauwoche verwiesen. Galt es doch an den für den Bahnhof Oberwald von der Sektion Rhein Main und unserer Sektion Nürnberg gespendeten Sitzbänken die Spenderplaketten anzubringen.

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

### Sitzbänke für den Bahnhof Oberwald DFB

Schon seit der Eröffnung der Strecke Gletsch–Oberwald im Jahr 2010 wurde von vielen Seiten das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig des Bahnhof Oberwald DFB vermisst. Daher haben die Sektionen Nürnberg und Rhein-Main aus ihrer Sektionskasse zwei Sitzbänke gespendet. Angefertigt und aufgestellt wurden die Sitzbänke unter der Regie der DFB schon für die Betriebssaison 2011 und während der 37. Bauwoche der Sektion Nürnberg mit den Spenderplaketten von den Sektionen Nürnberg und Rhein Main versehen. Damit wollen wir unseren Beitrag leisten, damit sich die Fahrgäste unserer Dampfzüge rundum bei uns Wohlfühlen.

Oder anders gesagt mit den Worten der Finanzwelt: Die Sektion Nürnberg und Rhein-Main des Verein-Furka-Bergstrecke haben jeweils eine Bank in der Schweiz. Standort am Bahnsteig der DFB in Oberwald/Wallis. Als Dividende gibt es Ruhe und Erholung mit Blick auf die herrliche Bergwelt der Schweizer Alpen beim Warten auf den nächsten Zug. Ausschüttung zu 100 Prozent garantiert!

## VFB-Sektionsreise Oberbayern 2011

### Von Helmut Kropp

In der Hauptversammlung stellte nach seiner Wahl der neue Präsident der VFB-Sektion Oberbayern Hans Berger fest, dass manche Vereinsmitglieder noch nie bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke waren. Darum organisierte er eine viertägige Reise in die Schweiz. Es waren schliesslich acht Personen, die sich am Samstag, den 3. September 2011 um 7.00 Uhr

am Münchener Hauptbahnhof am Ende von Gleis 20 trafen, um die Lokwerkstatt der DFB in Chur, die DFB-Strecke von Oberwald nach Realp, die Werkstätte in Realp und auch noch die Centovallbahn von Domodossola bis Locarno zu erkunden.

Der nun als Reiseleiter fungierende Präsident Hans Berger hatte alles bestens vorbereitet, die günstigsten Tickets besorgt und das \*\*\*-Hotel Tannenhof in Oberwald als Stützpunkt ausgewählt. Pünktlich ging es von München mit dem Schweizer EC-Zug nach Chur. Das Wetter war recht heiss, als die Gruppe in den Stadt-Bus zur Lokwerkstatt stieg und dann nach einem kurzen Fussmarsch dort ankam. Werkstattleiter, Lokführer und Heizer Jakob Knöpfel führte durch die Werkstatt. Es gab

aber weder Gleis noch Loks zu sehen. Die Loks waren dort nur zerlegt zu besichtigen: Die Vietnam-Lok Nr. 9, welche schon geraume Zeit nicht mehr auf DFB-Gleisen zu sehen war und die Eröffnung der Strecke bis Oberwald verschlafen hatte.

Ferner die beiden aus Vietnam gehaltenen Vierkuppler HG 4/4, deren Wiederaufbau und technische Dokumentation viel Arbeit und Mühe macht und noch einiges an Geld kosten wird. Aber wenigstens konnten die Loks auf Bildern gesehen werden.

Nach einer Stärkung beim Bahnhof Chur brachte die Rhätische Bahn die Gruppe durch das Oberreintal nach Disentis. Hier wurde in den Zug der Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) umgestiegen. Die Reise führte über den Ober-



Foto: Helmut Kropp/Hans Berger

Jakob Knöpfel führt durch die Dampflokwerkstatt  
Jakob Knöpfel guide à travers l'atelier de locomotives



Foto: Helmut Kropp/Hans Berger

DFB-Bahnhof im Regen – FO 4 vor der Abfahrt nach Realp  
Gare DFB sous la pluie – FO4 avant le départ pour Realp

## VFB Sektionen

alppass nach Andermatt und anschliessend durch den Furka-Basistunnel nach Oberwald.

Der Hotelier vom Tannenhof, Herr Hischier, hatte es sich nicht nehmen lassen, die Gäste am Bahnhof Oberwald zu begrüssen und das Gepäck ins Hotel zu fahren. Einige Reisetilnehmer konnten es nicht erwarten und inspizierten gleich am Abend die absenkbare Zahnstange der DFB am Bahnübergang in Oberwald.

Gut gelaunt traf man sich zu einem leckeren Abendessen im Restaurant des Hotels Tannenhof.

Der Sonntag war verregnet, doch pünktlich kam der DFB-Zug mit der Lok FO 4 aus Realp im DFB-Bahnhof Oberwald an.

Geschäftsleiter Peter Bernhard hatte es sich nicht nehmen lassen, den neuen Kiosk der DFB in Oberwald zu inspizieren und die FO 4-Lok persönlich mit Wasser vom Wasserkran zu versorgen sowie den Zug bis nach Realp zu begleiten.

Auf dem Gelände des DFB-Bahnhofes Oberwald entdeckten die Reisetilnehmer auch den berühmten, aus der Anfangszeit der Bauarbeiten stammenden «Gnagi-Wagen» der DFB – den für die Froni-Mahlzeiten bestimmten, schön eingerichteten Mannschaftswagen.

Dann traf auch noch, von Gletscher kommend, ein Zug mit drei Wagen ein, gezogen von der roten Grossdiesellok HGm 4/4 der MGB.

Um Punkt 10.30 Uhr startete der DFB-Zug über den Bahnübergang mit der einwandfrei arbeitenden absenkbaren Zahnstange hinauf in den Lärchenwald. In Gletsch gab es dann grossen Zuspruch an Reisenden zur Fahrt



Foto: Helmut Kropp/Hans Berger

*Reiseleiter Hans Berger mit Kamerafinder Herr Senn  
Hans Berger, guide de voyage et Monsieur Senn, qui a trouvé la caméra*

auf die Furka und nach Realp, somit ging's nach kurzem Aufenthalt gleich weiter durchs verregnete Rhonetal.

Oben in Muttbach wartete diesmal der gelbe Traktor zum bahnamtlich vorgeschriebenen Nachschieben durch den Scheiteltunnel.

Die Gastronomie in Furka erfreute sich regen Zuspruchs.

Damit das Furka-Gastronomie-Personal nicht jeden Abend nach Hause «wandern» muss, steht in

der Station Furka ein «Schlafwagen» auf Schienen. Auch zum Baden und Duschen hat man dem Furka-Stations-Wirt Hannes und seinen Mitarbeitern eine Anlage errichtet.

In Realp gegen 12.00 Uhr angekommen, beschlagnahmte die Reisegruppe gleich komplett den Cafe-Wagen.

In der Remise wurde die Dampflok FO 4 bereits liebevoll von Lokführer und Heizer gepflegt.

Nach der anschliessenden Besichtigung der Küche, Personalunterkunft, Büro und Lager im Depot, begab sich die Gruppe zum Regionalzug der MGB um durch den Basistunnel nach Oberwald zu fahren.

Montag war Ausflugstag zur Centovalli-Bahn. Zunächst fuhren wir mit einem Regionalzug der MGB auf der neu errichteten Einfahrt-Strecke nach Brig zum Bahnhofsvorplatz, um anschliessend nach dem Umsteigen in den SBB-Regionalexpress durch den Simplon-Tunnel ins italienische Domodossola zu gelangen. Von Domodossola bekamen die Reisenden fast nichts zu sehen, denn gleich musste die unterirdische Station der Centovallibahn aufgesucht werden. Hier wartete bereits der neue zuschlagpflichtigen Panorama-Triebwagenzug auch «Schneewittchensarg» genannt. Dieser war gut besetzt und bei gutem Wetter ging's gleich los auf die Strecke, welche nur selten geradeaus, sondern zumeist in zahllosen Kurven durch viele Tunnel, über spektakuläre Brücken und vorbei an 100 Tälern (cento valli) führt. Nach einer Weile verliess der Zug Italien – Fahrzeugführer und Schaffner wechselten. Wie begonnen, so endete auch diese Fahrt in einem Tunnel, diesmal in Locarno. In Locarno konnten sich die Reisetilnehmer stärken, den Ort besichtigen oder mit der Standseilbahn zur Marienkirche hinauffahren, welche aber gerade renoviert wurde. Eine Schifffahrt auf dem Lago Maggiore war leider nicht möglich.

Zurück ging es über Bellinzona und die südliche Gotthardstrecke – mit den Kehrtunnels nicht minder spektakulär wie die berühmte Nordrampe. Nach dem Scheiteltunnel nahm die Reisenden in Göschenen wieder die MGB auf, um diese durch die Schöllenschlucht nach Andermatt und Realp sowie schliesslich nach Oberwald zu bringen.

Zur Heimreise am Dienstag bei prachtvollem Wetter brachte der Koch des Hotels Tannenhof nach dem Frühstück das Gepäck zum Bahnhof MGB Oberwald.

Bei der Einfahrt des MGB-Zuges in die Station Göschenen fiel dem Berichtersteller die Digitalkamera aus dem Fenster in das Gleisbett!

### Er sucht Mitstreiter / «Cercò appassionati ...»

VFB-Mitglied Pierangelo Morando unternimmt einen Anlauf zur Gründung einer **italienischen Sektion**. Er sucht dazu Mitstreiter:

«Cercò appassionati della Dampfbahn Furka-Bergstrecke (Ferrovìa a vapore della linea di Valico della Furka), soci della Verein Furka-Bergstrecke (Associazione della linea di Valico della Furka) al fine di costituire la prima sezione italiana della suddetta associazione.»

#### Pierangelo Morando

pierangelo.morando@virgilio.it  
+39 335 6501308

## VFB Sektionen

Doch in der Schweiz ist jeder hilfsbereit, Herr Senn, im Bahnhof Göschenen mit roter Warnweste tätig, bestieg den zurückfahrenden MGB-Zug, sprang an der Brücke ab und kam mit der Kamera in der Hand noch zeitgerecht vor Abfahrt des Zuges in Richtung Arth-Goldau zurück auf den Bahnsteig der SBB!

Nach einer Verspätung des Regionalzuges wurde die Gotthard-Nordrampe befahren, mit den Kehrtunnels und dem mehrmaligen «Erscheinen» der Kirche von Wassen. In Erstfeld passierte der Zug die NEAT-Tunnelbaustelle.

Im Anblick der Rigi wurde in Arth-Goldau der Zug gewechselt um nach Zürich zu gelangen.

Von Zürich aus ging's nun mit dem EC nach München – so glaubten wenigstens der Reiseleiter und die Teilnehmer, aber daraus wurde nichts. Aufgrund eines Personenunfalls zwischen Lindau und Hergatz war in Lindau Schluss mit lustig und EC.

Der «SEV» (mit Bussen) fuhr nach Hergatz. Nach dem Aussteigen aller Zuginsassen war kein Zug da. Also wieder hinein in die Busse und weiter zum Haltepunkt Röthenbach. Dort stand zwar der Euro-City aus München mit Dieselloks voraus in diese Richtung – aber auf dem falschen Gleis, welches ohne Bahnsteig ist. Die Reisenden mussten sich mit dem Diesel-Regionalzug aus Ulm zufrieden geben und unter beengten Verhältnissen bis Kempten fahren. Erst dort gab es dann wieder eine Verbindung nach München mit dem «Alex». Dort kam die Reisegruppe dann gegen 20 Uhr mit 2 1/2 Stunden Verspätung an. Eine erlebnisreiche Bahn-Reise ist dann schlussendlich gut zu Ende gegangen. Alle Reisetilnehmer waren sich einig, dass der Präsident Hans diese Tour vorzüglich organisiert und geleitet hatte!

### Bauwoche

## Stuttgart

### Von Wolfgang Wehlan

Am Sonntag 31.7. sind wir zu unserer Bauwoche KW 31 bei herrlichem Sonnenschein in Realp ein-

getroffen. Wir, das waren LuBelle Kreutzer, Eberhard Kühnle, Ruth und Manfred Mauk, Wilfried Weyer, Hubert Willam, unser langjähriger Gastarbeiter Gerd Zimmermann und Wolfgang Wehlan als Baugruppenleiter.

Am Montag früh um 7.00 wurden wir von Manfred Willi in unsere Arbeiten eingewiesen.

Am Montag 01.08. Räumen des gesamten Lagerplatzes von Gerüstteilen, Zahnstangen, Schienen, Schalungsmaterial, Moniereisen, und so weiter durch alle Mitarbeiter. Ab Montagmittag Betrieb der Bewässerungsanlage (gegen Waldbrandgefahr) durch LuBelle Kreutzer und Wolfgang Wehlan. Obwohl Montag, war wegen des schweizerischen Nationalfeiertages Fahrbetrieb.

Ab Dienstag teilten wir uns in zwei Gruppen auf.

Gruppe Realp: Ruth Mauk, Eberhard Kühnle und Wilfried Weyer erledigten den Erdaushub für Entwässerungsleitungen und das Verlegen der 120 mm-Rohre zum nahen Bach. Ausserdem wurden drei Betonschachtringe versetzt, Material wurde verfüllt, verdichtet und es wurde auch etwas betoniert.

Gruppe Muttbach: Am Wasserdurchlass 49.915 wurde unter der Führung von Walter Schmid mit LuBelle Kreutzer, Hubert Willam, Gert Zimmermann und Wolfgang Wehlan loses, abgerutschtes Material entfernt. Oberhalb des gemauerten Durchlasses wurden links und rechts des Durchlasses Auflager hergestellt. Unter Verwendung von grösseren Steinen vor Ort und Beton, der auf dem Installationsplatz nahe des Scheiteltunneleingangs selbst hergestellt wurde, haben wir angefangen den ca. 8 m breiten Riegel zu betonieren. Der Beton musste mit Schubkarren, Fallrohr und Folie möglichst nahe an die Einbaustelle gebracht werden. Dabei haben wir die Vorteile und Tücken der kleinen Raupe (Roki) mit Kippfläche kennengelernt. Man konnte damit die Steine am Rand des Bachbetts aufladen und bis kurz vor die Baustelle bringen. Manfred Mauk war für Materialtransporte aller Art mit dem Iveco-Kipper zuständig. Bedingt durch die weit voneinander entfernten Baustellen haben die zwei Gruppen ihr Mittagessen

teilweise in Realp und auch in Gletsch bekommen, so dass man erst am Abend wieder in Realp zusammen war.

Am Samstagvormittag hat dann die gesamte Baugruppe noch

grössere Steine aufgesammelt und als Vorbereitung für die nachfolgende Baugruppe an der Baustelle abgeladen.

Nach dem Mittagessen machten wir uns auf die Heimreise.

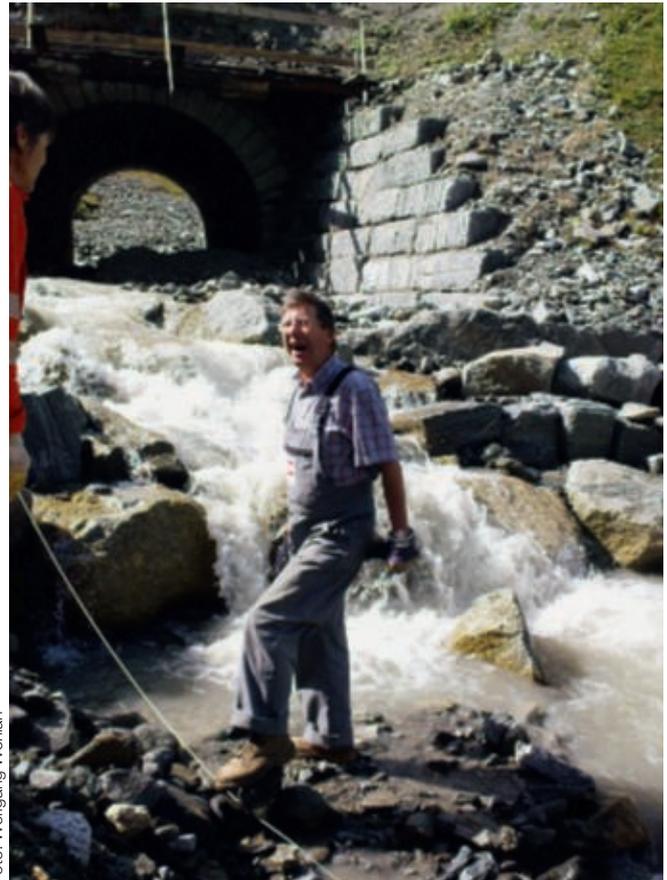


Foto: Wolfgang Wehlan

Gerd Zimmermann

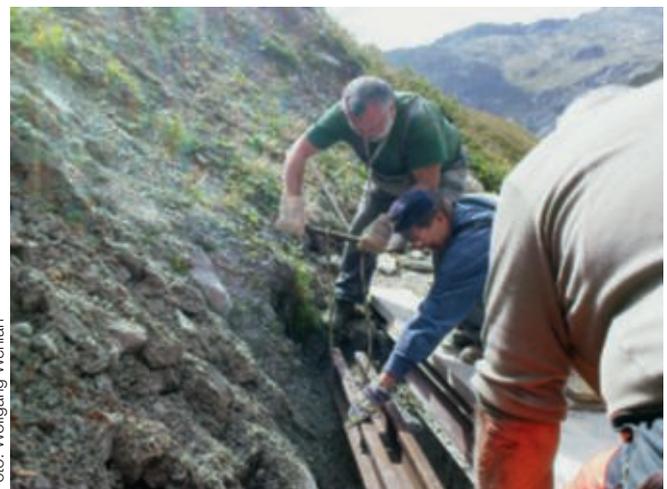


Foto: Wolfgang Wehlan

Gerd Zimmermann und Wolfgang Wehlan



Ruedi Burri, Realp



Johannes Biedermann, Realp



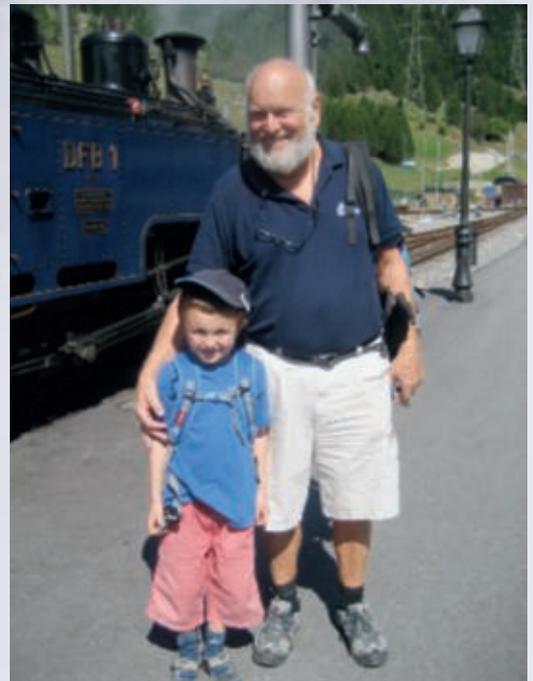
Hans Jenni, Gletsch



Hansruedi Dällenbach und Walter Wäfler, Furka



Hannes Hoffelner und Romy Frangi, Furka



Hermann Stamm und sein Enkel Aurelien Trachsel, Oberwald

# Angetroffen...

Alles Fotos von Ruedi Traub



- ① **Kinderbuch «Max die kleine Lok auf grosser Fahrt»** Fünf Zeichenfiguren fahren mit der DFB über die Originalstrecke von Realp nach Gletsch und erleben unterwegs allerlei. 14 Seiten, gedruckt auf stabilem Karton, DFB-Eigenproduktion, (Abb.: Handmuster)  
**CHF 17.00**

- ② **Plüschlok «MAX»**, passend zum Kinderbuch, Abmessungen ca. 33 x 15 x 23 cm  
Buch und Plüschlok aus dem Hause Doerig+Kreier, Appenzell  
**CHF 20.00**



- ③ **Seidenkrawatte**, rot mit gold/dunkelblauen Streifen und dunkelblauer DFB Lok  
**CHF 69.00**

- ④ **Flachmann-Set**, Flasche mit Prägung «Switzerland» und Schweizerkreuz, kleiner Trichter und zwei Becher in ansprechender Geschenkbox mit Klarsichtfenster.  
**CHF 16.00**

- ⑤ **DVD «Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke»**, Edition Eisenbahnromantik, ca. 60 Min., deutsch, Strecke Realp–Oberwald, inklusive Wiedereröffnung 2010 und verschiedener Fronarbeitseinsätze  
**CHF 39.80**

- ⑥ **«Erlebnis Furka-Bergstrecke»**, das offizielle Buch zur Eröffnung der Strecke Oberwald–Gletsch, AS-Verlag, Autoren B. Moser und P. Krebs, 208 Seiten, 220 überwiegend farbige Fotos, Texte d. und f.  
**CHF 58.00**



Vorderseite



Rückseite

- ⑦ **Tischset Nr. 3**, Pass querender Zug (Lok 1 mit 3 blauen Wagen) und Ausflugszug (Lok 7 mit 2 roten Wagen)  
Format ca. 42 x 30 cm, Rückseite: touristische Schweiz-Karte (Kollage)  
**CHF 9.50**

- ⑧ ⑨ **Attraktive Umhängetasche**, Design barz&barz; mit Wechselcover «Dampfbahn». Hochwertige Basistasche aus reissfestem schwarzem Nylongewebe. Klappdeckel (Cover) aus bedruckter Gewe-beplane mit Klettverschluss. Verschieden grosse Innenfächer.  
Preis für Tasche inklusive Wechselcover. Weitere Cover im Fachhandel.  
8.) Tasche gross (Platz für Formate bis 36 x 26 x 6 cm, z.B. Laptop) **CHF 69.90**  
9.) Tasche klein (Platz für Formate bis 24 x 20 x 6 cm, z.B. iPad o. ä.) **CHF 59.90**

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
Stück									

Weitere Artikel unter  
[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_ Tel. (für Rückfragen) \_\_\_\_\_

d.a.d.f. 4/2011

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041/870 07 86, [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch))

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten.  
Kunden aus D erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.