



# dampf an der furka

Feb. 08

## Liebe Leserin, geschätzter Leser

Das Farbkonzept der DFB bewegt viele Gemüter. Statt das halbe Heft mit ähnlich lautenden Leserbriefen zu füllen, habe ich diese an den Geschäftsleiter zur direkten Beantwortung weitergegeben. Peter Bernhard nimmt erneut Stellung.

Oskar Laubi, der neue Verwaltungsratspräsident, gibt mit einer Übersicht über jetzige und künftige Aktivitäten im «Dampf an der Furka» gewissermassen seinen Einstand.

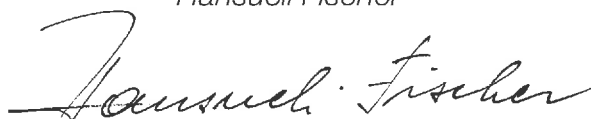
Der VFB feiert sein 25-jähriges Bestehen in der neuen Wagenwerkstatt Aarau. Beachten Sie Ankündigung und Programm und planen Sie den Besuch in der Aargauer Metropole ein.

Die Museumsbahn Bloney-Chamby feiert ebenfalls. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist als Gast dabei. Sie präsentiert bei dieser Gelegenheit die im neuen Glanz erstandene «Weisshorn».

In einem ersten Beitrag informiert Hans Tribolet über die Technik der Zahnradbahnen. Er ist nicht nur Mitglied des DFB-Verwaltungsrates, sondern auf diesem Gebiet ein über die Landesgrenzen hinaus bekannter Fachmann. Sie dürfen sich auf ebenso interessante Fortsetzungen freuen.

Beachten Sie auch die weiteren Beiträge aus DFB, VFB und SFB. Diese beweisen, dass im Winter an der Furka zwar nicht gefahren, aber keineswegs geruht wird.

Hansueli Fischer



**Bitte beachten:  
Das Adressblatt enthält  
die Rechnung für den  
Mitgliederbeitrag 2008!**

**Redaktionsschluss Ausgabe 2/2008: 15.05.2008**

**Ausgabe 3/2008: 15.08.2008**

**Ausgabe 4/2008: 31.10.2008**

**Ausgabe 1/2009: 31.01.2009**

### aktuelles

25 Jahre VFB	1
1000er-Club	3
Lok 6 wieder in Betrieb	4
40 Jahre Bloney-Chamby	6
«Adler» wieder zurück	7
GV DFB AG in Oberwald	8
Geschäftsleitung berichtet	9
dfb-Webportal	10
Lok-Führer mit BAV-Ausweis	11
DVD Holland, Spende	13
Der VR-Präsident berichtet	16
Zahnradbahn-Technik	18
Gebrauchsanweisung	21
DVDs und Reisen	23
25 ans VFB/ALSF	25
Le président prend position	26
Réunion du personnel T&A	27
La Weisshorn en vadrouille	28

### aus den vfb Sektionen

Aargau, Bern, Graubünden,	
Innerschweiz, Nordwestschweiz	29
Zürich	30
München, Nordrhein-Westfalen,	
Nürnberg	31

### Titelbild

Die revidierte «Weisshorn» unterwegs in der Romandie. – Bild: Oliver Stepat  
Couverture : La « Weisshorn » révisée sur le réseau du Bloney-Chamby – Photo : Oliver Stepat.

### Impressum

**Redaktionsadresse:** Hansueli Fischer-Spühler  
Goldenhühnenstrasse 130, CH-5463 Wislikofen  
Telefon +41 (0) 56 243 13 13  
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

**Redaktionskommission:**  
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,  
Tel. +41 55 246 36 15, dfb-personal@fu-be.ch;  
Christian Stern, Marketing DFB AG,  
Tel. +41 32 622 35 17, chr.stern@bluewin.ch;  
Claude Solloz, VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claudes.solloz@bluewin.ch;  
Irène Schär-Hännli, Kommunikation VFB,  
Tel. +41 41 250 07 09,  
vfb-kommunikation@fu-be.ch;  
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 398 52 12,  
vfb-sekretaer@fu-be.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

**Adressänderungen Vereinsmitglieder:**  
VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A.

**Herausgeber:**  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Postfach 35, CH-3999 Oberwald VS

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

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

**Inserattarife:** 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.

Feiern Sie mit am 18. und 19. April in der neuen Wagenwerkstätte Aarau

## 25 Jahre Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

«Rettet die Furka-Bergstrecke!» Dies war vor 25 Jahren das Motto von einigen Dutzend Eisenbahnfans, welche nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels den eigentlich schon beschlossenen Abbruch der malerischen Bergstrecke verhindern wollten. Den Erfolg des zurückliegenden Vierteljahrhunderts wollen wir feiern.

Interventionen bis hin zum Bundesrat für einen Weiterbetrieb der Furka-Bergstrecke blieben zwar zunächst ohne Erfolg. Mit einer Protestkundgebung am 6. August 1983 in Gletsch schafften es die Aktivisten der ersten Stunde aber zu einer breiten Resonanz in den Medien. Am 8. Oktober fiel im Dampfschiff-Restaurant der «Wilhelm Tell» in Luzern der Entscheid, einen Verein ins Leben zu rufen. Bereits an einem improvisierten Infostand an den Modellbautagen im Verkehrshaus gelang es, noch vor der eigentlichen Gründungsversammlung rund 350 Mitglieder für den neuen Verein zu gewinnen.

Am 3. Dezember 1983 war es dann so weit: Im Casino Bern wurde im Beisein von 57 Personen der «Verein Furka-Bergstrecke» (VFB) gegründet. Erster grundlegender Erfolg des Vereins war es dann, mit dem Verwaltungsrat der Furka Oberalp Bahn (FO) ei-

nen Verzicht auf den Rückbau der Furka-Bergstrecke auszuhandeln. Ziel war von Anfang an, den Betrieb auf der Bergstrecke wieder aufzunehmen und dieses technische Kulturdenkmal der Nachwelt zu erhalten.

2008 kann der Verein auf eine erfolgreiche 25-jährige Geschichte zurückblicken, die zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke geführt hat und zur Wiederbelebung des Zugsbetriebs vom Urserental ins Obergoms über die Furka. Gut 7400 Mitglieder zählt der VFB heute, die einer von inzwischen 23 Sektionen im In- und Ausland angehören. Der VFB nimmt das 25-Jahr-Jubiläum zum Anlass für einen Rückblick und feiert es zusammen mit der Eröffnung der neuen Wagenwerkstätte der VFB Sektion Aargau in Aarau. Um allen Vereinsmitgliedern und Furka-Freunden in der Schweiz und im Ausland die Teilnahme zu erleichtern, findet das Fest im Rahmen der Delegiertenversammlung 2008 statt. Der Zentralvorstand des VFB würde sich über eine rege Teilnahme freuen.

### Gut 500 neue Mitglieder

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist im vergangenen Jahr erneut gewachsen und hat den Mitgliederbestand weiter erhöht, der Zulauf war aber etwas schwächer als

im 2006. Ganze 506 Neumitglieder konnten wir in unserem Verein begrüßen, mussten aber auch 261 Austritte aus verschiedenen Gründen hinnehmen. Netto beläuft sich der Mitgliederzuwachs auf 249. Zum Stichtag am 15. Januar 2008 zählte der VFB damit 7432 Mitglieder (siehe Tabelle). Dies entspricht einer Bestandeszunahme von 3,47 Prozent. Damit wurde unser gestecktes Jahresziel von 2 Prozent erreicht. Der Zentralvorstand (ZV) möchte allen Sektionen und Mitgliedern, die zu diesem positiven Resultat beigetragen haben, ganz herzlich danken!

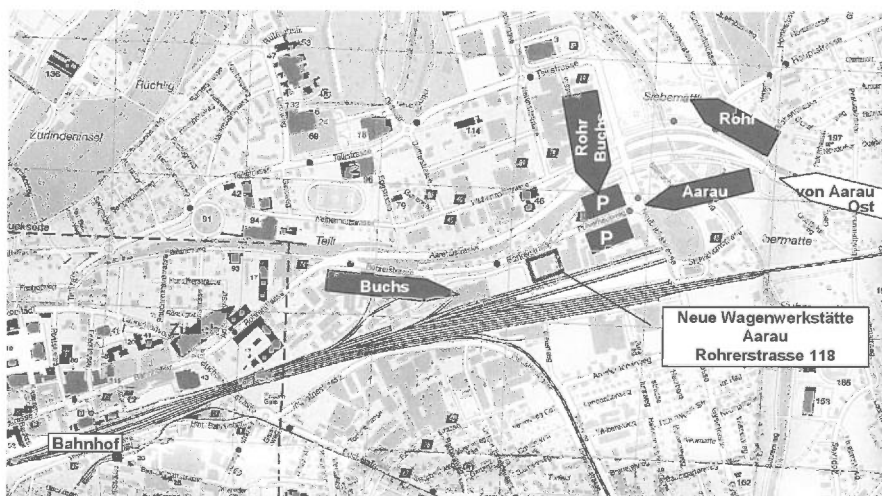
Die Mitgliederwerbung muss im neuen Vereinsjahr an erster Stelle stehen, werden doch in den kommenden Jahren mehr finanzielle Mittel und Ressourcen für die Fertigstellung und Befahrung der ganzen Bergstrecke benötigt. Deshalb gilt nach wie vor der Slogan: «Jedes Mitglied wirbt ein Mitglied!»

### Zentrale Mitgliederverwaltung

Seit knapp einem Jahr ermöglichen wir den Schweizer Sektionen den Zugriff auf unsere zentrale Mitgliederdatei. Die Einführung erfolgte praktisch problemlos und funktioniert zur besten Zufriedenheit aller Beteiligten. Unser Ziel war jedoch, nicht nur die Schweizer Sektionsmitglieder zentral zu erfassen, sondern sämtliche VFB-Mitglieder. Dieses Ziel wurde Ende 2007 erreicht. Seit 1. Januar 2008 steht allen Sektionen im In- und Ausland unsere zentrale Mitgliederdatei zur Verfügung. Mit diesem Schritt konnte der ZV verschiedene Schnittstellen, welche immer wieder mit Fehlern behaftet waren, mit einem Schlag eliminieren. Die erste Bewährung erfolgt mit dem Versand dieses Heftes. Der ZV ist überzeugt, dass wir mit diesem Schritt weitere Kosten einsparen und somit diese Mittel unserer Dampfbahn zufließen können.

### Neue Gesichter im Finanzwesen

Im Finanzwesen des VFB kommt es leider gleich zu mehreren Wechseln. So hat Rita Fuchs, Verantwortliche für Finanzen im Zentralvorstand, ihren Rücktritt auf die Delegiertenversammlung vom 19. April 2008 eingereicht. Nach vielen Jahren im Diens-



te des VFB treten auch die beiden Revisoren Eugen Wintsch und Kurt Fitze zurück. Der ZV bedauert die Abgänge und dankt den drei bereits jetzt für ihren grossen Einsatz für unseren Verein. Als Revisor verbleibt Erik Birkenmeier. Der ZV schätzt es sehr, dass er damit zur Sicherung der guten Facharbeit der Kassenaufsicht beiträgt. Für die anstehende Delegiertenversammlung sind damit zur Neuwahl mindestens ein/e Revisor/in sowie ein/e Finanzverantwortliche/r gesucht. Der ZV bittet geeignete Kandidaten, sich zu melden. Er zählt dabei auf die Unterstützung aus den Sektionen.

### Entscheid über Mitgliederbeiträge

Die Delegiertenversammlung 2007 hat den ZV mit Abklärungen für eine Erhöhung der Mitgliederbeiträge beauftragt. Nach eingehender Analyse legt der ZV der DV 2008 zwei Varianten zur Abstimmung vor: **Variante 1** sieht die **Beibehaltung** der geltenden Mitgliederbeiträge vor. Statt einer Erhöhung soll demnach vielmehr versucht werden, weitere Mitglieder und damit Zusatzeinnahmen zu gewinnen. Zusatzeinnahmen werden besser mit separaten (Spenden-) Aktionen erzielt. **Variante 2** sieht eine **Erhöhung der Mitgliederbeiträge per 2009 um 20 Prozent** vor. Für Einzelmitglieder etwa beliefe sich der Beitrag demnach neu auf 60 statt 50 Franken. Argumente für eine Erhöhung sind: Mit der Eröffnung Gletsch-Oberwald verlängert sich die DFB-Strecke um rund die Hälfte, auch die Betriebskosten klettern. Die DFB hat dem VFB bereits signalisiert, dass der bislang vertraglich geleistete Beitrag von 200'000 Franken pro Jahr an die Betriebskosten kaum noch ausreicht. Der ZV beantragt daher, die Zusatzeinnahmen vollumfänglich dem Dachverband gutzuschreiben. Mit den zusätzlichen Mitteln könnten auch die anstehenden Wagenrevisionen, der Bau der Depoterweiterung in Realp, eine allfällige Wagenhalle sowie weitere Projekte unterstützt werden, denn die Finanzierung dieser Grossprojekte gestaltet sich schwierig. Zudem beläuft sich die aufgelaufene Teuerung seit der letzten Erhöhung der VFB-Mitgliederbeiträge im Jahr 1993 auf 16,0 Prozent. Der ZV hat die VFB-Sektionen

aufgerufen, an ihren Hauptversammlungen die beiden Varianten vorzutragen und die Mitglieder ein **Mandat für ihre Delegierten** beschliessen zu lassen.

*Robert Frech und Julian Witschi,  
Heinz Unterweger und René Dergias*

### Was es in Aarau zu sehen gibt

Meilensteine der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von 1983 bis heute sind:  
Wagenwerkstätte Aarau mit Informationen über den Wagenbau  
Einblick in die Aktivitäten der Lokomotiv-Werkstatt Chur  
Einblick in die Aktivitäten auf der Furka-Bergstrecke und den Werkstattbetrieb  
Dampfsäge von Martin Horath  
Dampfwalze der Firma Valli  
Kinder-Dampfbähnli Samstag 13–19 Uhr  
Videofilme über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und ihre Aktivitäten

## Das Rahmenprogramm

### Freitag, 18. April 2008

17 Uhr	Öffnung der Wagenwerkstätte Besichtigung der Wagenwerkstätte und der Attraktionen
ab 18 Uhr	Verpflegungsangebot zu günstigen Preisen
20 Uhr	Begrüssung, Festansprachen und Informationen durch VFB-Präsident Robert Frech, Vertreter der Stadt Aarau und der Sektion VFB Aargau Anschliessend Zeit für geselliges Zusammensein und Fachsimpeln bei musikalischer Untermalung
ca. 22 Uhr	Auslosung des Preises für ein Neumitglied 2007
24 Uhr	Schluss

### Samstag, 19. April 2008

Vormittag reserviert für die Teilnehmer der Delegiertenversammlung

12 Uhr	Öffnung für alle Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, Verpflegungsangebot zu günstigen Preisen Besichtigung der Wagenwerkstätte und der Attraktionen
ab 18 Uhr	Verpflegungsangebot zu günstigen Preisen
20 Uhr	Begrüssung, Festansprachen und Informationen durch VFB-Präsident Robert Frech und Vertreter der Sektion VFB Aargau Anschliessend Zeit für geselliges Zusammensein und Fachsimpeln bei musikalischer Untermalung
24 Uhr	Schluss

### Anreise

#### Mit dem Auto

Abfahrt Aarau Ost, Zufahrt zur Wagenwerkstätte siehe Lageplan.

#### Mit der Bahn

Am Freitag von 17 bis 22 Uhr und am Samstag von 08:30 bis 22 Uhr bieten wir vom Bahnhof (Seite Bahnhofplatz) jeweils zur vollen und halben Stunde eine Fahrverbindung zur Wagenwerkstätte. Am Samstag von 12 bis 19 Uhr ist dies eine «attraktive **Dampfbahn** auf Pneurädern».

### Verpflegungsangebot

Neben einer Auswahl von Getränken gibt es unter anderem:

Steaks und Würste vom Grill  
dazu feinen Risotto,  
Pommes Frites, Salate,  
Chäschüechli  
Lillys Dampfkartoffel, Lillys Dampfkugeln  
und Dampfkaffee aus Kägis Dampfküche

## Neu im Internet

## 1000er-Club HG 4/4

Mit dem Erscheinen der ersten Ausgabe von «dampf an der furka» 2008 dürfte der Auftritt des 1000er-Club im Internet fertig gestellt sein. Sie finden uns unter [www.1000er-club.com](http://www.1000er-club.com).

Zweck und Ziel des Clubs werden erklärt. Da ist zu lesen, wie man Mitglied werden kann, als Einzelperson oder als Unternehmen und wie man durch Kauf von Lokomotivteilen, Finanzierung von Fremdarbeiten oder gar direkt durch Herstellung von Teilen nach unseren Angaben mithelfen kann die HG 4/4 d.h. die Clublokomotive, bis 2011 wieder betriebstüchtig auf die Schiene zu bringen. Und all dies nicht nur für die Germanen, nein wir haben viele andere Europäer einbezogen und uns auch um die Freunde von Herrn Sawiris gekümmert. Gut möglich, dass wir in Kürze noch Russisch aufschalten werden. Sehen Sie, welche Werbemöglichkeiten Sie da haben! Bei Ihren nächsten Ferien am Roten Meer oder auf der Reise nach St. Petersburg oder gar auf der Transsibirischen! Da hat es sicher Leute, welche die Furka noch nicht kennen, wo man in zwei Stunden so viel sieht wie in zwei Tagen bei der Fahrt durch Russland und statt Korallen hat es die schönsten Hänge voller Alpenrosen. Also setzen Sie ein bisschen Dampf auf, weisen Sie auf die Web-Seite hin. Noch etwas: Man kann mit Kreditkarten bezahlen, verschlüsselt, chiffriert, sicher, falls man zufällig gerade keinen Tausender im Sack haben sollte. Und wenn Sie dann erst noch dran denken, was für ein unglaublich zauberhaftes Wochenende Sie bei der Jungfernfahrt unserer Lokomotive auf der Furka verbringen werden (auf unsere Rechnung versteht sich), so dürfte bei Ihnen, Ihrem Nachbar, Ihren Freunden und Ihrer Ferienbekanntschaft kein Zweifel mehr bestehen: Jawohl ich werde Mitglied im 1000er-Club. Für Leute, die noch nicht «computerisiert» sind, also nicht im Web surfen, aber doch gerne Mit-

glied des 1000er-Clubs werden möchten, gibt es noch die gute alte Post. Unser Ak-

tuar: Peter Wälchli, Haus Saashorn, 3999 Oberwald, stellt Ihnen gerne Unterlagen zu.

## VFB Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederstatistik 2007

Sektion	Mitglieder per 15.01.2008	Veränderung	
		neg.	pos.
Aargau	1218	38	99
Belgien	48	1	20
Berlin-Brandenburg	50	0	3
Bern	398	32	24
Edelweiss	116	6	12
Gotthard	340	9	19
Graubünden	162	14	4
Innerschweiz	394	16	12
Niederlande	97	3	0
Norddeutschland	98	0	0
Nordrhein-Westfalen	215	3	0
Nordwestschweiz	423	17	26
Nürnberg	63	1	0
Ostschweiz	492	34	31
Rhein-Main	151	1	0
Rhein-Neckar	77	0	2
Romandie	333	0	4
München/Oberbayern	75	0	0
Schwaben	51	2	1
Solothurn	162	4	6
Stuttgart	185	0	0
Wallis	134	7	19
Zürich	2150	73	224
<b>Total</b>	<b>7432</b>	<b>261</b>	<b>506</b>
<b>Zusammenfassung</b>			
Deutschland	965	7	6
Niederlande	97	3	0
Belgien	48	1	20
Schweiz	6322	250	480
<b>Total per 15.01.2008</b>	<b>7432</b>	<b>261</b>	<b>506</b>
Bestand 15.01.2008	7432		
Bestand 16.01.2007	7183		
<b>Zuwachs 2007</b>	<b>249</b>	<b>+3,47%</b>	

Nach auswärtigem Kuraufenthalt

## Lok 6 wieder in Betrieb

*GOLDAU (mh) – Während rund 13 Monaten hatte die DFB Dampflokomotive Nr. 6 «Weisshorn» in der Werkstätte der Gruppe R12 einen sicher notwendigen Kuraufenthalt, um sich von den Strapazen der letzten knapp zwanzig Jahre zu erholen.*

Ohne den aufwändigen und fürsorglichen Umgang des Lok- und Unterhaltspersonals mit der Erholungsbedürftigen wäre die Einweisung in eine Lokiklinik aber

schon vor langem nötig gewesen. Obwohl sie einen Dauerlauf gegen ihre jüngere, ölschleppende Schwester wohl noch problemlos gewonnen hätte, machten sich doch langsam Beschwerden an den inneren Organen und erste Anzeichen von Plattfüssen bemerkbar. Die Fachärzte von SVTI und ZfW befanden auch, dass sich ein genereller Gesundheitscheck aufdrängt. Infolge Bettenüberbelegung im Kurhaus Realp trat unsere «Corne

blanche» die weite Reise nach Goldau an, aber nicht direkt, sondern via Zuger Herbstmesse, wo sie sich nochmals in ihrem blauen Kleid den rund 80'000 Besuchern präsentierte. Da sie von den Pflegern so toll herausgeputzt worden ist, konnten viele gar nicht verstehen, dass es ihr schlecht geht und sie irgendwelche Probleme hat.

Problemlos liess sich die alte Dame dann in Zug aufladen und abführen nach Goldau, aber diesmal nicht in die gleiche Ecke wie 1988 (Tafag AG/Baugruppe Goldau), sondern ins Kurhaus der Gruppe R12 am Fusse des Rossbergs. Auf den eigenen Füssen konnte sie in ihr Zimmer rollen und sich einbetten. Sofort begann das Pflegepersonal mit den Vorbereitungen für Untersuchungen und die nötigen Operationen.

Nachdem die Innereien, sprich Kesselrohre, und die Blechumhüllung mit der Isolation entfernt waren, entschieden wir uns, den Kessel abzuheben, ansonsten wäre ein grosser Teil des Stehkessels wegen des nahe liegenden Lokomotivrahmens nicht einsehbar gewesen. Zu unserer Freude zeigte sich der 106 Jahre alte Kessel in erstaunlich gutem Zustand.

Und wieder waren wir genötigt, zu entscheiden, wie weit die Zerlegung der Maschine gehen soll! Nach einigen Gesprächen entschied man sich für den Ausbau der Achsen, um sie zu reprofiliert. Damit war auch klar, dass das gesamte Zahnradtriebwerk zerlegt wird. Ein weiser Entschluss, wie wir kurze Zeit später feststellen mussten. Am Zapfen der hinteren Kurbelwelle entdeckten wir anlässlich der Kontrolle mittels Farbeindringverfahren unerwartet einen rund einhundert Millimeter langen und bis 15 Millimeter tiefen Haarriss, von blossen Auge kaum zu erkennen. Einmal mehr zeigte sich, dass solche Untersuchungen und Kontrollen nötig sind, um Schäden, wie sie in unserem strengen Betrieb vorkommen können, frühzeitig zu erkennen und damit grosse Schäden oder auch Unfälle zu vermeiden. Der Schaden wurde durch eine Reparaturschweissung behoben, aber längerfristig drängt sich ein Ersatz der Welle auf.

Eine weitere grosse Arbeit war das Vorbereiten der Kesselverschalung, der Was-



serkästen, des Daches und des Kohlenkastens für eine Neulackierung, wobei hier anzumerken ist, dass zu diesem Zeitpunkt die Farbwahl noch nicht getroffen wurde. Die alte Farbe wies Risse und Rostunterwanderungen sowie zahlreiche andere Lackschäden auf, sodass eine Neulackierung sowieso fällig gewesen wäre! Viele Stunden wurde geschliffen, gespachtelt, wieder geschliffen usw. ... und die Zeit lief und lief! Die Montage des Zahnradtriebwerkes und das Einachsen gingen zügig voran, doch merkten wir im Verlaufe des Frühlings, dass eine Wiederinbetriebnahme auf den Saisonbeginn 2007 nicht zu schaffen war, ja wir mussten sogar hinnehmen, dass der Kuraufenthalt sich weit in den Herbst hineinziehen würde. Doch dadurch wurde unsere Dame dann auch bis ins Detail zurechtgemacht. Sie kriegte eine neue, lackierte Dachuntersicht, das Umlaufblech wurde gereinigt und neu gestrichen, kurz, viele kleine Arbeiten, die man erst auf den zweiten Blick sieht, wurden noch ausgeführt.

Diese Arbeiten fanden zwar etwas im Verborgenen statt, doch haben sich immer wieder Interessierte nach dem Befinden unserer Lok 6 erkundigt, und so manch einer kam zu später Stunde noch vorbei, um ihr und vor allem dem Pflegepersonal Mut zuzusprechen.

Kurz vor der Endmontage kam dann vorschrittsgemäss Chefarzt Prof. Dr. v. p. Edi Ritter vom SVTI vorbei, um den Kessel und die dazugehörigen Apparate und Einrichtungen zu prüfen. Nach eingehenden Tests konnte er ihre Gesundheit voll des Lobes bestätigen. Im Endspurt machten wir die Abschlussarbeiten an der Lokomotive. Buchstäblich in letzter Sekunde erhielt sie die zarten roten Zierlinien.

Am 2. Dezember 2007 zeigte sich die «Weisshorn» in jugendlicher Frische und im neuen grünen Kleid vor dem Kurhaus in Goldau einem zahlreich erschienenen Publikum. Alle waren begeistert, wie sie glänzt und strahlt! Übermütig wagte sie sogar einige Schritte hin und her auf dem provisorisch verlegten Gleis und piff gar nicht aus dem letzten Loch. Ein paar Tage später trat sie die Reise ins Winterexil nach

Chamby an, wo sie im Depot der Museumsbahn Blonay-Chamby gut behütet auf den Frühling wartet.

Im Mai 2008 wird die DFB Lok 6 dann mit etwa sechs anderen Dampflokomotiven das 40-jährige Bestehen der Museumsbahn feiern und an mindestens zwei Wochenenden zahlreiche Sonderzüge, unter anderem zusammen mit der BFD Lok 3,

führen. Ein Spektakel, das man sich nicht entgehen lassen darf.

Und schliesslich erwartet man die «Weisshorn» fast sehnsüchtig wieder auf Saisonbeginn 2008 auf ihrer Stammstrecke von Realp über die Furka nach Gletsch.

Das Kurpersonal hofft, dass sie sich wieder gesund und fit präsentiert und wünscht ihr Erfolg und viele zufriedene Fahrgäste!

### Gastspiel im Welschland

## Das «Weisshörnli» geht auf Reisen ...

*... und das noch auf fremden Gleisen. Am Freitag, 7. Dezember, wurde unsere brave HG 2/3 Nr. 6 Weisshorn bei Martin Horath in Goldau auf einen Tiefgang-Anhänger aufgeladen und schon ging die Reise ins Welschland.*

In Vevey bekam dann die Weisshorn wieder richtige Schienen unter die Räder, Feuer in die Büchse und Dampf in den Kessel. Wieder im Element, unterstützt von der GFM 111, schnaubte sich die Weisshorn durch die Waadtländer Rebberge Richtung Chamby ins Depôt Chaulin der Museumsbahn Blonay-Chamby. Nach diversen Einstell-Arbeiten dampfte am Samstag unsere Nr. 6 fleissig auf der Strecke zwischen Blonay und Chamby. Die Verantwortlichen der B-C konnten sich von der perfekten «Schweizerischen Qualität» der Werkstatt von Martin Horath überzeugen. Am Sonntag, 9. Dezember, wurde dann die Lok in den Winterschlaf versetzt, um sie am 1. Mai zu den Feierlichkeiten «40 Jahre Museumsbahn Blonay-Chamby» wieder zum Leben zu erwecken.

Blonay-Chamby feiert 40 Jahre lebendiges Museum. Die DFB gratuliert unserer Partner-Bahn herzlich zum Geburtstag. Wir werden in Blonay eine starke Präsenz zeigen. Martin Horath und seine Crew dampfen mit der Weisshorn und beför-

dern die Geburtstagsgäste auf der Strecke ins Depôt Chaulin. Die Section romande des VFB bewirte im Aargauer Bar-Wagen beim Bahnhof Blonay die Gäste, die dann mit der Museumsbahn im Depôt die eigentliche Ausstellung anschauen möchten. Natürlich werden auch unsere DFB Souvenirs an den Mann oder die Frau gebracht. Die Section romande wird keine Mühe und Arbeit scheuen, um würdig unsere DFB zu vertreten.

Während sechs Tagen dampft, zischt, rattert, pfeift es zwischen Blonay und Chamby mit sieben Dampflokomotiven. Unter anderem wird auch die BFD Nr 3, die Schwesterlok der «Weisshorn» zu bestaunen sein. Donnerstag, 1. Mai, ist der offizielle öffentliche Jubiläumstag. Da wird unter anderem die frisch revidierte «Weisshorn» wieder feierlich in Betrieb genommen. Weitere Tage voller Festlichkeiten und Attraktionen sind der 3. und 4. Mai sowie das Pfingstwochenende 10. bis 12. Mai. Ein Blick auf die Homepage der BC [www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch) lohnt sich und gibt detaillierte Angaben über diese Tage.

Die DFB AG würde sich freuen, möglichst viele Mitglieder, Mitarbeiter, Freunde und Sympathisanten in Blonay begrüßen zu dürfen. Also, auf nach Blonay.

Christian Stern

# STEAM ADVENTURE TOURS

## 40 JAHRE BLONAY - CHAMBY



**SAMSTAG, 3. MAI 2008**

**BESUCHEN SIE DIE NEU REVIEDIERTE DFB LOK 6 WEISSHORN**

Die erste Museumsbahn in der Schweiz feiert 2008 ihr 40-jähriges Jubiläum. Es erwartet Sie ein Dampf-Festival mit 3 Gastdampflokomotiven, darunter die neu reviedierte **Lok Weisshorn der DFB** und vielen weiteren Attraktionen. Besuchen Sie mit uns im **legendären Churchill-Pfeil von 1939** das Festival am Genfersee. Der Zug befährt dabei auch die spezielle Strecke des Train des Vignes quer durch die Weinberge des Genfersees. Von Vevey aus bringt Sie der **Dampfextrazug der BC** nach Chaulin direkt ins Museum.

Während ca. 4 Stunden Aufenthalt besteht die Möglichkeit am Festival teilzunehmen. Am späten Nachmittag fahren Sie im **historischen elektrischen Extrazug** zurück nach Vevey.

Auf der Heimreise dem Jura entlang, serviert Ihnen das Team des Churchill-Pfeil ein köstliches Nachtessen in gemütlichem Ambiente.

Auch wenn Sie nicht ans Festival möchten, kommen Sie auf Ihre Kosten: der Churchill-Pfeil bringt Sie wahlweise auch nach Montreux und fährt von dort wieder zurück.

**Inbegriffen im Fahrpreis:**

- Rundfahrt 1.Klasse im roten Pfeil
- Fahrt in den Extrazügen von Vevey nach Chamby und zurück
- Tageskarte auf der Museumsbahn
- Nachtessen im roten Pfeil (ohne Getränke)

**Fahrpreis:**

**Pro Person Fr. 295.-**

Weitere Informationen erhalten Sie auch unter [www.steam-adventure-tours.ch](http://www.steam-adventure-tours.ch)

### Anmelde-Formalitäten!

Wie üblich mit der Einzahlung des entsprechenden Betrages und der Mitteilung über Personenzahl auf das Postcheckkonto

**87-647 372-4**

lautend auf  
Steam Adventure Tours  
Fredy Landenberger  
Beatenweg 8  
CH - 8600 Dübendorf

**bis spätestens  
31. März 2008**

ist Ihre Anmeldung definitiv

**Platzangebot beschränkt**

Auskunft erteilt

Tel. 044 822 56 60

oder

[info@steam-adventure-tours.ch](mailto:info@steam-adventure-tours.ch)

### Anmeldeschluss:

**31. März 2008**

Sofern nicht vorher ausverkauft

### Reiseroute:

Zürich HB - Aarau - Olten - Bern - Vevey - (Montreux) - Chamby und zurück via Lausanne - Neuenburg - Biel - Olten - Aarau nach Zürich HB

### Fahrzeiten:

Zürich HB ab ca. 08.00  
Chamby an ca. 13.00  
Chamby ab ca. 17.00  
Zürich HB an ca. 21.30

Die Fahrzeiten werden später bekannt gegeben.

### Annulationen:

Bei Absage der Reise unsererseits wird Ihnen der volle Betrag zurück-erstattet. Bei Absage Ihrerseits bis zum 31. März beträgt die Rückerstattung 100 %, Nach diesem Datum kann leider keine Rückerstattung mehr erfolgen.



Nach Grossbrand wieder hergestellt

## Der Adler ist wieder zurück!

Am Abend des 27. Oktober 2005 zerstörte ein Grossbrand im Lokschuppen des Verkehrsmuseums Nürnberg im Stadtteil

Gostenhof die dort abgestellten 23 historischen Fahrzeuge. Auch der «Adler», die Lokomotive des ersten Eisenbahnzugs auf

deutschem Boden, war davon betroffen (siehe den Bericht im März-Heft 2006).

Allerdings war es nicht die von Robert Stephenson in England gebaute Originallokomotive, die am 7. Dezember 1835 erstmals zwischen Nürnberg und Fürth fuhr, sondern ein originalgetreuer Nachbau aus dem Jahr 1935 zur Feier des Jubiläums «Einhundert Jahre Eisenbahn in Deutschland». Nach Aufarbeitung und teilweise Neubau im Dampflokwerk Meiningen ist am Freitag, 23. November 2007, der «Adler» – Lokomotive, Tender und drei Wagen III<sup>e</sup> Klasse – auf zwei von der blauen Werklok 202 563 – 3 gezogenen museumseigenen Spezialtransportwagen gegen 10 Uhr unter den fachmännischen Blicken zahlreicher Bahn- und Fotofreunde und bei lebhafter Beteiligung der Medien in das Verkehrsmuseum Nürnberg zurückgekehrt. Die museumseigene, rote Rangierlok 333 678 – 1 schob die wertvolle Fracht unter einen bereitstehenden Autokran. Nach und nach wurde die Transportverkleidung abgenommen und der in historischen Farben strahlende Zug mit speziellem Ladegeschirr auf das Gleis im Freigelände des Museums gehoben. Werkleiter Jürgen Eichhorn übergab nach lobenden Worten für alle Beteiligten das Betriebsbuch an Dr. Jürgen Franzke, den Leiter des Verkehrsmuseums Nürnberg. Kurz nach 13.00 Uhr stand der «Adler» wieder an seinem angestammten Platz in der Fahrzeughalle, wo er während der Öffnungszeiten des Verkehrsmuseums (Dienstag bis Freitag zwischen 9 und 17 Uhr, Samstag und Sonntag zwischen 10 und 18 Uhr) bewundert werden kann.

An den Reparaturkosten von über einer Million Euro hat sich auch die VFB-Sektion Nürnberg mit einer Spende von fünfhundert Euro beteiligt.

Volker Kabisch  
Stellv. Präsident der  
VFB-Sektion Nürnberg

### Mitteilung der DFB-Bauabteilung

## Besuch bei der Montage oder Demontage der Steffenbachbrücke

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten, unter kundiger Führung bei der Montage oder Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu sein.

### Nächste Daten

Montage Frühjahr 2008: Kalenderwoche 20/21 (Der genaue Termin kann erst kurz vorher festgelegt werden, je nach Verlauf der Schneeräumung)

Demontage Herbst 2008: Donnerstag, 9. Oktober 2008

### Programm (Änderungen vorbehalten)

- |               |  |
|---------------|--|
| 08.30 Uhr     | Treffpunkt beim DFB-Bahnhof Realp (nicht Remise)<br>Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke. (Der DFB-Kiosk ist offen.) |
| 09.30 Uhr     | Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)   |
| Ca. 15.00 Uhr | Bahntransport zurück<br>Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Remise, zusammen mit der Montageequipe (Unkostenbeitrag Fr. 25.–)  |

Der Termin und das definitive Programm werden den Teilnehmern kurz vorher mitgeteilt.

### Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe), es muss mit schlechtem Wetter gerechnet werden. Die Verpflegung ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf 20–25 Personen beschränkt.

### Anmeldung

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:  
Kurt Schrotberger, Breitenweg 30d, 3652 Hiltterfingen  
Tel. 033 243 30 85, E-Mail k.schrotberger@bluewin.ch  
(bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail, Personenzahl angeben)

Die Dampfbahn im Internet  
[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

## Generalversammlung der DFB AG

# Dampfbahn im Goms herzlich willkommen

*Die Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG hat am Samstag, 28. Juni 2008 13.30 Uhr, Gastrecht in der Mehrzweckhalle Oberwald. Dank einer Sonderaktion der Hoteliers von Oberwald kann davor und danach die Geselligkeit gepflegt werden.*

Die Versammlung ist umrahmt mit Vorträgen der 24 Mann starken Schwyzerörgeli-Grossformation «Tschoppehof». Sie wird den Marsch «Furkadampf» zur Urauffüh-

rung bringen. Nach der GV ist ein Apéro vorgesehen. Der Abend kann individuell frei gestaltet werden.

### Mittags: Dampfbahnteller in den Hotels

In den meisten Gaststätten gibt es mittags das gleiche Menu zum Einheitspreis von 23 Franken. Der Service dauert von 11 bis 13 Uhr. An der Aktion beteiligt sind die Hotels «Ahorni», «Alpenhof», «Furka», «Tannenhof» und das «Glacier du Rhône» in Gletsch.

### Abends: Übernachtung zum Pauschalpreis

Die Hotels «Ahorni», «Alpenhof», «Tannenhof» und das «Glacier du Rhône» in Gletsch bieten zum Preis von 95 Franken pro Person Nachtessen, Übernachtung und Frühstück. Das Entgegenkommen der Gemeinde und ihrer Hotellerie ist erfreulich und sollte genutzt werden. Die Aktionärinnen und Aktionäre der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG sind eingeladen, den geschäftlichen Anlass mit einem persönlichen geselligen Treffen «anzureichern». *Die spezielle Einladung zur GV erfolgt zur gegebenen Zeit.*

Die Gäste werden gebeten, sich anzumelden für den Dampfbahnteller und/oder die Übernachtung. Die Koordination kann über das Tourist-Info Büro Oberwald laufen. Telefon +41 (0) 27 973 32 32 oder info@obergoms.ch

## Das Schwungrad meint

### Botschafter unserer Bahn

Am Olma-Umzug in St. Gallen vom Samstag, 13. Oktober, waren die Zentralschweizer Gastkantone mit ansprechenden Gruppen vertreten. Das urchige Volk zeigte viele Beispiele gelebten Brauchtums, das aus langer Überlieferung noch Bestand hat. So wurden sehr schöne Bräuche gezeigt, die immer noch gepflegt werden.

Für mich war natürlich nebst der Gottwardpost die Darstellung der Furka Dampfbahn der Höhepunkt. Sehr gut angekommen sind dabei die vielen mitmarschierenden Fronis und Helfer, welche in tadellosem Auftritt unsere Bahn einem breiten Publikum vorstellten. Auch das Fernsehen war dabei.

Dieses Ereignis bringt mich auf den Gedanken, in meinem ersten Brief des Jahres erneut darauf hinzuweisen, wie sehr wir alle persönlich unsere Bahn weiterbringen können. Wir alle sind eben auch Botschafter – in welcher Form auch immer.

Die Fahrsaison ist mit guten Ergebnissen und ohne Unfälle zu Ende gegangen. Die

verantwortlichen Personen an der vordersten Front haben erneut ganze Arbeit geleistet. Sie haben es besonders verdient, hier erwähnt zu werden. Auch sie sind Botschafter. Gemäss Statistik sind es aber nur wenige, welche sich zu Arbeitsleistungen vor Ort verpflichten. Dem grossen Rest der Mitglieder ist dies nicht möglich. Das ist verständlich. Aber jeder – noch so kleine – ideelle oder finanzielle Beitrag ist wichtig. Nochmals zu Botschafterin und Botschafter: An allen guten Gesprächen über unsere Dampfbahn liegt es in der Zukunft, ob wir neue Leute überzeugen können, bei uns mitzumachen. Es geht nicht nur darum, möglichst viele Sektionsmitglieder zu haben, sondern möglichst viele von unserer einmaligen Nostalgie-Dampfbahn in der wunderschönen Alpenwelt begeistern zu können. Ladet diese Personen zu einer Fahrt mit unserer Bahn ein. Dann habt ihr sie bereits überzeugt. So wird eure Botschaft ankommen. Dies wünscht

*Euer Schwungrad*

## Check der Bärenfreunde an die SFB

Heidi hat am 24. September 2007 im Kur-saal Casino Baden – im Namen der Bärenfreunde Schweiz – Peter Schwaller einen Check von 2500 Franken überreicht. Es handelte sich um den Erlös aus dem Verkauf von 50 Furki-Bären.



*Bild: Walter und Béatrice Brennwald (mit Bärin Heidi) und Peter Schwaller. Walter et Béatrice Brennwald (avec l'ours Heidi) et Peter Schwaller.*

**DFB AG, Geschäftsleiter****Zu Leserbriefen «Farbkonzept»**

*Bezugnehmend auf meine Ausführungen im «Dampf an der Furka» vom Juni 2007 möchte ich hier nochmals die Farbgebung der Dampfloks kommentieren:*

Anlässlich der grossen Revision der HG 2/3 «Weisshorn» wurde auch die Farbgebung diskutiert. In Anlehnung an unsere Zielsetzung «Ausbau, Erhalt und Betrieb des technischen Kulturgutes Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit möglichst originalgetreuem Rollmaterial» haben Verwaltungsrat und Geschäftsleitung das folgende Farbkonzept verabschiedet:

- Grundfarbe DFB      Kobaltblau
- HG 2/3 «Weisshorn»    Führerstand und Wassertank grün, Kessel schwarz analog der HG 2/3 «Breithorn» die bei der MGB im Einsatz ist.
- HG 3/4 Nr. 1 und 9    schwarz, analog der HG 3/4 FO 4
- Personenwagen        blau, respektive rot gemäss Auflage des Spenders
- Farbänderungen        müssen kostenneutral sein und erfolgen anlässlich einer Revision, die auch eine Farbgebung beinhaltet.

Wir sind uns bewusst, dass bei solchen Entscheiden verschiedene Meinungen vertreten werden können, glauben aber, im Sinne der Kulturguterhaltung den richtigen Weg eingeschlagen zu haben.

*Peter Bernhard*  
Geschäftsleiter DFB AG

dukt, das Kulturgut und somit die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in den Vordergrund zu stellen. Der Auftritt der verschiedenen Organisationen soll erst in zweiter Linie in Erscheinung treten. Eine gemischte Projektgruppe wurde deshalb mit diesen Aufgaben und den entsprechenden Bedürfnisabklärungen beauftragt.

**Rollmaterial**

Bekanntlich konnte dank unermüdlichem Einsatz einer Arbeitsgruppe in Goldau die Revision der HG 2/3 «Weisshorn» abgeschlossen werden. Sie weilt zurzeit bei der Museumsbahn Blonay-Chamby, wo sie im Rahmen des 40-Jahr-Jubiläums im Frühling im Einsatz sein wird.

Da auch für die HG 3/4 Nr. 1 und 9 Revisionsarbeiten unumgänglich sind, wurde zuerst die Nr. 1 aus dem Verkehr genommen und wird uns für die nächsten Monate nicht zur Verfügung stehen, da grössere Arbeiten vorgenommen werden müssen. Leider wird dadurch das Platzangebot während der kommenden Fahr-saison reduziert. Dies ist sehr bedauerlich, aber es gilt, alles daran zu setzen, um für den Betrieb nach Oberwald genügend Rollmaterial zur Verfügung zu haben.

In Chur macht die Zerlegung der Vietnamveteranen HG 4/4 Fortschritte. Somit wird es bald möglich sein, einen Überblick über den materiellen und finanziellen Aufwand für deren Instandstellung zu haben. Sorgen bereitet vor allem die Beschaffung von benötigten Komponenten, da dies Einzelanfertigungen sind mit langen Lieferfristen und dementsprechend hohen Kosten.

**Verschiedenes**

Da zurzeit nicht an der Strecke gearbeitet werden kann, beschränken sich die Arbeiten beim Bau auf Vorbereitungen und Planungen für die verschiedenen Projekte und die kommende Fahrsaison. Wir sind zuversichtlich, dass wir in absehbarer Zeit die Baubewilligung für die dringend benötigte Lok-Werkstätte in Realp erhalten werden. Dieser Neubau ist für die Weiterentwicklung der Dampfbahn von höchster Priorität, sehen wir uns doch durch unser nostalgisches Rollmaterial immer wieder gezwungen, auch kurzfristig grössere oder kleinere

**DFB AG, Geschäftsleiter****Vorbereitungen für die neue Saison und für «Oberwald»**

*Winterzeit gleich Ruhezeit! Weit gefehlt. Obwohl der Bahnbetrieb seit anfangs Oktober stillgelegt ist und die Strecke unter einer dicken Schneedecke liegt, ist man bei der DFB AG nicht untätig.*

**Allgemeines**

Neben den Vorbereitungen für die kommende Fahrsaison geniesst das Projekt Erschliessung Oberwald durch die DFB AG einen hohen Stellenwert. Es gilt, hier ein Konzept zu erarbeiten, das unsern Kunden gerecht wird, aber auch den Erwartungen der Tourismusregionen Goms und Urseren Rechnung trägt und uns hilft, das interessante und vielseitige Gletsch aufzuwerten. Selbstverständlich spielen

bei diesen Überlegungen auch unsere Ressourcen (Personal und Rollmaterial) einen nicht zu unterschätzenden Faktor. Die etablierte Marketinggruppe, zusammengesetzt aus Mitgliedern des VFB und der DFB AG wird auf Grund der Richtlinien von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung konkrete Vorschläge ausarbeiten, über die wir zukünftig weiter orientieren werden.

Nachdem sich DFB AG, SFB und VFB letztes Jahr für ein gemeinsames Logo entschlossen haben, möchten wir nun auch den unbefriedigenden Webauftritt verbessern. Die heute rund 30 Webseiten sind verwirrend und dementsprechend nicht sehr kundenfreundlich. Es geht darum, für unsere Gäste vor allem das Pro-

Reparaturarbeiten durchzuführen, um den Bahnbetrieb aufrecht erhalten zu können. Betrieblich müssen Schulungsunterlagen an die neuen Vorschriften des BAV angepasst und deren Umsetzung in der vorgeschriebenen Zeit geplant werden. Planerische, unternehmerische, administrative und organisatorische Aufgaben der

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG erfordern einen grossen Zeitaufwand, ungeachtet der nur rund 70 Fahrtage pro Jahr. Die Freiwilligkeit der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen steht nach wie vor im Vordergrund und es ist erfreulich, mit welcher Einsatzfreudigkeit die verschiedenen Arbeiten und Aufgaben angegangen wer-

den, damit unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke jeden Sommer mit vollen Zügen über die Furka dampfen kann und somit vielen Gästen dieses einmalige Erlebnis ermöglichen.

Peter Bernhard  
Geschäftsleiter DFB AG

## Richtungswechsel im Webauftritt

# Das «dfb-webportal» wird aufgebaut

*Ein Projektteam ist daran, den Internetauftritt der Dampfbahn neu zu gestalten, für das Publikum attraktiver und für die DFB AG, den VFB, die SFB und den 1000er Club zweckmässiger zu machen.*

**Geschichte:** Als sich 1983 die VFB-Gründer aufmachten, die Furka-Bergstrecke zu retten, war der Begriff «Internet» erst einigen Wissenschaftlern bekannt. Und die Dampfbahn fuhr bereits wieder bis zur Furka, als 1993 die WWW-Software publik wurde, die zur weltweiten, digitalen Revolution führte. Wie Pflanzen im Frühling sprossen dann während kurzer 15 Jahre unabhängig voneinander annähernd 30 Websites aus dem Untergrund, die ein buntes Bild der dfb-Welt zeichnen.

**Dilemma:** Wir wissen, wie schön eine farbige Alpenwiese wirkt, doch um aus Blumen Nutzen ziehen zu können, setzen geschäftstüchtige Gärtner durchwegs auf Anbau. Um die Kunden nachhaltig an die Furkadampfbahn binden zu können, und nur dies garantiert langfristigen wirtschaftlichen Erfolg, hat sich die Gemeinschaft jetzt aufgemacht, koordinierten «Webanbau» zu entwickeln.

**Philosophie:** Es muss mehr auf die Blumen als auf die Gärtner geschaut werden, um das Bild noch einmal zu verwenden. Die Dampfbahn mit ihrem ganzen Umfeld ist die Orchidee an der Furka. Die Gärtner wohnen an verschiedensten Orten, näm-

lich in DFB AG, in VFB oder SFB, auch anderswo (alle gross geschrieben). In gemeinsamem Interesse, aber ohne Obergärtner, hegen sie alle zusammen die besagte Schönheit und drücken das seit einiger Zeit auch in einem gemeinsamen Logo aus, in dem der Schriftzug prangt: «dampfbahn furka bergstrecke», kurz dfb (alles klein geschrieben).

**dfb** ist der Name der Blume, der Name des Produktes. Es geht um wirtschaftliche Optimierung im Blumengarten. Da ist es nur fair, wenn das neue Webportal auch ihren Namen trägt, [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch), klein geschrieben.

**Lösungsansatz:** Der kommerzielle Betrieb DFB AG, im Prinzip der ganze dfb-Clan, braucht wirtschaftlichen Erfolg, um zu überleben. Jedermann weiss, dass es nur drei Wege gibt, den Erfolg nachhaltig zu beeinflussen: man kann das Image verbessern, die Erträge erhöhen und/oder die Gestehungskosten senken. Mit einem starken Webauftritt kann man alle drei Wege begehen.

Peter Bernhard hat 2007 die Initiative ergriffen und einen einfachen Auftrag formuliert, der es aber in sich hat: Es sei ein kundenfreundliches Webportal zu bauen, welches das gemeinsame Produkt, «dampfbahn furka bergstrecke» optimal zugänglich mache.

Er verabschiedet sich damit von der bisher üblichen Firmen-Website, die vorab

die Firma und dann noch die eigenen Anteile am Gesamtprodukt ausführlich beschreibt. Kunden müssen heute mehrere Websites besuchen, um sich ein Gesamtbild machen zu können. Er rückt jetzt die Firma in den Hintergrund und möchte zusammen mit allen Beteiligten in einer gemeinsamen *Produkte-Website* all das ins Zentrum stellen, was den Kunden an diesem Kulturgut interessieren könnte. Das fängt bei einer Fahrt mit der Dampfbahn an, führt über Fotos und historische Dokumente, über die Tätigkeiten für Erhalt und Wartung, über Mithilfemöglichkeiten, über alle beteiligten Partner hin zu Wanderwegen und Übernachtungsmöglichkeiten im Goms. Eine einwandfreie Produktdarstellung kommt guter Werbung gleich, hebt das Image und dürfte sich erfahrungsgemäss auszahlen.

Skeptische Stimmen argwöhnen, die DFB AG spiele da ein heimliches Machtspiel, um sich zu profilieren und andere zu verdrängen. Doch genau das Gegenteil ist der Fall. Das Projektteam hat den Auftrag erhalten, alles zu unternehmen, was den Schulterchluss unter den Partnern verstärken und das Augenmerk der Kunden von der kleinen «DFB AG» auf die grossartige «dfb» lenken kann.

**Webportal:** Schon der Begriff Portal deutet darauf hin, dass sich hinter dem Eingang ein ganzer Geschäftsbezirk mit mehreren Firmen befinden kann. Vor grösseren Fabrikarealen ist ein Portier üblich, vor kleinen Gebäuden selten. Ein Webportal ist meist eine etwas grössere Website (sprich websait, wörtlich übersetzt ein WWW-«Grundstück»), die zusätzlich zur reinen Informationsverbreitung zentrale Funktionen anbietet, was sie zu einem Arbeitswerkzeug macht. Vereinfachung von Arbeitsab-

läufen ist der Zweck, finanzielle Einsparungen sind das Ziel. Das fängt schon dort an, wo bisher Basisdienste wie Administration, Versand, Bibliotheksdienst, Einsatzplanung, Verkaufsabwicklung, Wartungssteuerung, Zugangskontrolle, usw. an jedem Arbeitsstandort erneut eingerichtet und finanziert werden mussten, während das virtuelle Büro immer genau dort sein wird, wo man eben gerade arbeiten möchte (Internet vorausgesetzt). Einmal beschafft und eingerichtet, lassen sich zentrale Internetdienste weltweit gleichwertig und mehrfach nutzen, angepasst an die eigenen Bedürfnisse, notabene.

Das Webportal unterscheidet sich von einfachen Websites am meisten dadurch, dass die Entwickler nur so was wie ein leeres Gebäude inklusive farbllichem Finish bauen, konkret die fertige Hülle, eine gehobene Infrastruktur und eine Hausordnung anbieten. Die Inhalte der Webseiten dagegen werden durch die beteiligten Firmen selbst erstellt, die Portier-Equipe verwaltet sie nur und bietet wenn nötig Unterstützung an. CM, Content Management, heisst das auf neudeutsch.

**Sicherheit:** Je mehr geschäftliche Information eine Website enthält, umso eher wird sie Ziel von Internetpiraterie. Die Sicherheit lässt sich heute mehrstufig erreichen, durch die Wahl starker, stabiler Service Provider (Internetdienst-Anbieter), durch den Einsatz von Verschlüsselungsmechanismen und geeigneten Server-Technologien, sowie vordergründig durch eine konsequente Zutrittskontrolle. Es hat sich als unrealistisch erwiesen, all das nachträglich in eine unserer bestehenden Websites einzubauen. Es gar für mehrere tun zu wollen, wäre wirtschaftlicher Unsinn. Im Falle von www.dfb.ch wird zuerst der ganze Sicherheitsmechanismus aufgebaut und getestet, bevor Inhalte und Gestaltung an die Reihe kommen.

**Generische Funktionen:** So bezeichnet man Abläufe, die – wie ein Tanz – aus einer gleich bleibenden Schrittfolge bestehen, egal wer sie anwendet: eine Adresse mutieren, eine statistische Liste drucken, einen Verkauf von etwas abwickeln, ein

Dokument archivieren, einen Einsatz planen, eine Meldung registrieren, und vieles mehr. Niemand denkt dabei sofort an DFB AG oder an Sektion Stuttgart, doch ist es klar, dass beide solches nutzen können, wenn sie je wollen.

Im dfb-Webportal soll Modul um Modul ein starker «Hausdienst», eine Grundlogistik bereitgestellt werden. Weil für die Zugangskontrolle zwingend eine Identitätsdatenbank geführt werden muss, werden die generischen Prozesse rund um Identitäten und Kontakte als erstes umgesetzt, was wohl etliche Administratoren erfreuen wird, welche sich heute mit Adresslisten herumschlagen müssen.

**Entwicklung:** Die Entwicklungsplattform unter www.dfbx.ch ist seit Ende Januar 2008 online. Sie wird wieder verschwinden, wenn das Portal auf www.dfb.ch übertragen wird. Da die Zugangskontrolle bereits funktioniert, wird es Ihnen nicht ge-

lingen, bis zur «Baustelle» vorzudringen, doch finden Sie im Zuschauerraum vertiefte Information über den Projektfortschritt, die Möglichkeit, neue Funktionen mitzutesten und Ihre Ideen, Vorschläge und Kommentare direkt einzubringen, sowie den Aufruf um weitere Fronis im Entwicklungsteam. Ja, wir brauchen dringend noch Mitarbeiter!

**Dimension:** 1983 wurden die selbsternannten dfb-Retter von vielen Zeitgenossen als Spinner bezeichnet. Frondienst dauert eben, aber heute blüht die «Orchidee an der Furka». Angesichts der Monsteraufgabe «Webportal» sehen wir uns ein bisschen in ähnlicher Lage. Doch wir glauben, auf den Saisonbeginn hin die Grundversion online zu haben, um sie danach schrittweise auszubauen. Möchten Sie mithelfen?

Für das Projektteam «dfb-webportal»:  
Max Annen

#### Personalzusammenkunft des ZfW

## Lokführer nur noch mit BAV-Ausweis

*LUZERN (fi) – Lokführer (Dampf und Diesel), Heizer und Anwärter haben sich am 10. November auf Einladung von Toni Westreicher zu Information und Gedankenaustausch getroffen.*

Toni Westreicher begrüsst als Chef ZfW Fahrende und Fahrenwollende der DFB sowie einige Gäste im Saal des Restaurant «Rütli». Er gab 19 Entschuldigungen bekannt. Max Zwald, der abgelöst werden wollte, fand in Peter Angele einen Nachfolger als Einteiler.

#### Ausbildung

Bruno Knobel berichtete, wie in einer Spezialkategorie Dampf- und Diesellokführer, Heizer und Zugbegleiter den BAV-Ausweis erlangen können. Dieser Ausweis wird ab 2008 von den Lokführern verlangt. Bei den Heizern und Zugbegleitern wird er

ab 2010 vorausgesetzt. Unterschieden wird zwischen Personal, das neu ausgebildet werden muss und solchem, das bei der DFB oder einer anderen öffentlichen Transportunternehmung im Einsatz stand oder steht. Bei den bisherigen Triebfahrzeugführern der DFB geht es um die Auffrischung und periodische Prüfung der Kenntnisse. Bei der Neuausbildung gibt es nach der Grundschulung eine Fähigkeitsprüfung. Einzellösungen sind nach Absprache mit Bruno Knobel möglich. Werner Gubler, Chef Betrieb, wies darauf hin, dass für Fahrten von Realp DFB nach Realp MGB eine spezielle Bewilligung nötig ist.

#### Dampflokomotiven

Lok 6: Toni Westreicher gab bekannt, dass die Lok 6-Gruppe an den Ferigstellungsarbeiten sei. Er wand den Leuten,

## Dampf-Reisen Ostschweiz: Jahresprogramm 2008

### Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau

### Preise mit Halbtax-Abo

Samstag, 10. Mai	<b>Neat-Baustelle Sedrun:</b> Oberalp–Andermatt–Göschenen–Zürich–Gossau	Fr. 120.–
Sa./So. 31. Mai/1. Juni	<b>2 Tage Tessin, Locarno–Brissago:</b> Zürich–Bern–neuer Lötschbergtunnel–Brig–Centovalli–Locarno–Brissago–Locarno–Gotthard–Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 265.–
Samstag, 14. Juni	<b>Bahnhistorischer Weg Preda–Bergün mit Wanderung:</b> Chur–Preda, Wanderung, Bergün–Davos–Landquart–St. Gallen–Gossau	Fr. 95.–
	<b>Zur schönsten Alpenrosenzeit</b>	
Samstag, 5. Juli	<b>Furka-Dampfbahn:</b> Gossau–Zürich–Luzern–Brünig–Gletsch–Dampfbahn–Realp–Göschenen–Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 150.–
Montag, 7. Juli	<b>Furka-Dampfbahn Retourfahrt:</b> Gossau–Zürich–Göschenen–Realp–Dampfbahn–Gletsch und zurück–Realp–Göschenen–Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 180.–
Sa./So. 19./20. Juli	<b>Gotthard La Claustra Klosterherberge, Furka-Dampfbahn:</b> Gossau–Zürich–Andermatt–Gotthard Hospiz La Claustra, Furka-Dampfbahn–Gletsch–Meiringen–Luzern–Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 355.–
Sa./So. 9./10. August	<b>2 Tage Wallis mit Brotbacken und Furka-Dampfbahn:</b> Gossau–Zürich–Airolo–Nufenen–Oberwald, Brotbacken, Gletsch–Furka-Dampfbahn–Realp–Göschenen–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 280.–
Samstag, 23. August	<b>Klöntalersee:</b> Gossau–Herisau–Uznach–Glarus–Klöntalersee und gleicher Weg zurück	Fr. 55.–
Samstag, 30. August	<b>Schynige Platte:</b> Gossau–Zürich–Luzern–Brünig–Meiringen–Interlaken Ost–Wilderswil–Schynige Platte und zurück, Interlaken Ost–Bern–Zürich–Gossau	Fr. 130.–
Sa./So. 13./14. Sept.	<b>2 Tage Wallis mit Wanderung:</b> Gossau–Zürich–Göschenen–Realp–Dampfbahn–Gletsch, Wanderung nach Oberwald, Ausflug Hungerberg, Post Oberwald–Grimsel–Meiringen, Bahn Brünig–Luzern–Arth–Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 250.–

Preisänderungen vorbehalten

### Bitte verlangen Sie jeweils das detaillierte Tagesprogramm!

Es sind auch Teilnehmer willkommen, die mit eigenem Billett unterwegs zusteigen.

Dampf-Reisen Ostschweiz, Bruno Rütli, Augartenstrasse 18, 9204 Andwil  
Telefon 071 393 68 68 Fax 071 390 09 40 E-Mail: info@dampf-reisen.ch

welche die «Weisshorn» revidieren, ein besonderes Kränzchen, stehen sie doch noch im Berufsleben.

Lok 9: An diesem Fahrzeug gibt es zahlreiche Mängel. Ausserdem ist die Revision, die bei Zahnradfahrzeugen alle sechs Jahre durchzuführen ist, überfällig. Im Mai soll der Kessel nach Chur transportiert werden. Die Lok wird 2008 und 2009 nicht zur Verfügung stehen. Das Revisionsbudget beläuft sich auf 250'000 Franken. Für die Demontage wird ein Güterwagen als Lager benutzt.

Lok 1: Der erforderliche Unterhalt kann in Realp erfolgen. Der Riss im Zahnradrahmen konnte geschweisst werden.

Loks 4 und 6: Die beiden Maschinen sind revidiert und in einem guten Zustand.

Alle Lokführer sind auf der FO4 zu instruieren. In der Saison 2008 werden die Loks 1 und 4 schwergewichtig im Einsatz stehen. Lok 6 ist für die Samstagnachmittag-Kurse vorgesehen.

### Anhängefahrzeuge nach Göschenen

Jost Ziegler, Werkstattchef in Realp, bedankte sich für die Unterstützung. Er wies darauf hin, dass nur Ordnung gehalten werden kann, wenn alle dazu beitragen. Er kündigte an, dass die Anhangfahrzeuge demnächst nach Göschenen ins Winterquartier gebracht werden. Eine Komposition werde bei der Eröffnung der Ostumfahrung Brig der MGB im Einsatz sein.

Peter Angele stellte sich kurz vor und teilte mit, dass er schon bei den SBB als Einsteiler tätig gewesen sei. Er möchte auf die Wünsche so weit als möglich eingehen und seinen Job gut machen.

### Dieselcrew

Jürg Bolliger erinnerte daran, dass in der Saison 2007 der Tmh 985 die BAV-Zulassung bekommen und den Betrieb aufgenommen hat. Der Aufwand zur Schneeräumung sei sehr gering gewesen. Mit dem Tm 506, der mit seinem Fahrten-schreiber als Messwagen diente, sind an den HG3/4 Bremsmessungen ausgeführt, ausgewertet und dokumentiert worden. Erwähnt wurde auch der Schiebedienst und die Überführung der Lok HGe 4/4 Nr. 16 (Übernahme von der MGB) nach

Gletsch. Insgesamt brachten es die Triebfahrzeuge auf eine Laufleistung von 4171 Kilometer. Dies sind 52 Prozent mehr als in der Saison 2006!

### Winterarbeiten

HGm 51: Einmal mehr muss das Zahnradgetriebe in Ordnung gebracht werden (dieses ist ein konstruktiver Schwachpunkt dieses Fahrzeuges).



Tmh 985: Die Kühlanlage des Dieselmotors wird auf das Dach versetzt und die Kabelfernsteuerung eingerichtet.

Tm 506 (Schiebediensttraktor): Die Radscheiben werden ersetzt, Funk und Selbstretter eingebaut.

Tm 91 (Rangierdienst Realp): Bei diesem Fahrzeug wird der Vakuumpumpenantrieb eingebaut.

Tm 92 (Rangierdienst Gletsch): Der Kühler muss repariert werden.

Xrotm 2981 (Projekt Schneefräse): Erste Schritte zum Umbau aus der FO-Schneeschleuder werden unternommen (Revision Fahrgestell).

Jürg Bolliger schloss seine Ausführungen mit einem Ausblick auf den Fahrzeugeinsatz 2008 und einem Dank an die Diesel- und Dampf-Leute.

### Bauabteilung

Walter Willi wies auf die gegenseitige Abhängigkeit der DFB-Abteilungen hin und gab einen Rückblick auf 2007. Das Bau-

programm des zu Ende gehenden Jahres sei das intensivste seit Bestehen der DFB gewesen. Mit der Schaffung einer professionellen Leitung hätte ein Quantensprung erreicht werden können. Willi erinnerte an die wiederkehrenden Arbeiten und an die Fertigstellung des Bahnhofs Realp DFB. Abschnittsweise sei das Gleis zu erneuern. Die 90-jährigen Bauwerke seien stark beansprucht und würden zu viele «Feuerwehrrübungen» erfordern.

Die Inbetriebnahme des Tmh 985 hat für die Bauabteilung erhebliche Verbesserungen gebracht. Beim Ausbau Gletsch-Oberwald wurden Fortschritte erzielt. Viele Kräfte werden aber vom «Papierkrieg» und den aufwändigen Bewilligungsverfahren gebunden. Eine grosse Verbesserung stellt die Verlegung der Kantine Gletsch ins Blaue Haus dar.

### Ziele 2008

Vorab möchte Walter Willi die Effizienz weiter steigern. Wenn die erforderlichen Genehmigungen vorliegen und die Stiftung die Finanzierung sicherstellen kann, wird in Realp mit der Erweiterung der Remise begonnen. Die Hallenkräne sind schon bereit. Vorab gilt es, mit dem ZfW die Ausführungsplanung zu bereinigen. Zwischen Realp und Gletsch werden Unterhalt und Erneuerung systematischer ablaufen.

Beim Ausbau Gletsch-Oberwald haben sich die Bewilligungen verzögert. Gearbeitet wird am bestehenden Gleis, an Kabeltrasse und Löschwasserleitung. Bezüglich des Winterquartiers für die Wagen gibt es noch nichts Verbindliches. Werner Gubler meint im Hinblick auf die Fahrstatistik, dass man oft am Anschlag gewesen sei und wohl etwas zurückstecken müsse.

### DVD der Sektion Holland erfolgreich

## Weitere 10'000 Franken für die SFB

*OLTEN (fi) – Rob Janzen und Peter Wittkop haben am 26. Januar Marketing-Chef Paul Güdel zuhandeder Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) 10'000 Franken aus dem Verkaufserlös der DVD übergeben.*

Die Sektion Holland hat mit der neuen DVD nicht nur ein vortreffliches Dokumentations- und Werbemittel für die Dampfbahn geschaffen, sondern auch einen hohen Reingewinn erwirtschaftet. Dieser ist der ehrenamtlichen Arbeit der Projektgruppe, der konsequenten Kostenminimierung bei der Herstellung und der Nutzung günstiger Vertriebskanäle zu verdanken. Davon konnten sich in Olten auch «Souvenirhändler» Martin Fräsing und der Redaktor überzeugen.

### Ziel und Umsetzung

Die Projektgruppe setzt sich zusammen aus Hans Croes (Kontakte zur Schweiz), Kees van den Burg (Produktion, Montage

und Distribution), Kees Scholtes (Grafik und Bearbeitung), Marcel Schuring (Schreiber, historische Verantwortung), Gerard Geist (Übersetzungen), Martijn van de Kerkhof (Übersetzungen), Peter Wittkop (Projektbegleitung, Budget und Verwaltung), Rob Janzen (Projektbegleitung, Finanzen, Marketing, Promotion). Sie wollten eine professionelle DVD über die



*Paul Güdel zeigt den Scheck, den er von Rob Janzen erhalten hat. Paul Güdel présente le cheque reçu de Rob Janzen.*

Dampfbahn schaffen und diese über die DFB AG, den VFB und weitere Kanäle vertreiben. Der erwirtschaftete Reingewinn kommt voll der SFB zugut. Die Finanzen sind vollständig transparent. Jährlich wird Rechnung abgelegt.

Von Anfang an galt: Die Bilder müssen neu und digital aufgenommen sein. Die DVD muss bei qualitativ guter Übersetzung in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Holländisch erscheinen. Die vermittelte Information muss breit sein, auch das Umfeld abdecken und verstanden werden. Die DVD muss auf dem PC abspielbar und auch für das Internet verwendbar sein. Der Verkauf muss zu einem konkurrenzfähigen Preis über interne und externe Kanäle erfolgen. Der Nettogewinn geht ohne jegliche Abstriche an die SFB.

#### So geht es weiter

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass beim Vertrieb im Hinblick auf die Gewinn-Maximierung folgende Rangfolge gilt: 1. Individueller Verkauf, 2. Ver-

kauf über den eigenen Shop, 3. Verkauf über den Handel. Gestützt darauf sollen die Sektionen angespornt werden, die Verkaufsbemühungen zu verstärken und Ausstellungen und andere Aktivitäten als Verkaufsgelegenheiten zu nutzen. Wer-

bung sollte im Internet, in den Zügen und im «Dampf an der Furka» erfolgen. Die Ertragssituation kann sich noch weiter verbessern, weil der Herstellungsaufwand bereits abgegolten und nur noch mit den Kopierkosten zu rechnen ist.

#### Stiftung Furka-Bergstrecke

## Spenden und Mitteleinsatz 2007

*Die Stiftung Furka-Bergstrecke wurde im Jahre 2005 mit zwei Zielen geschaffen: Einerseits soll die Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen für die vollständige Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke über Spenden sichergestellt werden. Andererseits gilt es, das Kulturgut der Dampfbahn im Interesse der Aktionäre, der Frondienstmitarbeiter und der Spendenden durch sichernde Massnahmen langfristig zu erhalten.*

Der Stiftungsrat hat im 2007 sechsmal getagt und erfolgreich versucht, für die Finanzierung der noch anstehenden grossen Projekte Spenden von Mäzenen, Sponsoren und über breit gestreute Spendenaufrufe an Private, Firmen, Gemeinden und Institutionen beizubringen.

#### Spendenbarometer 2007:

Im 2007 sind folgende Spenden eingegangen:

CHF 292'000	allgemeine, nicht zweckgebundene Spenden
CHF 66'000	für Lokomotiven (CHF 26'000 gehören dem 1000er Club)
CHF 164'000	für die Erweiterung der Remise Realp (CHF 30'000 über das steuerbefreite deutsche Spendenkonto der Sekt. Rhein-Main)
CHF 9'000	diverse Verwendungszwecke (Streckenerneuerung, blaues Haus, Wagenremise, etc.)

#### Total 531'000

Die Spenderliste gliedert sich wie folgt:

Kanton Wallis	CHF 130'000
Privatperson	CHF 100'000
Verein Furka-Bergstrecke und Sektionen	CHF 33'000
Spenden aus Deutschland via Sekt. Rhein-Main	CHF 30'000
Sectie Nederland (Verkauf von DVD)	CHF 7'000

## DVD der VFB-Sektion Holland

Ausgaben	Rechnung	Rechnung	Bezahlt	Bezahlt
	Euro	Franken	Euro	Franken
Musikrechte	595	952	595	952
Englische Stimme	936.53	1498.45	936.53	1498.45
Deutsche Stimme	470.05	752.08	470.05	752.08
Tonmontage	1666	2665.6	1666	2665.6
Kopieren 1600 DVD	1808.8	2894.08	1808.8	2894.08
Kopieren 500 DVD	565.25	904.4	565.25	904.4
Versand	213.36	341.38	213.36	341.38
Total per 12.11.07	6255	10008	6255	10007.98
Scheck Realp 22.06.07			4375	7000
Total Ausgaben			10630	17008

Einnahmen bis 12.11.2007	Euro	Franken
<b>Totaler Umsatz*</b>	<b>18740</b>	<b>29984</b>
Netto-Gewinn**	7886	12617
<b>2. Zahlung an SFB am 26.01.08</b>	<b>6250</b>	<b>10000</b>
Übertrag	1636	2617

Totalbeträge gerundet

\* Dieser Umsatz ist inkl. Verkauf an «Shops» 375 DVD, Fr. 3723.75

\*\* Nettogewinn ist exklusiv Weiterverkauf 375 DVD von den Shops



Ernst Göhner Stiftung CHF 25'000  
Mitglieder 1000er Club CHF 26'000  
ca. 750 Einzelspenden  
(CHF 5 – 10'000) CHF 180'000

Diese Mittel sollen in erster Priorität für die Erweiterung des Depot Realp und für die Wiederaufarbeitung einer Dampflokomotive HG 4/4 eingesetzt werden. Aus zweckgebundenen Spenden sind bis heute für das Depot Realp rund CHF 250'000 und für die HG4/4 CHF 270'000 verfügbar. Noch sind grosse Anstrengungen notwendig, um die volle Finanzierung dieser Projekte sicherzustellen. Weitere Spenden in die steuerbefreite Stiftung sind deshalb sehr willkommen.

#### Mitteinsatz 2007 an die DFB AG:

Folgende Projekte wurden finanziell unterstützt:

Gletsch-Oberwald

(aus der Spende Wyss) CHF 1'100'000

Tmh 985 (aus Spende

der Loterie Romande) CHF 125'000  
Streckenerneuerung CHF 100'000  
**Total CHF 1'325'000**

Der Stiftungsrat dankt allen Spendenden für ihre Beiträge, die die Stiftung zweckbestimmt für die Finanzierung von Projekten

der DFB AG einsetzen wird. Ebenso dankt er den Partnerorganisationen DFB AG und VFB (mit all seinen Sektionen) sowie dem 1000er Club für die grosse Unterstützung und die gute Zusammenarbeit.

*Für den Stiftungsrat:  
Peter Schwaller, Präsident*

## Private Bildergalerie im Internet

Luc Wullschleger hat auf dem Internet eine Bildergalerie über die letzten 20 Jahre Dampf und die Fronarbeit auf der Furka-Bergstrecke eingerichtet:  
[www.lucwulli.ch/DFB/furkabilder.html](http://www.lucwulli.ch/DFB/furkabilder.html). Er schreibt dazu: «Die Bilder wurden meist erst nachträglich digitalisiert (Fotos, Dias). Des-

halb haben sie leider nicht alle die von mir gewünschte Qualität. Dennoch könnten sie als Ergänzung zu Büchern wie jenen von J. Von Arx oder H. Schweers auf Interesse stossen. Die Fotos berichten besonders von den Anfängen des Wiederaufbaus. Die Bilder werden nach und nach beschriftet.»

## Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

**Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Arbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch Unterkunft und Verpflegung gewährleistet wird.**

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ PLZ, Wohnort \_\_\_\_\_ Staatsangehörigk. \_\_\_\_\_

Tel. Privat \_\_\_\_\_ Tel. Geschäft \_\_\_\_\_ Mobile \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_ Beruf \_\_\_\_\_

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse \_\_\_\_\_

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn \_\_\_\_\_

**Ich möchte bei der DFB AG nach entsprechender Ausbildung und Einführung in folgenden Bereichen mitarbeiten:**

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Fahrdienstleiter                 | <input type="checkbox"/> Kondukteur/Manövrant                                      | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokführer                   | <input type="checkbox"/> Gastebetreuer/Zugsverkäufer                               | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen  |
| <input type="checkbox"/> Dampflokheizer                   | <input type="checkbox"/> Fahrkartenverkauf am Schalter                             | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Baudienst             |
| <input type="checkbox"/> Zugführer                        | <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Administration                           | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Bereich Logistik      |
| <input type="checkbox"/> Streckenwärter/in                | <input type="checkbox"/> Mitarbeit im Souvenirshop                                 | <input type="checkbox"/> Service im Barwagen                |
| <input type="checkbox"/> Mitarbeit in der Betriebskantine | <input type="checkbox"/> Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten mit Ihnen besprechen. |   |

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an die folgende Adresse. Wir werden uns mit Ihnen in Verbindung setzen.

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil ZH  
Telefon +41 (0)55 246 36 15, E-Mail [dfb-personal@fu-be.ch](mailto:dfb-personal@fu-be.ch)**

Verwaltungsratspräsident der DFB AG nimmt Stellung

## Menschen sind das Kapital der Dampfbahn

*ZÜRICH (fi) – Chancen und Probleme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sind für ihn Herausforderung: Oskar Laubi ist an der letzten Generalversammlung zum Verwaltungsratspräsidenten der DFB AG gewählt worden. Er äussert sich hier zu Gegenwart und Zukunft der Bahn.*

Als selbständiger Unternehmer ist er gewohnt, für einen kommerziellen Betrieb verantwortlich zu sein. Die DFB AG (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) hat mit einem Wirtschaftsunternehmen viel gemeinsam: Sie braucht ein Produkt, Mitarbeitende, Kapital, einen Markt und ein klares Ziel. Dieses Ziel geht über den Betrieb der Bergstrecke auf freiwilliger Basis hinaus: Das technische Kulturgut ist zu bewahren und funktionstüchtig zu erhalten. Möglichst viele Menschen sollen auf sicherer Fahrt die unvergleichliche Bergwelt geniessen.

### Finanzen

Präsident Oskar Laubi hat rasch die Finanzen als zentrales Problem der DFB erkannt. Namentlich bei der Liquidität geht es oft sehr eng zu und her. Die bevorstehende

Erweiterung des Betriebes bis Oberwald wird zu einer intensiveren Nutzung der Anlagen führen und zusätzliches Rollmaterial erfordern. Die Aufarbeitung einer Lokomotive wird – trotz Fronarbeit – über eine Million Franken kosten. Rechnet man die Remise in Realp und weitere Investitionen hinzu, ergibt sich für die nächsten Jahre ein Finanzbedarf von 6 bis 7 Millionen Franken. Man darf sich nicht zurücklehnen und die Mittelbeschaffung der SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) allein überlassen. Alle, Aktionäre, 1000er-Club und Vereinsmitglieder, sind aufgerufen, beim Erschliessen von Geldquellen mitzumachen. Der Verwaltungsrat sieht das Erhalten der Liquidität als ständige Aufgabe.

### Gutes Team

«Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat eine kompetente Geschäftsleitung. Da besteht kein Handlungsbedarf. Das Einvernehmen zwischen ihr und dem Verwaltungsrat ist gut», stellt Oskar Laubi fest. Auf seinen Fahrten über die Furka und bei Besuchen in den Werkstätten ist dem Prä-

sidenten eine gute Stimmung aufgefallen. Das Unternehmen, in dem noch Leute aus der Pionierzeit mitwirken, wird sich nach und nach verjüngen müssen. Nachfolgeregelungen sind behutsam anzugehen. Wer in der Wirtschaft bei ungebrochener Leistungsfähigkeit aus Altersgründen pensioniert wird, kann seine Kräfte bei Unternehmungen wie der DFB sinnvoll einsetzen. Ebenso wertvoll sind jüngere Leute, die zur Leistung von Freizeit-Einsätzen bereit sind. Auf sie kann man namentlich dort nicht verzichten, wo das BAV (Bundesamt für Verkehr) eine Altersgrenze setzt. Die Aus- und Weiterbildung in der DFB AG wird zukünftig noch wichtiger werden, da in der wirtschaftlichen Praxis viele Funktionen und Fertigkeiten gar nicht mehr angewendet werden.

Die Fronis sind ein Wertfaktor, der nicht hoch genug einzuschätzen ist. Je mehr unser Betrieb wächst, desto grösser wird der Koordinationsbedarf. Dieser ist für gewisse Schlüsselstellen durch Vollzeit-Stellen professionell zu decken. Neu ist in die Geschäftsleitung Robert Wyss für den Bereich «Rückwärtige Dienste» berufen worden. Ihm wird ein fest angestellter Sekretär/Logistiker unterstellt. Er wird im Bahnhofgebäude Realp sein Büro haben, die Tätigkeit der ausgetretenen Astrid Huber übernehmen und auch das Aktienregister betreuen. Der Stützpunkt in Andermatt wird aufgegeben.

### Remisen-Erweiterung

Der wachsende Fahrzeugpark erfordert zwingend Unterstell- und Wartungsräumlichkeiten. Im Hinblick darauf wurde beschlossen, die Remise in Realp zu erweitern. Zufolge einer möglichen Gefährdung durch Lawinen ist mit höheren Baukosten als «irgendwo im flachen Land» zu rechnen. Dennoch hält der VR-Präsident den unmittelbar an der Bergstrecke gewählten Standort für richtig. Das Budget ist erstellt und die Erteilung einer Baubewilligung ist absehbar. Jedoch ist die Finanzierung noch nicht abschliessend gelöst. AG, SFB und VFB dürften aber mit Loyalität, Ideenreichtum und Engagement gemeinsam die Hürde nehmen.

Noch steht für die Wagen kein neues Win-



terquartier fest. In Aussicht stand die Übernahme einer ausgedienten militärischen Anlage bei Hospenthal, die Verhandlungen sind aber zurzeit ausgesetzt, weil zuerst die Bedürfnisse im Zusammenhang mit dem Sawiris-Projekt geklärt werden müssen.

### Gletsch–Oberwald

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung bereiten den fahrplanmässigen Betrieb nach Oberwald intensiv vor. Die Traktionsart ist noch nicht abschliessend festgelegt. Dampfbetrieb steht im Vordergrund. Dieseltraktion wäre in einem gewissen Rahmen vorstellbar. Wer diese Fragen diskutiert, muss sich klar werden, ob die DFB eine Dampf- oder eine Nostalgiebahn sein soll. Bis zur Betriebsaufnahme ist noch viel zu erledigen, obwohl der Streckenausbau schon weit gediehen ist. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Abteilungen werden Betriebsvarianten geprüft. Die Verantwortlichen sind darauf bedacht, ein Angebot bereitzustellen, das sich realisieren lässt.

### DFB AG und SFB

Die DFB AG ist Inhaberin der Bundeskonzession für den Bahnbetrieb. Die Aktiengesellschaft ist eine auf Gewinn gerichtete Unternehmensform der Wirtschaft. Die DFB AG muss zumindest danach trachten, den Betrieb selbsttragend zu gestalten. Dies gelingt ihr in der kurzen Produktionszeit von bloss 70 Tagen im Jahr nur dann, wenn sie die Mittel für Investitionen und ausserordentlichen Unterhalt von aussen bekommt.

Dafür wurde die Stiftung gegründet, deren Zweck neben der Mittelbeschaffung die Sicherung des Kulturgutes ist. Mit «Kulturgut» ist hier der Dampfbahnbetrieb als Ganzes gemeint. Sollte nämlich die AG irgendwann durch eigenes oder fremdes Verschulden – vorab ist an Naturkatastrophen wie grosse Hangrutschungen und Felsabbrüche zu denken – in Konkurs gehen, käme ihr Eigentum unter den Hammer und ginge unwiederbringlich verloren. Wenn die Stiftung Eigentümerin ist, bleibt alles beisammen und kann gegebenenfalls von einer Nachfolgeorganisation übernommen werden. Oskar Laubi bringt

es so auf den Punkt: «Die Stiftung ist der Tresor der Dampfbahn, zu dem die DFB AG den Schlüssel hat.» Der Verwaltungsratspräsident ist sich bewusst, dass es für viele Leute nicht einfach ist, zwischen «Besitz» (bleibt bei der DFB AG) und «Eigentum» (neu bei der SFB) zu unterscheiden. Er wird mit einem grossen persönlichen Einsatz bis in die Sektionen hinein informieren und sich den Fragen stellen. Die Generalversammlung wird zu gegebener Zeit über das emotionale Thema zu entscheiden haben.

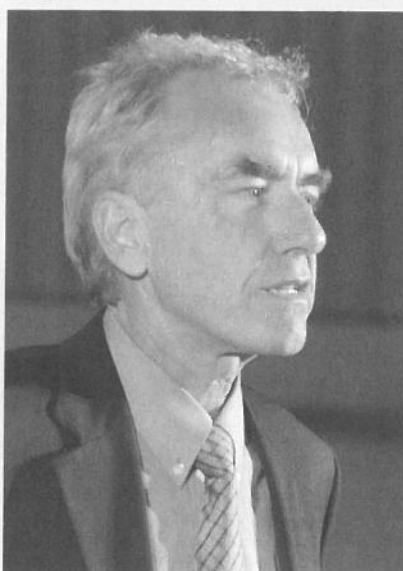
### VFB

Im Anfang war der VFB (Verein Furka-Bergstrecke). Er hat seine Bedeutung keineswegs eingebüsst, ist er doch mit

seinen 7400 Mitgliedern nach wie vor das breite Fundament der Dampfbahn. Aus ihm rekrutieren sich viele Fronis und von ihm kommen regelmässig namhafte Beiträge. «Dank der Mitglieder in Deutschland, Holland, Belgien und anderen Ländern hat die historische Alpenbahn in der Schweiz die Globalisierung erfolgreich bewältigt», freut sich der Verwaltungsratspräsident. Er fühlt sich allen Helfern und Spendern gegenüber zu Sparsamkeit und straffem Kostenmanagement verpflichtet. Oskar Laubi dankt allen Engagierten für die bisher geleisteten guten Dienste und freut sich auf eine erspriessliche Weiterarbeit. Vorab hofft er nun auf eine unfallfreie und erfolgreiche Saison 2008.

## Über mich

Oskar Laubi, 1942 geboren, ist verheiratet mit Regina Laubi-Speth, fünf erwachsene Kinder, wohnhaft in Wettswil; aufgewachsen und Schulbesuch in Rüschlikon, ab 1958 dreijährige kaufmännische Lehre bei der Garage Riesbach AG in Zürich und dort weitergearbeitet bis 1968; nach der RS berufsbegleitend 1966 die Matura gemacht, 1968 bis 73



Lehrer und Autor bei der Akademikergemeinschaft AKAD; 1966 bis 1970 Studium der Betriebswirtschaft, Abschluss lic.oec.publ.; 1971 bis 76 Assistent am Institut für betriebswirtschaftliche Forschung der Universität Zürich; 1973 bis 1976 Verwaltungsrat bei SSR-Reisen (heute STA Travel) als Delegierter der Studentenschaft Zürich; 1976 bis 1982 Geschäftsführer/Präsident von SSR-Reisen; 1982 Gründung der heutigen Travelhouse-Gruppe, CEO/Präsident bis 2006, dann Verkauf an die Hotelplan-Gruppe. Heute Verwaltungsrat der Travelhouse Holding AG, der Hotelplan AG sowie bei einigen kleineren Unternehmen der Tourismusbranche und im Bereich Recycling/Oekologie.

Interessen und Aktivitäten ausserhalb von Familie und beruflichen Tätigkeiten: Klassische Musik (aktiver Bratschist in Streichquartett); Sport (aktiv noch Skifahren, Tennis, Schwimmen); Natur (eigener Garten, Wandern); Lesen: Tages- und Fachzeitungen/Wirtschaftsliteratur/Politik/moderne Literatur.

## Auszüge aus der Zahnradbahn-Technik

# Zahnrad und Zahnstange – eine Einheit

Von Hans Tribolet, dipl. Ing. HTL, Visp, (VR DFB, ehemaliger Leiter Rollmaterial und Werkstätten BVZ und GGB).

Wie im menschlichen Zusammenleben muss auch bei der Eisenbahn manches aufeinander abgestimmt sein und den jeweiligen Bedürfnissen entsprechen. Dies gilt ganz besonders für die Antriebssysteme. Wie Schiene und Rad, Fahrdraht und Stromabnehmer, müssen auch Zahnrad und Zahnstange eine Einheit bilden. Seit jeher haben die technischen Bahnspezialisten versucht, diesem Zusammenspiel Rechnung zu tragen und es zu verbessern. Die heutige Tendenz, Geschäftsbereiche zu trennen oder sogar als selbständige und gewinnorientierte Firmen zu organisieren, erschwert das Zusammenwirken.

Mit einigen ehemaligen Berufskollegen erhielt ich vom Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) den Auftrag, eine aktualisierte Zahnradbahn-Dokumentation zu erstellen. Damit soll den jüngeren Kollegen der Einstieg in die Materie erleichtert werden. Nun werden im «dampf an der furka» die verschiedenen Systeme und Techniken und speziell das Abt-Zahnradsystem auszugsweise erläutert.

### Anfänge und Vorbemerkungen

Adhäsionsbahnen funktionieren auf der Basis der Haftreibung zwischen Rad und Schiene. Zu Beginn der Bahnen und insbesondere mit der Dampftraktion waren der Adhäsionsausnutzung tiefere Grenzen gesetzt. Nach Einführung des elektrischen Betriebes und Verbesserung der Triebfahrzeuge wurde es möglich, Bahnen mit Steigungen von 70 Promille in Einzelfällen gar bis 90 Promille als reine Adhäsionsbahnen zu betreiben. Da aber der Bremsvorgang bezüglich der Sicherheit der kritischeren Fall ist, werden für spezielle Situationen (Gefälle über 60 Promille, Hochgeschwindigkeit, Strassenbahnen) zusätzlich Reibungsbremsen (Magnet-

Schienenbremsen) benötigt. Diese wirken direkt auf die Schienen.

Schon früh wollte man grosse Höhenunterschiede überwinden. Die ersten Zahnradbahnen entstanden jedoch nicht in der Schweiz. Bereits 1812 wurde in England versucht, Reibungsbahnen mit einem formschlüssigen Antriebsselement zu ergänzen. Als erste Zahnradbahn gilt jene, welche seit 1869, sehr steil und mit einer Leiterzahnstange, den Mont Washington erschliesst. Diese Zahnstange, nach ihrem Erfinder S. Marsh benannt, bestand aus Rundeisen als Zähne, welche im Abstand von 100 mm in zwei Winkelleisen eingienietet waren.

### Entwicklung der Systeme

#### System Rigggenbach

Das eigentliche Zeitalter der schweizerischen Bergbahnen wurde durch den Oltenener Ingenieur *Niklaus Rigggenbach* (1817 bis 1899) eingeleitet. Sein erstes Patent erhielt er in Frankreich 1863. Dieses lautete: «un système de voie et de locomotive destinée au franchisement des montagnes». Rigggenbach war eine überragende Persönlichkeit und ein genialer Erfinder, Konstrukteur und Unternehmer. Ihm und seinen Helfern, wie Prof. Culmann von der eidg. Polytechnischen Anstalt in Zürich (heute ETH), steht das Verdienst zu, die zwei ersten technisch richtig entwickelten Zahnradbahnen entwickelt zu haben: die Rigibahn als reine normalspurige Zahnradbahn 1871 mit der neuen Evolventenverzahnung und zur gleichen Zeit die Werkbahn für den Sandsteinbruch Ostermundigen als kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn.

#### System Abt

Neben der Leiterzahnstange von Rigggenbach hat sich besonders die Lamellenzahnstange von *Roman Abt* durchgesetzt. Als Mitarbeiter von Rigggenbach war

es sein Ziel, dieses System zu verbessern. Er wollte bei Vollbahnen mit gemischtem Betrieb Adhäsion-Zahnrad ohne Zugshalte von einer Antriebsart zur anderen wechseln können. Das Abtsche System wurde erstmals 1885 bei der Harzbahn angewendet. Seine Zahnstange war zudem billiger als die Rigggenbachsche, die bessere Druckverteilung führte zudem zu einer schnelleren und sanfteren Fahrt.

#### System Strub

Weitere wichtige Entwicklungen waren das Zahnstangensystem von *Emil Viktor Strub*. Die Breitfusschiene, aus deren konischem Kopf die Zähne mit Evolventenverzahnung herausgefräst wurden, sollte gewisse Nachteile der anderen Systeme vermeiden und vor allem die Anwendung einer sogenannten Sicherheitszange ermöglichen. Diese sollte das Aufsteigen und Abgleiten des Zahnrades verhindern und gleichzeitig als Notbremse dienen.

#### System Locher

*Oberst Locher* hat schliesslich das horizontale Zahnstangensystem entwickelt welches die Realisierung der Pilatusbahn mit 480 Promille ermöglichte.

#### System Von Roll

Als Ersatzlösung für das Strub- und Rigggenbachsystem sowie Neurealisierungen eignet sich das Lamellenzahnstangensystem Von Roll.

### Grundbedingungen

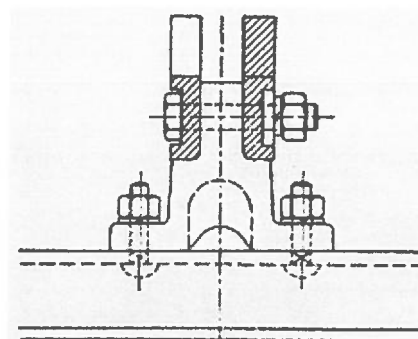
Der Zahnradbetrieb ist eigentlich ein Getriebe. Die Zahnstange entspricht dabei einem Zahnrad mit dem Durchmesser «unendlich». Bedingung ist, dass der Achsabstand in gewissen Grenzen variabel sein muss (Federung, Abnutzung etc.) Nur die System-Eigenschaft der Evolventen-Verzahnung mit einem Flankenanzug von 1:4 (Flankenwinkel 14,05 Grad) lässt dies zu. Die gesetzlichen Grundlagen sind in den Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung festgehalten. Im Wesentlichen ist es Folgendes:

– Jeder Zahnkranz muss mit mindestens zwei Zähnen in die Zahnstange eindringen.

- Um einen lückenlosen Eingriff zu gewährleisten sollte die Eingriffsdauer mindestens 1,15 betragen; d.h. bevor der vordere Zahn den unteren Eingriffspunkt erreicht, muss der Nachfolgende den Eingriff beginnen.
- Die Stand- und Entgleisungssicherheit muss gewährleistet und rechnerisch nachgewiesen werden.
- Die Vorschriften betreffend Abnutzung
- Bremsvorschriften- und Ausrüstung
- Höchstgeschwindigkeiten (bergwärts  $v_{max}$  40 km/h, talwärts entsprechend der Bremsausrüstung und Neigung)

Weiter ist zu beachten dass:

- die Zähne der Zahnräder härter sein müssen als diejenigen der Zahnstange, denn sie sind um ein Vielfaches mehr im Eingriff.
- der zulässige Zahndruck nicht überschritten wird.
- die Schmierung genügend und druckfest ist (wegen dem hohen Zahndruck und dem Gleitvorgang der Zähne).
- die Betriebstoleranzen genau eingehalten werden. Ausführung für die Pilatusbahn mit Steigungen bis 480 Promille.



Vorteile:

- Billiger und einfacher zum Verlegen. Anwendung der gleichen Zahnstangen-Lamellen in Geraden und Kurven. (Biegen ist möglich)
- Einfache Herstellung (Zähne werden aus Lamelle gebohrt und gefräst (auch gesägt oder gehobelt).
- Kleines Einbaugewicht.
- Schnee und Eis können seitlich und zwischen den Lamellen verdrängt werden.
- Erhöhter Fahrkomfort, da durch die Versetzung der Lamellen um die halbe Teilung ein ruhigerer Lauf erreicht wird und Teilungsfehler weniger negative Auswirkungen haben.

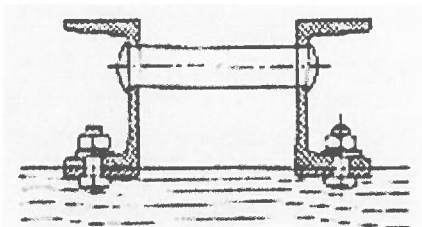
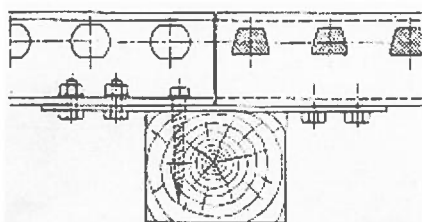
Nachteile:

- Weniger robust und in der Regel weniger langlebig als das Riggenbach-System. Zahndruck pro Triebzahnrad (zwei Triebzahnradkränze) in der Regel bei 50 kN.
- Sehr empfindlich auf ungenügende Eingriffsdauer (kleiner 1) infolge zu niedriger Zähne, oder ungenügend eingehaltenen Betriebstoleranzen. Es entstehen falsche Flankenwinkel, die sich sehr negativ auf Verschleiss, Sicherheit und Fahrkomfort auswirken.
- Zu schmale Lamellen können eine konkave Abnutzung der Triebzahnräder im Mittelbereich («Peltonräder») bewirken.
- Die Triebzahnräder müssen zwingend mit einer Tangentialfederung ausgerüstet sein, die ein gegenseitiges Verdrehen der beiden Zahnräder innerhalb eines kleinen Winkels zulässt, damit die Zahnstangen gleichmässig belastet werden.
- Die Widerstandskraft gegen vertikale Kräfte ist im Vergleich zu Riggenbach und Strub geringer.

## Zahnstangensysteme und ihre Vor- und Nachteile

### System Riggenbach / (Klose) / (Pauli)

Leiter-Zahnstange mit Wangen aus Walzstahl und eingesetzten (früher eingewietet, heute eingeschweissten) Zähnen aus geschmiedetem Baustahl.



Zahnteilung  $t = 100$  mm  
 Höhe Teillinie ab SOK variabel  
 Höhe Kopfflinie ab SOK variabel

Vorteile:

- sichere seitliche Führung des Triebzahnrades
- hohe Zahndrücke möglich (bis 90 kN)
- Breite Zähne ergeben eine gleichmässige Abnutzung der Zähne

- Der tiefe Zahneingriff ermöglicht einen guten Eingriff mit Eingriffsdauer wesentlich über 1, sowie erhöhte Sicherheit gegen Aufsteigen

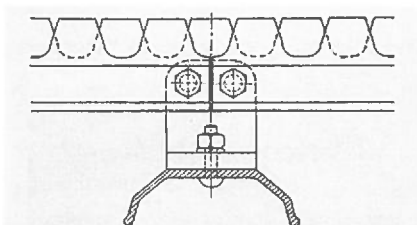
Nachteile:

- grosses Gewicht
- teuer, Spezialanfertigungen für Kurven, Radien sind deshalb immer gleich
- Eis und Schnee können nur zwischen die Zähne verdrängt werden, was den Winterdienst erschwert.

Ersatzlösung:

Lamellen-Zahnstange Von Roll

### System Abt

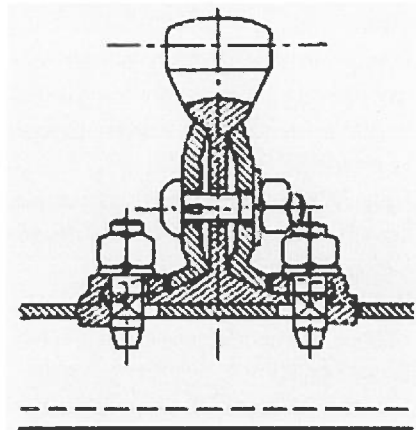
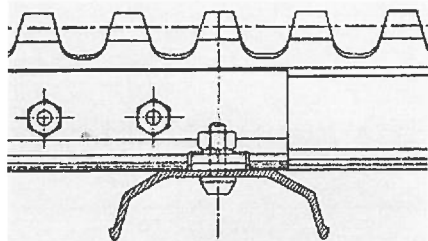


Zahnteilung  $t = 120$  mm  
 Höhe Teillinie ab SOK variabel  
 Höhe Kopfflinie ab SOK variabel

Die Breite der Lamelle wird entsprechend den grössten auftretenden Zahndrücken dimensioniert.

**System Strub**

Gewalztes Keilkopfschienenprofil mit gefrästen Zähnen.



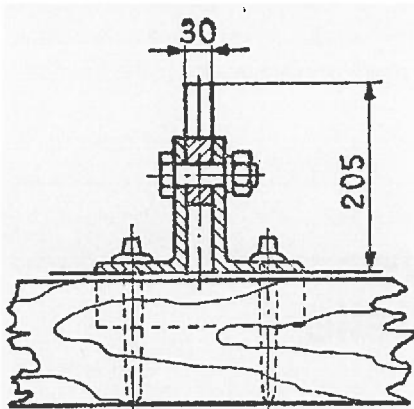
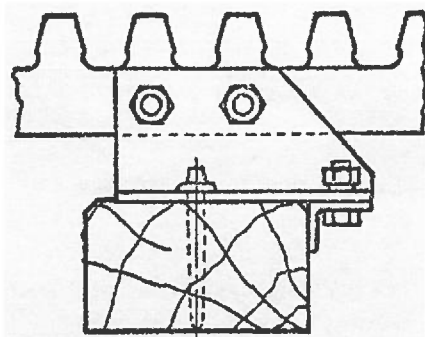
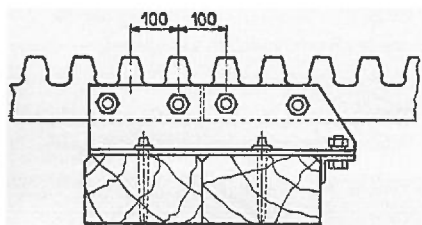
Zahnteilung  $t = 100$  mm  
 Höhe Teillinie ab SOK variabel  
 Höhe Kopflinie ab SOK variabel

Ersatzlösung:

Lamellen-Zahnstange System Von Roll.  
 Die Strub'sche Zahnstange hat sich gut bewährt. Die Beschaffung des speziellen Walzprofils wurde jedoch zunehmend schwieriger. Daher kam als Ersatz die Von Roll Lamelle zur Anwendung. Heute werden, um die Befestigung auf den Schwellen wieder zu vereinfachen, auch normale Schienenprofile für die Herstellung der Zahnstange benutzt. Die ursprünglich zur Erhöhung der Sicherheit entwickelte Zange wird nicht mehr verwendet.

**System Von Roll**

Lamellenzahnstange mit der Verzahnungsgeometrie der Systeme Riggenschach oder Strub.



Zahnteilung  $t = 100$  mm  
 Höhe Teillinie ab SOK variabel  
 Höhe Kopflinie ab SOK variabel

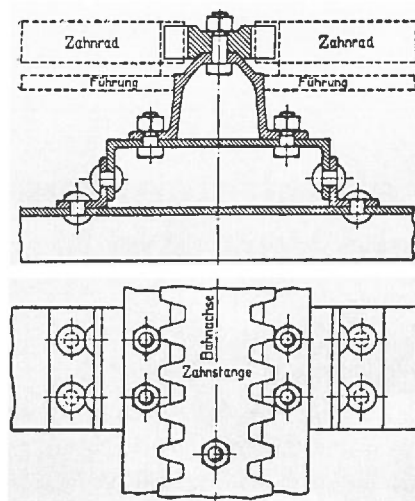
Die Breite der Lamelle wird entsprechend den grössten auftretenden Zahndrücken dimensioniert, z.B.:

WAB/JB 40 mm  
 AB 60 mm  
 BOB 2 x 40 mm\*  
 LSE 80 mm, in Kurven 105 mm

zwei Lamellen mit versetzten Stössen mit Passschrauben oder Huckbolt-Element verbunden.

**Die Locher Zahnstange**

Horizontale Anordnung einer doppelten Zahnstange mit einer Zahnteilung  $t = 85$  mm



Ausführung für die Pilatusbahn mit Steigungen bis 480 Promille.

**Das Porträt**

**Carl Roman Abt –  
 Zahnradbahn-Pionier**

*Eine Würdigung, zusammengefasst von Hans Tribolet, dipl. Ing. HTL, Visp.*

Roman Abt wird man nicht gerecht, wenn man seine Verdienste auf die Erfindung der zwei- resp. dreilamelligen Zahnstange begrenzt. Im Heft 81 «Sieben Bergbahn-Pioniere» der Reihe Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik des Vereins für wirtschaftshistorische Schriften hat Hans G. Wägli, ex. Generalsekretariat SBB, die Persönlichkeit von Roman Abt hervorragend skizziert. (Erhältlich unter [www.pio-](http://www.pio-)

[niere.ch](http://www.pio-niere.ch) oder im Buchhandel). Er schildert seine Herkunft (geboren 1850 in Bünzen) als Sohn eines begüterten Strohwarenfabrikanten. Sein Studium als Maschineningenieur schloss er bereits 1872 ab. Er hat mit Niklaus Riggenschach zusammengearbeitet und war erfolgreich tätig als junger Konstrukteur und Chef in der Centralbahnwerkstätte in Olten und in der Bergbahnwerkstätte in Aarau. Wegweisend war seine Erfindung einer Seilbahn-Ausweiche. Weiter erfährt man, dass R. Abt 1879 als Kontrollingenieur in das Eidgen-

nössische Eisenbahn-Departement berufen wurde. Die Beamtenlaufbahn behagte ihm nicht. Er machte seine wegweisen- den Erfindungen für die Zahnradtechnik in seiner vierjährigen Pariserzeit als Mitarbeiter einer Wasserkraftfirma. Die von ihm erfundene zwei- und dreilamellige Zahnstange erhielt deshalb zuerst ein französisches Brevet und danach auch ein deutsches Patent. Seine viel beachteten Veröffentlichungen, diese Erfindungen sowie seine gesamtheitliche Sicht und Kenntnisse der Traktionstechnik führten zu den durchschlagenden Erfolgen im Ausland und dann auch in der Schweiz. Denn Abt hatte gleichzeitig mit der neuen Zahnstange auch das neue «kombinierte» Lokomotiv-Antriebssystem für Adhäsion und Zahnstange, automatische Zahn-



stangeneinfahrten und Zahnstangenweichen entwickelt und patentieren lassen. Davon wird in einer weiteren Folge mehr zu lesen sein.

Unbestritten war der Erfolg der Erstanlage im Harz auf der 30 Kilometer langen Strecke Blankenburg–Tanne mit elf Zahnstangenabschnitten und insgesamt 7,4 km dreilamelliger Zahnstange. Damit hatte Abt Aufmerksamkeit, Interesse und Anerkennung der Fachwelt gewonnen. In kurzer Folge wurde das gemischte System in Österreich, Libanon, Indien, Chile und in der Schweiz erstmals bei der Visp–Zermatt-Bahn 1891 angewendet. Abt zeichnete aber auch verantwortlich für zahlrei-

che reine Zahnradbahnen, so für die 1890 erstellte Monte Generoso Bahn.

Gemäss den Ausführungen von H. Wägli wurde R. Abt in zahlreiche Verwaltungsräte berufen (u.a. SLM, SIG, Gotthardbahn, etc). Er war Experte und Jurymitglied.

Dass er daneben auch ein grosser Kunstfreund, Kunstsammler und Mäzen war und eine vorbildliche Ehe mit seiner Frau Nannette führte, sei hier der Vollständigkeit halber noch kurz erwähnt. Roman Abt verstarb 1933 nach einer Herzschwäche.

#### Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

## Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

### Mehr wissen

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) ist die Internet-Seite der Dampfbahn.

### Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 21. Juni bis 5. Oktober.

Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt  
Telefon 0848 000 144, E-Mail: [reisedienst@fu-be.ch](mailto:reisedienst@fu-be.ch)

### Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15  
E-Mail: [dfb-personal@fu-be.ch](mailto:dfb-personal@fu-be.ch)

### Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag Fr. 50.– für Einzelmitglieder und 75.– für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach, 3999 Oberwald, oder via Internet.

### Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 888 00 40, E-Mail: [dfb-aktienregister@fu-be.ch](mailto:dfb-aktienregister@fu-be.ch)

### Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:  
Walliser Kantonbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7,  
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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



## Wasserschloss retour.

Mit Post und Dampf zu Besuch im Grimsel-Wasserschloss,  
im Kraftwerk Grimsel und in der Kristallkluff Gerstenegg.

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

Sonntag, 29. Juni 2008	Sonntag, 10. August 2008
Sonntag, 6. Juli 2008	Sonntag, 17. August 2008
Donnerstag, 17. Juli 2008	Sonntag, 31. August 2008
Sonntag, 27. Juli 2008	Donnerstag, 11. September 2008

Von Luzern mit dem Postauto via Brünigpass nach Innertkirchen, Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli, 3 Kilometer unter den Grimselstausee. Besuch der märchenhaften Kristallgrotte, Weiterfahrt mit dem Postauto zur Grimsel-Passhöhe, gemeinsames Mittagessen im Hotel Alpenrösli. Der krönende Abschluss ist die Fahrt mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Gletsch (geschütztes Ortsbild) nach Realp. Rückfahrt direkt mit dem Postauto nach Luzern.

### Preise:

CHF 112.–	Pauschalpreis für Erwachsene (Einheitstarif)
CHF 34.–	Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 15.–	Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

Inbegriffen sind die Reiseleitung, alle Fahrten mit dem Postauto, geführte Besichtigung des Kraftwerkes Grimsel und der Kristallkluff Gerstenegg, das Mittagessen auf der Grimsel-Passhöhe im Hotel Alpenrösli, die Fahrt mit der historischen Dampfbahn von Gletsch nach Realp.

### Mittagessen:

Püürägschnätzlets, Reeshti und zwei Gemüse/Kinder bis 10 Jahre essen gratis (Kinderkarte).

### Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	08:45	<b>Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)</b>
Kraftwerk und Kristallgrotte		10:15 – 11:30	
Grimsel Passhöhe	an	11:45	
Grimsel-Passhöhe	ab	13:40	
Gletsch	an	14:00	
Gletsch DFB	ab	14:10	
Furka	an	14:45	
Furka	ab	15:05	
Realp	an	15:50	
Realp Postauto	ab	16:00	
Luzern	an	17:30	

### Auskunft und Buchung:

Buchung bis 7 Tage vor Reisetag  
Telefon 0 848 000 144

### Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Mail Reisedienst: reisedienst@fu-be.ch  
[www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)

### Billetverkaufsstelle:

Reisedienst DFB/Sonderbillett für alle drei Leistungsträger



[www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)

Die gelbe Linie.  
PostAuto  
DIE POST

GRIMSELWELT

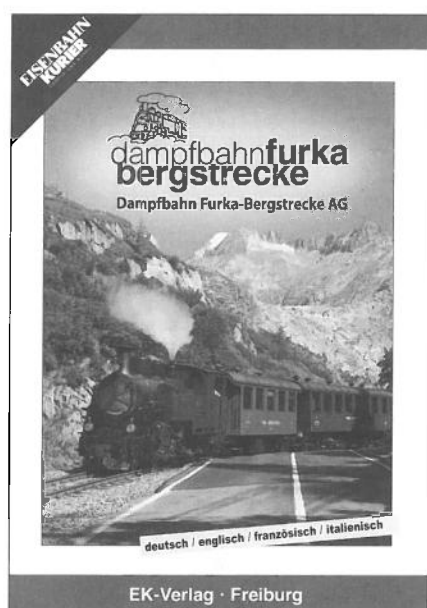
**KWO**  
GRIMSELSTROM



Neuerscheinungen beim DFB-Souvenirhandel

## Filmporträt über Martin Horath

*In der grandiosen Landschaft des Vierwaldstättersees verwirklicht Martin Horath seinen Jugendtraum als Dampflokfürer. Über Jahre hinweg begleitete ihn ein Filmteam mit der Kamera, um seine facettenreiche Tätigkeit und sein privates Engagement für alle dampftechnischen Belange aufzuzeichnen.*



Das einzigartige Filmdokument schildert den grossen Aufwand bei der Realisierung eines fahrplanmässigen Dampfbetriebs an der Rigi und auf der Furka-Bergstrecke. Es sind auch einzigartige Aktionen wie eine Dampflokk-Parallelfahrt und die Dampfschneeräumung an der Rigi sowie der Einsatz eines Lokomobils und ein Dampfwalzentreffen mit 22 Maschinen zu sehen. Der Film berichtet zudem über die Ambitionen von Martin Horath als Sammler von Motorrädern, Topolino-Autos und Motoren jeder Art.

Ebenfalls dokumentiert wird sein Einsatz bei der Rückholung der Furka-Dampfloks aus Vietnam, bei der Wiederaufarbeitung von Dampffahrzeugen und bei der Arbeit als Lokführer und Heizer.

«Furka-Abenteuer, Rigi-Dampf und alte Technik – Die Leidenschaften des Dampflokführers Martin H.» Herausgeber: Verlagsgruppe Bahn / Edition Eisenbahn-Romantik (SWR) Nr. 6430, 80 Minuten Laufzeit  
Interessenten können den DVD-Film ab März 2008 beim DFB-Souvenirhandel be-

ziehen. In diesem Fall erhält unsere Dampfbahn den Wiederverkaufsrabatt gutgeschrieben.

### Im Mai 2008 wird erscheinen: DVD-Film über die Dampfbahn DFB

Im mehrheitlich mit neuem Bildmaterial realisierten Film wird ausführlich über unsere Dampfbahn, die Züge und die Sehenswürdigkeiten entlang ihrer Strecke sowie über die Aufarbeitung des Streckenabschnittes Gletsch-Oberwald berichtet. Die neue DVD ersetzt die bereits 2001 herausgegebene Filmreportage, die sich mit einem dreisprachigen Kommentar sehr erfolgreich verkauft hat.

«Dampfbahn Furka-Bergstrecke». Herausgeber: EK-Verlag Freiburg Nr. 8045, mind. 60 Minuten Laufzeit

Interessenten können den DVD-Film ab Mai 2008 beim DFB-Souvenirhandel beziehen. In diesem Fall erhält unsere Dampfbahn den Wiederverkaufsrabatt gutgeschrieben.



### Pauschal-Reiseangebote

## ... und die DFB ist mitten drin

*Pauschalangebote mit Einbezug der DFB, die bei den wichtigsten Bahn-Reiseveranstaltern RailAway, Railtour Suisse und Ameropa gebucht werden können.*

### RailAway: Auf den Spuren des Glacier Express

Dank des Lötschberg-Basistunnels sind nun attraktive Tagesrundfahrten ab Mittelland/Bern und Ostschweiz/Zürich möglich. Es werden erstmals Tagesfahrten in den Nostalgiezügen von MGB und DFB zwi-

schen Brig nach Chur angeboten. Fahrplan: Brig ab 09.33 Uhr / Chur an 16.40 Uhr sowie Chur ab 09.05 Uhr / Brig an 17.05 Uhr  
Komposition RhB/MGB: HGe 4/4 Nr. 33 (MGB) bzw. Ge 6/6 I (RhB), AB 2121, WR-S 2227, B 2225 und B 2226 (alle MGB).  
Komposition DFB: Dampflokk HG 3/4, C 2353, B 4229 und ABD 4554.

Verpflegung unterwegs: Dafür müssen die Gäste selber besorgt sein.

Reisetermine: 28. und 29. Juni sowie 10. und 11. Juli sowie 4. und 5. August sowie

1. und 2. Oktober 2008 (mit Reiseleitung).  
Internet: [www.railaway.ch](http://www.railaway.ch) / Stichwort Erlebnisfahrten (Historische Bahn)

### Railtour Suisse: Nostalgie mit Glacier- und Bernina-Express

Eine neue Sechs-Tagereise ermöglicht die Mitfahrt in Nostalgiefahrzeugen bei der Berninabahn, beim Glacier Express und bei der Dampfbahn DFB mit insgesamt fünf Übernachtungen in St. Moritz, Andermatt und Zermatt. Heimreise durch Lötschberg-Basistunnel mit konventionellen Wagen (Fahrplanzug).

Traktion: Ge 6/6 I (RhB), bzw. HGe 4/4 Nr. 15 (MGB)

Berninabahn: B 2138 «Filisurer Stübli» und C 114 «La Bucunada» (RhB)

Reisetermine: 2. bis 7. Juli sowie 15. bis 20. September 2008 (Reiseleitung)

Internet: [www.erlebniszuege.ch](http://www.erlebniszuege.ch) / Stichwort Schweiz-Nostalgiebahnen

### Ameropa: Reiseveranstalter der Deutschen Bahn

Bei der Sieben-Tagereise «Gletscher, Dampf und Alpenpässe» mit Start in Chur und Abschluss in Interlaken können der Bernina Express, der Glacier Express (Chur-Andermatt), die Dampfbahn DFB sowie die Pässe Furka und Grimsel im Postauto und nach Wahl die Brienz-Rothorn-Bahn oder die Bahnen der Jungfrau-Region erkundet werden. Es sind je zwei Übernachtungen in Chur, Andermatt und Interlaken vorgesehen.

Reisetermine: Tägliche Anreise vom 7. Juli bis 17. August 2008; Anreise Dienstag, Mittwoch, Donnerstag vom 19. August bis 24. September 2008

Internet: [www.ameropa.de](http://www.ameropa.de) / Stichwort Schweizer Expresszüge

Wir bitten alle Dampfbahnfreunde, allfällig Interessierte in ihrem Umfeld auf diese Erlebnisreisen aufmerksam zu machen. Ohne genügende Nachfrage werden die Reiseveranstalter die Arrangements wieder aus ihren Katalogprogrammen herausnehmen. Es geht im Moment darum, den Reisemarkt im Hinblick auf die Wiedereröffnung Gletsch-Oberwald mit verschiedenen Angeboten zu testen.

*Beat Moser*



Ballenberg-Dampfbahn BDB und Dampfbahn Furka-Bergstrecke  
DFB offerieren am:

**Sonntag, 20. Juli 2008**

**Sonntag, 10. und 24. August 2008**

**Sonntag, 07. und 21. September 2008**

### 2-Pässe-Fahrt mit Dampf und Post

Interlaken–Innertkirchen–Gletsch–Realp und umgekehrt

Preis: **einfache Fahrt Fr. 72.–**, keine Vergünstigungen,  
keine Gruppentarife, keine Teilstrecken.

Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener gratis.

### Fahrplan:

Anschlüsse nach Interlaken

Basel	ab 07.01 Uhr
Bern	ab 08.04 Uhr
Zürich via Bern	ab 07.00 Uhr
Luzern	ab 06.55 Uhr

Anschlüsse nach Realp

Basel	ab 06.07 Uhr
Bern	ab 07.07 Uhr
Zürich	ab 07.15 Uhr
Luzern	ab 07.21 Uhr

<b>Interlaken-Ost</b>	<b>ab 09.20 Uhr (BDB)</b>	<b>Realp</b>	<b>ab 10.15 Uhr (DFB)</b>
Innertkirchen	an 10.30 Uhr	Gletsch	an 12.00 Uhr

fak. Mittagessen (Fr. 24.–)  
«Hotel Handeck»

fak. Mittagessen (24.–)

<b>Handeck</b>	<b>ab 12.45 Uhr (Post)</b>	<b>Gletsch</b>	<b>ab 14.00 Uhr (Post)</b>
<b>Gletsch</b>	<b>ab 14.14 Uhr (DFB)</b>	<b>Innertkirchen</b>	<b>ab 16.00 Uhr (BDB)</b>
<b>Realp</b>	<b>an 15.50 Uhr</b>	<b>Interlaken</b>	<b>an 18.32 Uhr</b>

Anschlüsse ab Realp  
nach Zürich, Basel und Luzern 16.05 Uhr  
nach Bern 16.50 Uhr

Anschlüsse ab Interlaken  
nach Bern, Basel und Zürich 18.31 Uhr  
nach Luzern 18.31 Uhr

Das Essen wird im Zug zum Kauf angeboten  
(mit Gutscheinen).

**Reservierungen 033 828 73 40**

Venez fêter les 18 et 19 avril à Aarau

## 25 ans Association Ligne sommitale de la Furka (VFB/ALSF)

« Sauvez la Ligne sommitale ! » Telle était la devise d'une douzaine d'amateurs de chemins de fer qui, après la mise en service du tunnel de base, voulaient empêcher la démolition programmée de la ligne sommitale pittoresque. La suite de l'histoire est connue. Nous voulons fêter ensemble les succès obtenus au cours du dernier quart de siècle.

La manifestation du 6 août 1983 à Gletsch contre le déferrement de la ligne sommitale de la Furka a permis aux activistes de la première heure de provoquer un large écho médiatique. Le 8 octobre, la décision de créer une association pour sauver la ligne à été prise au restaurant du bateau à vapeur « Wilhelm Tell » à Lucerne. Le 3 décembre 1983 enfin, le Verein Furka-Bergstrecke (VFB)/l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF) a été fondée en présence de 57 personnes au Casino à Berne. L'Association a alors rapidement remporté son premier succès en obtenant du conseil d'administration du FO la renonciation à la déconstruction du tronçon sommital. Dès le début, le but de l'ALSF était l'exploitation ferroviaire de la ligne sommitale et le maintien du bien culturel historique.

L'an passé, 506 nouveaux membres se sont inscrits, mais on déplore 261 départs. L'augmentation nette est de 249 adhérents, soit 3.47 %. Le 15 janvier 2008, l'ALSF comptait 7432 affiliés dans 23 sections en Suisse et à l'étranger.

En 2008, l'Association fêtera ses 25 ans d'existence et de succès qui ont permis la création du Train à vapeur de la Furka. Comme la Section Aarau de l'ALSF inaugure son nouvel atelier de wagons, l'occasion est rêvée pour marquer l'événement ensemble. Pour faciliter la participation aux membres et amis de Suisse et de l'étranger, les journées commémoratives auront lieu dans le cadre de

l'assemblée des délégués 2008. Le Comité central (Cc) de l'ALSF se réjouit de vous voir nombreux à Aarau les 18 et 19 avril 2008 !

Dernièrement, il y a eu des changements aux finances du Cc de l'Association. Rita Fuchs, responsable des finances, et les réviseurs Eugen Wintsch et Kurt Fitze ont démissionné. Le Cc regrette ces départs et remercie vivement les trois collaborateurs pour les services rendus. Il désire trouver des successeurs et prie les candidats ayant le profil approprié de s'annoncer.

Robert Frech et Julien Witschi

### Le programme

#### Vendredi, 18 avril 2008

17 heures	Ouverture de l'atelier de wagons Visite de l'atelier et des attractions
Dès 18 heures	Possibilités de se restaurer à prix modique
20 heures	Souhais de bienvenue, allocutions et infos par Robert Frech, président VFB, les représentants de la ville d'Aarau et de la Section Argovie Causeries conviviales et ambiance musicale
env. 22 heures	Tirage du prix pour un nouveau membre 2007
24 heures	Clôture

#### Samedi, 19 avril 2008

Matinée réservée aux participants à l'assemblée des délégués	
12 heures	Ouverture pour tous les amis du Train à vapeur de la Furka Possibilités de se restaurer à prix modique Visite de l'atelier et des attractions
Dès 18 heures	Restauration à prix modique
20 heures	Souhais de bienvenue, allocutions et informations par le président du VFB et les représentants de la Section Argovie Causeries conviviales et ambiance musicale
24 heures	Clôture

**Attractions :** évolution du Train à vapeur depuis 1983, atelier de wagons d'Aarau et infos sur la constructions de wagons, coup d'œil dans l'atelier de locs de Coire, découverte des activités sur la Ligne sommitale et dans les ateliers, scie à vapeur de Martin Horath, rouleau compresseur à vapeur de la firme Valli, train à vapeur pour enfants (samedi de 13 à 19 heures), vidéos sur le Train à vapeur de la Furka et ses activités.

**Ravitaillement :** diverses boissons, steaks et saucisses grillées, risotto, pommes frites, salades, gâteaux au fromage, pommes vapeur, café vapeur, etc.

#### Accès :

en voiture : sortie Aarau-Ost, puis selon plan (voir pages allemandes)  
en train : nous offrons une liaison toutes les 1/2-heure au départ de la gare le vendredi de 17.00 à 22.00 et le samedi de 08.30 à 22.00 (samedi **train à vapeur** sur pneus de 12.00-19.00)

**Le président du conseil d'administration prend position**

## Les êtres humains – le capital du Train à vapeur

*Zurich (fi) – Les chances et les problèmes du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka sont pour lui un défi. Lors de la dernière assemblée générale, Oskar Läubli a été élu président du conseil d'administration du DFB SA. Il donne ici son avis sur le présent et l'avenir du Train.*

En tant qu'entrepreneur indépendant, il est habitué à avoir la responsabilité d'une entreprise commerciale. Le DFB SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG – Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka SA) a beaucoup de points en commun avec les opérateurs commerciaux : un produit, des collaborateurs, du capital, un marché et un but bien défini. Ce but va plus loin que la simple exploitation de la Ligne sommitale sur la base du bénévolat. Le bien culturel est à maintenir en état de fonctionnement ; un maximum de personnes doit pouvoir savourer le voyage en toute sécurité.

### Finances

Le président a rapidement compris que les finances sont un problème récurrent au DFB. Notamment dans le domaine des liquidités, où il y a souvent des goulots d'étranglements. L'agrandissement du réseau jusqu'à Oberwald mettra encore plus à contribution les installations existantes et exigera du matériel roulant supplémentaire. La restauration des locomotives coûtera plus d'un million de francs – malgré tout le travail de bénévolat. Si on tient compte de la remise à Realp et des autres investissements, les besoins financiers pour ces prochaines années se montent à 6–7 millions de francs. On ne peut pas relâcher ses efforts et laisser à la seule SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke – Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB) la charge de la collecte des ressources financières. Tous les actionnaires, le Club des 1000 et les membres de l'Asso-

ciation sont appelés à collaborer à la recherche de fonds. Le conseil d'administration estime que la préservation de la situation de liquidité est une des ses tâches permanentes.

### Equipe soudée

« La direction du Train à vapeur de la Furka est compétente. Sur ce point, il n'y a pas nécessité de prendre des mesures. L'entente entre elle et le conseil d'administration est bon », constate Oskar Läubli. Lors de ses voyages par dessus la Furka et lors des visites dans les ateliers, le président a constaté qu'il y règne une bonne ambiance. L'entreprise, dans laquelle travaillent encore des anciens de l'époque des pionniers, devra se rajeunir. Les arrangements de succession devront être mis en place avec prévenance. Celui qui est resté performant malgré son âge qui lui a permis de prendre sa retraite, peut engager ses capacités de manière sensée auprès d'entreprises comme le DFB. Tout aussi précieux sont les plus jeunes, disposés à mettre leur forces à disposition pour des activités bénévoles. Notamment, on ne peut renoncer à la collaboration de la nouvelle génération dans les domaines où l'OFT (Office fédéral des transports) impose des limites d'âge. L'instruction et la formation continue au DFB SA deviendront encore plus importants à l'avenir, étant donné que dans la pratique économique beaucoup de fonctions et d'aptitudes ne sont plus utilisées.

Les bénévoles sont un facteur de valeur ajoutée inestimable. Avec le développement de notre entreprise s'accroît aussi le besoin de coordination, qui doit être assuré de manière professionnelle dans certains domaines stratégiques par la création de postes à plein temps. La nomination de Robert Wyss à la direction de l'entreprise pour le domaine « Logistique et service généraux de fond » est un pas de plus

dans cette direction. Un coordinateur et secrétaire à plein temps, qui lui sera rattaché, doit encore être recherché. Il aura son bureau dans le bâtiment de la gare de Realp. Il reprendra les activités d'Astrid Huber, qui s'est retirée, et assurera le suivi du registre des actionnaires. Le point d'appui à Andermatt sera supprimé.

### Agrandissement de la remise

Le parc de véhicules toujours plus grand exige des moyens d'entretien et de parking adéquats. A cet effet, il a été décidé d'agrandir la remise à Realp. En raison de l'éventualité d'une mise en danger de l'édifice par des avalanches, il faut compter avec des frais supplémentaires. Malgré cela, le président estime que le lieu d'implantation prévu à proximité de la Ligne sommitale a été choisi judicieusement. Le budget est établi et on peut s'attendre à ce que l'autorisation de construire soit octroyée. Toutefois, le financement n'est pas définitivement réglé. Mais loyauté, abondance d'idées et engagement devraient permettre à la SA, à la Fondation SFB et à l'ALSF (Verein Furka-Bergstrecke – Association Ligne sommitale de la Furka) de franchir l'obstacle.

Aucun nouveau quartier d'hiver n'a encore pu être déterminé pour les wagons. Une installation militaire désaffectée près de Hospental était en vue, mais les tractations ont été suspendues, étant donné que les besoins en rapport avec le projet Sawiris doivent encore être clarifiés.

### Gletsch-Oberwald

Le conseil d'administration et la direction de l'entreprise préparent l'exploitation selon l'horaire jusqu'à Oberwald. Le mode de traction n'est pas encore définitivement fixé. La traction vapeur est au premier plan. La traction diesel serait imaginable à certaines conditions. Ceux qui débattent de ces problèmes doivent être au clair sur la question de savoir si le DFB doit être un train à vapeur ou un train nostalgique. Il reste encore beaucoup à réaliser avant la mise en service, bien que la reconstruction du tronçon ait bien progressé. Des scénarios d'exploitation seront étudiés en collaboration avec les

différents secteurs du Train. Les responsables ne perdent pas de vue que l'offre proposée doit être réaliste.

### DFB SA et SFB

Le DFB SA est détenteur de la concession d'exploitation ferroviaire. La société par actions est une forme d'entreprise dont le but est d'être bénéficiaire. Le DFB SA doit tâcher d'atteindre un bilan d'exploitation équilibré. Vu la courte période productive d'à peine 70 jours, il n'y parviendra que s'il reçoit de l'extérieur les moyens pour les investissements et l'entretien extraordinaire. Hormis la collecte de ressources, son but est le maintien du bien culturel. Par « bien culturel » on entend dans ce cas l'exploitation ferroviaire vapeur dans son entier. Si la SA devait faire faillite, que se soit par sa propre faute ou pour une autre raison – pensons notamment aux grandes catastrophes naturelles telles qu'affaissements de terrains ou éboulements – ses biens seraient mis aux enchères et définitivement perdus. Si la Fondation SFB est propriétaire, le bien reste uni et pourrait être repris par une nouvelle organisation, le cas échéant. Oskar Laubi résume : « la Fondation SFB est le coffre-fort du DFB SA qui en détient les clés ». Le président du conseil d'administration est conscient que beaucoup ne savent pas bien faire la différence entre « possession » (reste au DFB SA) et « propriété » (nouvellement à la Fondation SFB). Il s'engagera personnellement jusque dans les sections pour informer et répondra aux questions à ce sujet. L'assemblée générale devra en temps opportun se prononcer sur la question de la propriété, un sujet à forte charge émotionnelle.

### ALSF

Au début, il y avait l'ALSF. Elle n'a aucunement perdu de son importance. Forte de 7000 membres, elle reste la puissante base du Train à vapeur. De nombreux bénévoles ont été recrutés en son sein et c'est d'elle que proviennent de notables contributions financières. « Grâce aux membres d'Allemagne, des Pays-Bas, de Belgique et de nombreux autres pays, le train historique dans les Alpes suisses a maîtrisé la

globalisation avec succès », se réjouit le président du conseil d'administration. Par respect envers les donateurs et les aides, il se sent astreint à procéder de manière économique selon un management financier strict. Oskar Laubi remercie toutes les personnes qui se sont engagées pour leurs bons et loyaux services et se réjouit de pouvoir poursuivre cette fructueuse collaboration. Surtout, il souhaite une excellente saison 2008 sans accidents.

## Mon profil

Oskar Laubi, né en 1942, marié avec Regina Laubi-Speth, cinq enfants adultes, domicilié Wettswil ; enfance et scolarité à Rüschtikon, apprentissage de commerce dès 1958 au garage Riesbach AG à Zurich, puis employé dans la même entreprise jusqu'en 1968 ; après l'ER formation en cours d'emploi et obtention de la maturité en 1966, de 1968 à 73 instituteur et auteur

pour l'AKAD (Akademikergemeinschaft) ; de 1966 à 70 études d'économie d'entreprise, obtention de la lic. oec publ. ; 1971 à 76 assistant à l'Institut pour l'étude de l'économie d'entreprise à l'Université de Zurich ; 1973 à 76 conseiller d'administration chez Voyages SSR (actuellement STA Travel) en tant que délégué du corps étudiant de Zurich ; 1976 à 82 directeur/président de SSR-Reisen ; 1982 fondation du groupe Travelhouse actuel, CEO/président jusqu'en 2006, puis vente au groupe Hotelplan. Actuellement conseiller d'administration de Travelhouse Holding AG, de Hotelplan AG, ainsi que de quelques plus petites entreprises de la branche du tourisme et du recyclage/de l'écologie.

Intérêts et activités en dehors de la famille et de la profession : musique classique (altiste dans un quatuor à cordes) ; sport (activement encore ski, tennis, natation), nature (propre jardin, randonnées) ; lecture : presse quotidienne et spécialisée/littérature économique/politique/littérature moderne.

### Réunion du personnel T&A

## Légitimation de l'OFT nécessaire pour les conducteurs de locomotives

*Lucerne (fi) – Toni Westreicher a invité les conducteurs de locomotives (vapeur et diesel), les chauffeurs et aspirants à se rencontrer le 10 novembre pour échanger des idées et des informations.*

Le chef T&A, Toni Westreicher, a accueilli les hôtes. Max Zwald, qui désirait être relevé de ses fonctions, a trouvé un successeur et remplaçant en la personne de Peter Angele.

### Formation

Bruno Knobel a donné des informations sur la procédure d'obtention du permis de l'OFT pour les conducteurs de locomotives à vapeur ou diesel. Cette légitimation sera obligatoire pour les mécaniciens de

locomotives dès 2008 et à partir de 2010 pour les chauffeurs et les agents d'accompagnement. Une différence sera faite entre le personnel qui était ou est en service au DFB ou dans une autre compagnie et les néophytes. Les nouveaux devront suivre une école de base, suivie d'un examen de capacité. Alors que pour les anciens, il s'agit de rafraîchir les connaissances et de les tester périodiquement. Le chef d'exploitation DFB, Werner Gubler, a relevé que les courses Realp DFB – Realp MGB exigent une autorisation spéciale.

### Locomotives à vapeur

Loc 6 : Toni Westreicher a félicité le groupe qui a révisé la loc 6 et a annoncé que

les travaux de révision touchaient à leur fin. Loc 9 : cette machine présente de nombreuses déficiences. Sa révision aurait déjà dû avoir lieu, étant donné que le matériel roulant à crémaillère devrait être révisé tous les 6 ans. La chaudière sera transportée à Coire en mai. Un wagon marchandises servira de dépôt de pièces détachées à Realp. Le budget de révision se monte à 250'000 francs et la machine ne sera pas disponible en 2008 et 2009.

Loc 1 : l'entretien pourra se faire à Realp, une fissure détectée sur le châssis a été soudée.

Les locs 4 et 6 sont révisées, en bon état et aptes au service.

Les 1 et 4 assureront le gros du trafic en 2008. La loc 6 sera engagée surtout pour les courses du samedi après-midi.

### Véhicules remorqués

Jost Ziegler, chef d'atelier à Realp, a informé que le matériel remorqué sera entreposé à Göschenen et qu'une composition DFB est engagée lors des courses spéciales à l'occasion de la fermeture du tronçon Brigue-Naters-Bitsch du MGB le 1er décembre.

### Dieselcrew

Jürg Bolliger a rappelé que le Tmh 985 avait reçu de l'OFT l'autorisation de mise en service en 2007. Le déneigement n'a occasionné que peu de travail. Le Tm 506, qui est équipé d'un chronotachymètre enregistreur, a servi de véhicule de mesure lors d'essais de freins des HG 3/4; la HGe 4/4 no. 16, reçue du MGB, a été déplacée à Gletsch. Les véhicules moteurs ont parcouru 4174 km en 2007, soit 52 % de plus que l'année précédente.

### Travaux en hiver

HGm 51 : le système de propulsion par crémaillère (point faible de cette machine) doit de nouveau être remis en état.

Tmh 985 : le système de refroidissement sera déplacé sur le toit et la télécommande par câble installée.

Tm 506 : les corps des roues seront remplacés et un équipement radioélectrique installé.

Tm 91 : installation de l'entraînement de la pompe à vide.

Tm 92 : le radiateur doit être réparé. Xrotm 2981 (projet chasse-neige rotatif) : les premières démarches ont été entreprises pour la restauration du chasse-neige du FO (révision du châssis).

### Division construction

Walter Willi a relevé les interdépendances entre les secteurs du DFB et a résumé les activités 2007. Le programme de construction 2007 était le plus intensif de toute l'histoire du DFB. Le rendement a fait un

bond en avant grâce à la professionnalisation de la direction des travaux. Willi a relevé que la gare Realp DFB a été terminée et que la voie doit être renouvelée par étapes. Les ouvrages d'art, vieux de plus de 90 ans, nécessitent trop d'interventions en urgence. La reconstruction Gletsch-Oberwald a bien progressé. Beaucoup d'énergie est absorbée par la paperasserie et les tracasseries administratives. A Gletsch, le déplacement de la cantine vers la Maison bleue est une notable amélioration.

### Excursion en Romandie

## La Weisshorn en vadrouille ...

... à la découverte d'un nouveau réseau. Au petit matin du 7 décembre, devant l'atelier

de Martin Horath à Goldau, notre brave HG 2/3 DFB no. 6 Weisshorn a été chargée sur la remorque porte-véhicule à voie métrique de l'entreprise Membrez pour un voyage sur la Riviera, dans le « Welschland ».

A Vevey, ses roues ont enfin de nouveau été posés sur de vrais rails, du feu a été allumé dans la boîte pour faire de la vapeur dans la chaudière. Enfin dans son élément et soutenue par la GFM 111, la Weisshorn a grimpé à travers les vignes vaudoises en direction de Chamby, jusqu'au dépôt du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby à Chaulin. Samedi, après quelques réglages et finitions (montage du chasse-corps), notre no. 6 a fait de nombreuses courses sur la ligne entre Blonay et Chamby. Les responsables du BC ont pu constater le parfait travail « qualité suisse » réalisé par l'atelier de Martin Horath. Le dimanche 9 décembre, la locomotive a été préparée pour l'hivernage et remise à l'abri. Elle en ressortira le 1er mai 2008 pour participer aux festivités à l'occasion des « 40 ans du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby ».

Le DFB félicite chaleureusement le BC pour son 40<sup>e</sup>. Nous aurons une forte pré-

sence à Blonay. Martin Horath et son équipe mettront la Weisshorn sous pression pour conduire les passagers au dépôt de Chaulin. A Blonay, la Section romande de l'ALSF réglera ses hôtes dans le wagon-bar argovien. Evidemment, les visiteurs auront la possibilité d'acheter des articles de souvenir du DFB. La Section romande ne se ménagera pas afin de représenter honorablement notre DFB.

Durant six jours (les 1<sup>er</sup>, 3 et 4 mai, ainsi que les 10, 11 et 12 mai), sept locomotives à vapeur seront mises en circulation entre Blonay et Chamby et entre Vevey et Blonay. Le jeudi 1er mai sera la journée officielle du jubilé, au cours de laquelle la Weisshorn révisée sera solennellement remise en service. Lors des festivités, nommées « Vapeur Mania », il sera aussi possible d'admirer la BFD no. 3, la « sœur » des no. 1, 4 et 9 en service à la Furka. Une visite du site Internet du BC s'impose à l'adresse [www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch). Vous y trouverez tous les détails concernant cet événement exceptionnel.

Le DFB serait ravi de pouvoir saluer ses membres, collaborateurs et sympathisants en grand nombre à Blonay. Donc : tous à Blonay !

Christian Stern

## Bern

### Hauptversammlung

Die 23. Hauptversammlung der VFB Sektion Bern findet statt am 28. März 2008 im Restaurant «Rössli» in Schüpfen. Die Einladung samt Traktandenliste erhalten die Sektionsmitglieder mit den Sektionsnachrichten «FurkaBernInfo» 1/2008.

### Revision des ABD 4558 angelaufen

Der 1994 von der VFB Sektion Bern an die DFB gelieferte Vier-

achser ABD 4558 ist nach 13 Jahren im rauen Bergklima reif für eine Auffrischung. Vor allem in den unteren Partien sind Teile der Holzkonstruktion des Wagenkastens angefault. Dies ist eine Folge davon, dass die Wagen stets im Freien abgestellt werden müssen. Der Wagen kam am 17. November 2007 von Realp in die neue Wagenwerkstätte der VFB Sektion Aargau in Aarau. Unter der Leitung von Ruedi Tobler von der Aargauer und Peter Grünig von der Berner Sektion haben die Revisionsarbeiten begonnen. Bilder finden sich auf [www.vfb-bern.de](http://www.vfb-bern.de). Spenden auf das Konto 30-19822-6

der VFB Sektion Bern mit dem Vermerk «ABD 4558» sind willkommen!

### Baueinsätze 2008

Nach der sehr erfolgreichen Bausaison 2007 will die VFB Sektion Bern auch in diesem Jahr ihren Beitrag leisten, damit die Arbeiten an der Furka-Bergstrecke, insbesondere am noch stillgelegten Streckenabschnitt Gletsch-Oberwald, vorankommen. Unsere Bauwoche findet statt vom 17. bis 23. August 2008. Unterkunft ist das Blaue Haus in Gletsch. Bausamstage mit der möglichen gemeinsamen Anreise am Vorabend sind am 31. Mai, am 5. Juli, am 23. August und am 27. September. Bausamstage sind für die DFB sehr wichtig, unter anderem weil dann viele Lok- und Draisinenfahrer anwesend sind. Zudem eignen sie sich besonders für Neulinge und Berufstätige.

### Auf der «Neuchâtel»

Die Betriebsbesichtigung 2007 führte aufs Dampfschiff «Neuchâtel». Am 24. November fanden sich zwanzig Personen im Hafen von Neuenburg ein, wo das 1965 ausser Dienst gestellte Schiff vertäut ist. Im Salon begrüsst uns die Verantwortlichen des Vereins Trivapor und unser Aktivmitglied Hans Gasser, der das Schiff wie kaum ein zweiter kennt, orientierte über die geplante Aufarbeitung. Nach einem Rundgang folgte der zweite Teil, in dem der Sekretär und der Präsident der VFB Sektion Bern über die abgelaufene Saison an der Furka-Bergstrecke informierten. Zu sehen waren Fotos von den Baueinsätzen, von Werbeanlässen und den neuen Fahrzeugen der DFB, zudem wurde über die geplante Aufarbeitung des «Berner» ABD 4558 informiert.

## Graubünden

### Einladung zur Hauptversammlung

Die ordentliche Hauptversammlung findet statt am Freitag, 4. April, 20 Uhr, in der Alterssiedlung «Kantengut» an der Scalärastrasse 14 (Nähe Kantonsspital) in Chur. Behandelt werden die statu-

tarischen Geschäfte. Ausserdem wird über die Werkstätte «Pulvermühle» informiert. – Anträge sind bis 25. März schriftlich an VFB Sektion Graubünden, c/o Damian Dorizzi, Ziegelgut 13, 7206 Igis, zu richten. Protokoll und Jahresbericht des Präsidenten können an der Hauptversammlung eingesehen werden.

## Innerschweiz

Am 14. März 2008 findet im Restaurant «Postino», Frohburgstrasse 3, in Luzern, die 23. ordentliche GV der Sektion Innerschweiz statt, Beginn um 19.30 Uhr.

Nach dem statutarischen Teil zeigt uns ein kurzes Video eine Reise auf der Transsibirischen Eisenbahn. Anschliessend werden wir noch Bilder von der Furka-Bergstrecke ansehen.

Die Sektion Innerschweiz wird im laufenden Jahr folgende Samstags-Einsätze leisten: 19. April, 3. und 31. Mai, 21. Juni, 12. Juli, 2. und 30. August, 20. September, 4. und 25. Oktober.

Bitte diese Daten vormerken. Wir hoffen auch im 2008 wiederum auf eine so sensationelle Beteiligung an unseren Arbeitseinsätzen wie im 2007. – Anmeldung beim Einsatzleiter der Samstag-Arbeitstage: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich jeweils Mittwoch-Abend vorher ab 19 Uhr. Am 21. Juni unternimmt die Sektion Innerschweiz einen Ausflug nach Chur.

Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

## Nordwestschweiz

### Generalversammlung

Am Mittwoch, 2. April 2008, 19.30 Uhr, findet im Restaurant «Bundesbahn» an der Hochstrasse 59 in Basel die Generalversammlung statt. Es ist Wahljahr. Der bisherige Vorstand stellt sich für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung. Die Traktanden sind die üblichen (siehe Sektionsnachrichten 1/2008). Wir freuen uns, auch Neumitglieder oder solche, die es noch werden möchten, begrüßen zu dürfen.

## Aargau

### Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206), B 2210 (ex C 210), ABD 4558 und Arbeitseinsätze zur Einrichtung der neuen Wagenwerkstätte Rohrerstrasse 118  
 Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr  
 Jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr  
 Samstagseinsätze  
 Samstag, 15. März 2008  
 Samstag, 12. April 2008  
 Samstag, 8. November 2008  
 jeweils ab 8 Uhr  
 An Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.  
 Informationen siehe Werkstätte Rohrerstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54.

### Generalversammlung 2008

Freitag, 29. Februar 2008, 19.30 Uhr  
 Apéro ab 18.30 Uhr  
 Restaurant «Dietiker», alte Gasse 1, Suhr

### Einweihung der neuen Wagenwerkstatt und 25-Jahr-Jubiläum des VFB

Freitag, 18. April, ab 17 Uhr, und Samstag, 19. April 2008, ab 12 Uhr.  
 Offizieller Akt jeweils um 20 Uhr

### Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

1. Arbeitstag	Samstag, 3. Mai 2008
2. Arbeitstag	Samstag, 14. Juni 2008
Arbeitswoche 1	vom 7. bis 12. Juli 2008
3. Arbeitstag	Samstag, 26. Juli 2008
Arbeitswoche 2	vom 1. bis 6. Sept. 2008
4. Arbeitstag	Samstag, 13. September 2008
5. Arbeitstag	Samstag, 4. Oktober 2008

### Reisen

Furka Dampfbahnfahrten mit Besichtigung KWO Grimsel und Kristallkluft mit Bus: Samstag, 21. Juni, Samstag, 5. Juli, und Samstag, 9. August 2008. Anmeldungen jederzeit an Daniel Bühner, [buehrerdaniel@bluewin.ch](mailto:buehrerdaniel@bluewin.ch), 056 610 75 79 (Tel=Fax)

### Werbbeeinsätze

Werbewagen am 40-Jahr-Jubiläum der Blonay-Chamby-Bahn (1., 3., 4., 10. bis 12. Mai 2008)

## Zürich

### Programm Hauptversammlung

(Die formelle Einladung war im Heft 4/07 publiziert). Die Versammlung findet statt am Samstag, 29. März, 14 Uhr, im Restaurant «Panorama», Eichwiesstrasse 20, Jona. Bei der AGIP-Tankstelle dem Wegweiser Eichfeld/Eichwies folgen; genügend P. Nebst den statutarischen Traktanden gibt es Ersatzwahlen in den Vorstand: 1. Bruno Letter, Birchwil, 2. Fritz Renold, Seuzach. Bis Ende Januar sind keine weiteren Vorschläge eingegangen.

### Mitgliederbeiträge

Vorschlag ZV (siehe unten). Der ZV legt zwei Varianten vor, sodass an der ordentlichen DV am 19. April eine für alle Sektionen verbindliche Lösung beschlossen werden kann. *Variante 1:* Die heutigen Beiträge bleiben unverändert. *Variante 2:* Die Beiträge werden erhöht um Fr. 10.– / 15.– auf 60. / 90.– einheitlich für alle Sektionen, wobei die Mehreinnahmen vollumfänglich an den Dachverband gehen, aber für die Finanzierung von Sonderausgaben der Sektionen (beispielsweise Wagenwerkstatt) verwendet werden können. Weitere Details, sowie ein Argumentarium, werden an der HV vorgelegt. Der Vorstand empfiehlt Variante 2 zur Annahme. Eine detaillierte Traktandenliste wird an der HV aufliegen.

### Vormittagsprogramm

10.30 Uhr Treffpunkt im Restaurant «Panorama». Vorführung der neu-

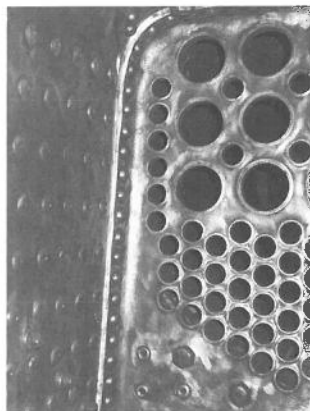


Arbeiten im Magazin  
Travaux au magasin

esten DVD und Dias, Orientierung. 12 Uhr Gemeinsames Mittagessen. Menü A: Pouletgeschneitzeltes an Currysauce, Reis, Dessert zu 22 Franken; Menü B: Salat, Tesinerbraten, Bohnen, Kartoffelstock, Dessert zu 23 Franken. Ab 9.50 Uhr Transport mit Vereinsbus ab Bhf. Rapperswil, Seite Hochschule. Anmeldung für Essen mit Menüwahl und für Transport bis 25. März per Telefon oder Fax an Kurt Brügger, 044 935 45 03.

### Froni-Saison 08

Wir haben für das angelaufene Jahr einen fulminanten Start hingelegt. Am 3. und 4. Januar waren fünf «Aktivisten» der Gruppe von Emil Halter in Realp am Werk. Im Lager Bielen wurden einmal mehr unzählige Behälter mit Oberbaumaterial sortiert und eingelagert. Einiges davon muss allerdings noch zur «Kur» nach Uetikon! Weiter wurde viel anderes Material umgeschichtet und raumsparend platziert oder entsorgt. Auf diese Gruppe warten im laufenden Jahr in Realp noch weitere wichtige Arbeiten. Nebst dem permanenten «Ordnungsdienst» im ganzen Umfeld der Remise wird es vor allem darum gehen, den Bauplatz für den Erweiterungsbau freizulegen. Unter anderem wird das Bauholzlager umplatziert werden müssen. Auch in Chur hat die Gruppe von Jack Kuster ihre regelmässige wöchentliche Arbeit am 8.1. wieder aufgenommen. Als Auftakt war das Entrussen der Feuerbüchse eines HG 4/4-Kessels angesagt, nur für begeisterte Kaminfeiger ein Traumjob! Jetzt sieht er aber aus wie neu! Weiter wurde der ganze Kessel aussen gründlich entrostet. Daneben werden Einzelteile der jetzt in



Entrosteter Kessel  
Chaudière dérouillée

Messe	Dauer	Fam.	Einz.	Total	*	
Fespo	4	22	17	39	7	+
ZUM	4	14	14	28	1	VS
ZOM	5	18	16	34	1	OCH
SH	5	16	11	27	1	AG
GL	6	12	12	24	-	
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>82</b>	<b>70</b>	<b>152</b>	<b>10</b>	

\* davon andere Sektionen

+ 3 AG / 2 ICH / 1 SO / 1 NWCH

der Demontage-Phase stehenden zweiten HG 4/4 von hartnäckigem Vietnam-Dreck und Rost befreit mit Schaber und Drahtbürste oder mit Schlammsand, und wo nötig noch sandgestrahlt. Dank dem laufend weitergeführten Abbau der Lok wird auch dieser Gruppe die Arbeit vorläufig nicht ausgehen. Beide Gruppenleiter würden gerne neue Interessenten für diese, zwar etwas undankbaren, aber sehr wichtigen Arbeiten begrüssen. In der ersten Hälfte Januar hat die Sektion in vier Einsatztagen schon eine rekordverdächtige Anzahl von 148 Mannstunden an Fronarbeit geleistet.

### Mitglieder-Bestand am 15.01.08: 2150

Dieser stolze Zuwachs innerhalb eines Jahres von 147 oder gut 7.3 Prozent ist das Resultat eines sehr intensiven Jahres mit fünf Messeauftritten. Hier die vollständige Liste mit den Erfolgszahlen an Neumitgliedern (im letzten Heft erst teilweise erschienen):

*Bemerkungen dazu:* Mitte Mai, vor dem Versand der Mahnungen lag uns eine Liste von 396 (Noch) nichtzahlern vor; fast alle von diesen hatten die dem Heft als Adressblatt beiliegende Rechnung übersehen. Diese Zahl reduzierte sich bis anfangs September auf immer noch 70. Dank intensiver telefonischer «Betreuung» konnte diese Zahl im weiteren Lauf des Jahres kontinuierlich abgebaut werden. Es zeigte sich dabei, dass die meisten definitiv bleiben wollen! Am Schluss mussten von dieser langen Liste nur ganze 13 Namen gelöscht werden! Dieser Einsatz hat sich also gelohnt. Falls unser dringender Wunsch, das Adressblatt dieses Heftes noch viel auffälliger zu

gestalten, erfüllt würde, wird dieses Jahr die Nichtzahler-Liste hoffentlich auf einer A4 Seite Platz finden! Die Fluktuation ist aber höher als es den Anschein macht, denn im Ganzen mussten wir 78 Mitgliedernamen löschen, neben den Nichtzahlern waren dies reguläre Kündigungen und leider auch viele Todesfälle. Erfreulich ist aber, dass diese Abgänge in etwa wettgemacht wurden durch anderweitige Zugänge, wie Nachzügler von Messen, Internet, Tischsets und auch eine wachsende Zahl von Werbungen von unseren Mitgliedern. Leider ist zu sagen, dass hier noch viel Potenzial brach liegt, denn schätzungsweise drei von vier Mitgliedern haben noch nie ein Neumitglied eingebracht. Immerhin, zum Schluss noch eine positive Tatsache: Das Verhältnis Familie zu Einzel hat eine steigende Tendenz, im Jahresmittel der Messeresultate beträgt es 117 zu 100.

### Messe-Auftritte 2008

Fespo Zürich 31.01. bis 03.02.  
Am Anlass vom 31. Januar bis 3. Februar haben 43 Neumitglieder erworben werden können.  
Jona-Messe 10.04. bis 13.04.  
ZOM 27.08. bis 31.08.

### Sektionsreise: 24.08.08

Der Reiseleiter Fritz Renold bittet Interessenten, dieses Datum vorsorglich zu reservieren. Das Programm wird im nächsten Heft publiziert.

Der Sektionsredaktor  
Fritz Schmutz



## München

### Stammtisch-Termine

- 4. Juni.** Der Abschluss der Diashow mit drei unterschiedlichen Themen: «U-Bahn in Nürnberg», «Der letzte Orientexpress nach Paris», «Eisenbahngeschehen in München». Dias von Helmut Mack.
- 2. Juli.** «Mit der Alaska Railroad unterwegs» Beamer, Helmut Kropp.
- 3. September.** «Museumsbahnen in Frankreich und Katalonien», «Lamastre und Train Jenues». Dias von Rolf Jordan.
- 1. Oktober.** «Neues aus Westkanada». Beamer, Helmut Kropp.
- 5. November.** «Rückblick auf 25 Jahre Furka Bergstrecke», Dias von Peter Hübner.
- 3. Dezember.** «Bericht von der Bauwoche». Beamer, Helmut Mack.
- 7. Januar 2009.** «Eisenbahn in Süditalien». Beamer, Helmut Mack.
- 4. Februar 2009.** «Durch die Rocky Mountains von Calgary nach Vancouver». Dias, Rolf Jordan.
- 4. März 2009.** «Schmalspur aktuell in Wallis und Waadt». Beamer, Helmut Mack.
- 1. April 2009.** Hauptversammlung 2009.

## Nordrhein-Westfalen

### Erfolgreicher Jahresabschluss 2007

Zum festen Bestandteil unseres Jahresprogramms gehört seit vielen Jahren das Herbsttreffen in Neuss. So konnten wir am 18. November wieder 75 Besucher, darunter auch Bernd Hillemeier vom Zentralvorstand des VFB, im Thomas-Morus-Haus in Neuss begrüßen.

Neben einem informativen Rückblick auf die Betriebsaison 2007, dem Einsatz unserer NRW-Baugruppe im letzten September an der Strecke und den Aktivitäten unserer Sektion standen die Neuwahlen des Sektionsvorstandes und der Delegierten auf dem Programm.

Durch den Umzug von Martin Fränsing in die Schweiz und wegen der Amtsaufgabe unseres bisherigen Kassierers, Uwe Bodenstein, war eine Neuorganisation nötig geworden. Sehr gefreut hat

uns in dem Zusammenhang die spontane Bereitschaft von mehreren Personen, Verantwortung in unserer Sektion zu übernehmen. Unser Wahlleiter, Heinz Fränsing, konnte daher den in Neuss anwesenden Mitgliedern die folgenden Wahlvorschläge machen:

Frank Waffel, Dortmund, Vorstand; Stefan Dringenberg, Essen, Kasse/Finanzen; Theo Bruland, Borken/Westf., Adressverwaltung/Mutationen; Matthias Twardy, Dortmund, Delegierter; Uwe Bukowski, Krefeld, Delegierter. Alle Kandidaten wurden einstimmig gewählt.

Hoch interessant für alle Anwesenden waren auch die Ausführungen von Bernd Hillemeier. Neben einem Grusswort als Mitglied des Zentralvorstandes informierte er sehr ausführlich über die geplante Werkstatteverweiterung in Realp. Für dieses wichtige Projekt hatten wir im Vorfeld unseres Herbsttreffens um Spenden gebeten. Dank der grosszügigen Spendenbereitschaft unserer NRWler und der Aufrundung der Summe aus unserer Sektionskasse konnten wir zwischenzeitlich den erfreulichen Betrag von EUR 5.000 an die Stiftung Furka-Bergstrecke zugunsten der Werkstatt Realp überweisen. Wir danken an dieser Stelle nochmals allen Spendern und natürlich Bernd für seinen Besuch!

### Termine und Diverses

Intermodellbau 2008 vom 16.04. bis 20.04.2008 in den Dortmunder Westfalenhallen.



Der neue Vorstand der Sektion NRW: Frank Waffel (Vorstand), Theo Bruland (Adressverwaltung), Stefan Dringenberg (Kasse) und Matthias Twardy (Delegierter). Es fehlt Uwe Bukowski (Delegierter).

Le nouveau comité de la Section NRW : Frank Waffel (président), Theo Bruland (gestion des adresses), Stefan Dringenberg (caisse) et Matthias Twardy (délégué). Il manque Uwe Bukowski (délégué).

Wir hoffen, wieder mit unserer Furka-Modulanlage dabei zu sein. Verstärkung für unser Standpersonal ist immer herzlich willkommen!

Sommerbauwoche vom 14.07. bis 19.07.2008 (KW 29 – Achtung neuer Termin!).

Herbstbauwoche vom 15.09. bis 20.09.2008 (KW 38). Interessenten für die Bauwochen melden sich bitte bei unserem Bauleiter: Helmut Bauer, Dortmund, Telefon 0049/231/466368.

In Vorbereitung ist zurzeit eine mehrwöchige Präsentation unserer Sektion zur Furka-Bergstrecke im Foyer der Bibliothek Oberhausen im Zeitraum Februar-April.

Neue Bankverbindung unserer Sektion:

Konto 49001779 bei der Herner Sparkasse (BLZ 43250030)

«Stefan Dringenberg VFB Sektion NRW»

### NRW ist eine Reise wert, weil ...

... wir in unserem landschaftlich sehr vielfältigen Sektionsgebiet sogar Wintersport betreiben können! Nicht weit vom Ruhrgebiet entfernt finden sich im Sauerland, dem «Land der 1000 Berge», alle dafür nötigen Einrichtungen. Von der Weltcup-Skischanze in Willingen, über das Langlaufzentrum in Schmallenberg bis hin zum Hauptort Winterberg (670m ü.M.) mit seiner Bob- und Rodelbahn und den alpinen Skihängen ist alles vertreten. Früher fuhren im Winter Ski-Sonderzüge nach Winterberg. Heute verkehrt im Fahrplankontakt

der Sauerland-Express. Und wenn der Schnee dann mal ausbleibt, stehen in Neuss und Bottrop noch die Skinallen bereit.

Info: [www.wintersport-arena.de](http://www.wintersport-arena.de)

Frank Waffel

Sektion Nordrhein-Westfalen

## Nürnberg

### Programm 2008

**25. März:** «Furka Nostalgie von Chur nach Zermatt», Schmalffilme von Leo Kiesel.

**22. April:** «Mit dem Wohnmobil durch die Rockies, von Calgary nach Vancouver, zurück mit der Eisenbahn». Bilder von Rolf Jordan.

**14. Juni Samstag:** Ausflug nach Heinersdorf zur «Gebirgsbahn im Thüringerwald» unseres Freundes Gerd Nagel. Ab Nürnberg mit dem Sachsenexpress nach Hof, weiter nach Höllenthal. Nürnberg Hbf ab 08.43, Hof Hbf ab 10.35 Uhr. Wir wandern entlang der ehemaligen Eisenbahnstrecke durch das Höllental etwa 6 km nach Blankenstein zur Regionalbahn nach Heinersdorf. Vom Haltepunkt rund 500 Meter zur Gebirgsbahn! Blankenstein (Sale) ab 12.37. Nach Besichtigung und Stärkung Rückfahrt zu den Ausgangspunkten, Heinersdorf ab 17.08.

**20. bis 23. Juni:** Furkareise. Vierwaldstättersee und DFB Furka, Riggi, Luzern. Näheres in gesondertem Schreiben.

**24. Juni:** «Dampfzugfahrt durch den Thüringer Wald», ein Video von Günter Geber

**22. Juli:** Biergarten. Wir treffen uns im «Obstgärtla» in Burgfarnbach.

**26. August:** kein Stammtisch.

**8. bis 13. September:** Bauwoche Fronarbeiter. Anmeldung bei Volker Kabisch.

**23. September:** «Waldviertelbahn in Niederösterreich und Neuhauser Lokalbahn in Böhmen», Baugleich geplant und 80 Jahre unterschiedliche Entwicklung; die fehlenden sechs Verbindungskilometer wurden nie gebaut. Bilder von Helmut Mack.

**28. Oktober:** «Das Geheimnis der Signale. Das Signalwesen der Deutschen Eisenbahnen». Ein Vortrag Volker Kabisch.

**25. November:** «Bericht Fronarbeit». Dias von Werner Zimmermann.

**23. Dezember:** Kein Stammtisch.  
**Spenden:** Siehe Kasten in diesem Heft «Kurz gefasste Gebrauchsanweisung».

**Internet:** www.dampfbahn-furka-bergstrecke.de

### Jahresbericht 2007

2007 kann die Sektion Nürnberg wieder auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Insgesamt haben zehn Stammtische in unserem neuen Lokal Gasthaus «Schrödelwirt» in Nürnberg, Endterstraße 13, Tel. 0911 44 85 50 (5 min v. Hof Nürnberg, Südausgang) stattgefunden. Zu allen Stammtischen konnten wir ein interessantes Rahmenprogramm mit Dia- und Filmvorträgen rund um das Thema «Schienenverkehr» und Reiseberichte unserer Gäste bieten. Zwei Regionalstammtische in Coburg, um den Vereinsmitgliedern in Oberfranken und Südthüringen die Möglichkeit zur Teilnahme am Vereinsleben zu bieten, fanden im April und Oktober statt, leider war der Zuspruch 2007 sehr dürrig. Wir suchen daher andere Möglichkeiten der Kommunikation mit den Mitgliedern aus Südthüringen, Westsachsen und Oberfranken. Wir bitten hierzu um Vorschläge.

**Furkareise Harz vom 3. bis 6. Juni:** Eine Reise mit Hindernissen, trotz der Verspätungen bzw. Ausfall von Zügen, die durch Schienenersatzverkehr der HEX (Harz-Elbe-Express) nicht kompensiert werden konn-

ten. Neun Teilnehmer genossen eine erlebnisreiche Bahnreise durch den Harz, mit Dampfzugfahrten nach Hasselfelde über Gemrode und Alexisbad mit Besichtigung des Schaubergwerkes «Drei Kronen & Erth», Wernigerode – Drei Annen Hohne – Brocken mit Besichtigung der Betriebswerkstätten Harzschmalspurbahn, sowie von Wernigerode über Drei Annen Hohne – Stiege – Eisfelder – Tal-mühle nach Nordhausen, dort eine Strassenbahn Rundfahrt mit dem Oldtimer Triebwagen.

**Tagesausflug:** Am Sonntag, 8. Juli, besuchte eine 16-köpfige Reisegruppe bei herrlichem Sommerwetter das «Rhönzüge», eine Museumseisenbahn in der Hohen Rhön von Mellrichstadt nach Fladungen.

**Werbewand:** Mit unserer Werbewand haben wir 2007 vier Termine wahrgenommen.

Am Pfingstweekende waren wir im Deutschen Dampflok Museum in Neuenmarkt -Wirsberg.

Herausragend war das 25-Jahr-Jubiläum am 30. Juni des Hersbrucker Bahnreiseveranstalters IGE am Bahnhof Hersbruck rechts der Pegnitz. Es gab vier Dampf-Sonderzüge, eine Fahrzeugausstellung mit Dampf-, Diesel- und Elektroloks, unter anderem die schnellste E-Lok 324 km/h und ein Rahmenprogramm, das rund 1500 Besucher anlockte. Unser Standpersonal wurde mit Fragen über die Furka Bergstrecke eingedeckt. Die am häufigsten gestellte

Frage war: «Wann fährt ihr nach Oberwald?»

Am Wochenende des 21./22. Juli waren wir in Cadolzburg zur 850-Jahrfeier. Ein Fest im Stil vergangener Epochen. So wurde von mittelalterlichen Rittern und Gauklern bis zu Dampf-Eisenbahnfahrten alles geboten.

Das Wochenende des ersten Advent 1./2.12. verbrachten wir in Suhl bei der Modellbahnausstellung der «Eisenbahnfreunde Friedberg und Umgebung»

**Bauwoche:** Wie auch in den vergangenen Jahren konnte die Sektion Nürnberg wieder eine 15-köpfige Baugruppe vom 10. bis 15.

September zum Froneinsatz an die Furka entsenden. Die Gruppe war in Gletsch in der «neuen» Fronarbeiterunterkunft, im «Blauen Haus» untergebracht. Bei herrlichem Wetter wurde an der Strecke von Gletsch nach Oberwald gearbeitet.

Als stellvertretender Präsident der Sektion Nürnberg möchte ich mich bei allen Vorstands- und Sektionsmitgliedern für das erfolgreiche Jahr 2007 bedanken. Ich freue mich auf eine weitere Zusammenarbeit.

*Volker Kabisch, stellvtr. Präsident  
 Rolf Jordan, Schriftführer*

## Wichtige Adressen auf einen Blick

### Stiftungsrat SFB

#### SR-Präsident

Peter Schwaller  
 Lägernweg 6  
 CH-5304 Endlingen  
 Telefon P 056 242 15 14  
 Mobile N 079 374 50 17  
 E-Mail sfb-praesident@fu-be.ch

#### SR-Vizepräsident

Thomas Kaech  
 Silberdistel B  
 CH-3999 Oberwald  
 Telefon P 027 973 38 50  
 Fax F 027 973 38 52  
 Mobile N 079 483 42 70  
 E-Mail sfb-vizepraesident@fu-be.ch

#### SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger  
 Tonismatt  
 CH-6318 Walchwil  
 Telefon +41 41 534 27 36  
 Mobile +41 79 200 23 65  
 dfb-vrp@fu-be.ch

#### SR Vertreter VFB

Bernd Hillemeier  
 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  
 E-Mail vfb-vizepraesident@fu-be.ch

#### SR

Walter Benz  
 Propstbergstrasse 10  
 CH-5312 Döttingen  
 Telefon P 056 245 29 03  
 Fax P 056 245 72 92  
 Mobile N 076 443 64 67  
 E-Mail vfb-aargau@fu-be.ch

#### SR

Hans Meiner  
 Bergstrasse 82  
 CH-6010 Kriens  
 Telefon P 041 310 93 77  
 Mobile N 079 692 79 21  
 E-Mail hmeiner@hispeed.ch

#### SR

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

#### SR

Peter Riedwyl  
 Egghalde 22  
 6206 Neuenkirch  
 Telefon +41 41 467 26 62  
 Fax +41 41 467 36 63  
 Mobile +41 79 418 37 36  
 E-Mail priedwyl@hotmail.com

### Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

Peter Bernhard  
 Rebenstrasse 24  
 CH-8360 Eschlikon  
 Telefon P +41 71 970 07 68  
 Mobile N +41 79 238 93 17  
 E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

### Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli  
 Strehlgasse 8  
 CH-4460 Gelterkinden  
 Telefon +41 61 981 58 44  
 Mobile +41 78 859 45 90  
 sfb-praes1000club@fu-be.ch

### Aktienregister/Sekretariat

#### Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG Aktienregister

Robert Wyss  
 Postfach 141  
 CH-6490 Andermatt  
 Telefon +41 41 888 00 40  
 dfb-aktienregister@fu-be.ch

#### Administration, Logistik, Sekretariat

Arne Moritz  
 Postfach 141  
 CH-6490 Andermatt  
 Telefon +41 41 888 00 40  
 dfb-sekretariat@fu-be.ch



# Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

## DFB Verwaltungsrat (VR)

### VR-Präsident

Oskar Laubi  
Oberhausenstrasse 6  
CH-8907 Wettswil  
Telefon P +41 44 700 27 64  
Telefon G +41 44 295 55 01  
Mobile +41 79 447 60 07  
oskar.laubl@bluewin.ch

### VR-Vizepräsident

Hansruedi Fehrlin  
Lobenschwendli 16  
CH-9038 Rehetobel  
Telefon +41 71 877 22 33  
Fax +41 71 877 22 15

Mobile +41 79 830 64 81

fam.fehrlin@netvision.ch

### VR

Claude Wenger  
Tönismatt  
CH-6318 Walchwil  
Telefon P +41 41 534 27 36  
Mobile +41 79 200 23 65  
claudio.wenger@bluewin.ch

### VR

Paul Güdel  
Zumhofstrasse 51  
CH-6010 Kriens  
Telefon +41 41 320 69 51  
Fax +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
paul.guedel@fu-be.ch

### VR

Karlheinz Orth  
Leithenstrasse 10  
D-91080 Marloffstein  
Telefon +49 913 15 26 04  
Mobile +49 170 850 43 85  
karlheinz.orth@fu-be.ch

### VR

Hans Tribolet  
Terbinerstrasse 12  
CH-3930 Visp  
Telefon +41 27 946 12 11  
Mobile +41 79 221 00 28  
hans.tribolet@fu-be.ch

### VR

Hermann Walsler  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
hermannwalsler@fu-be.ch

### VR

Franz Kissling  
Nydegasse 17  
CH-3011 Bern  
Telefon +41 31 311 57 62  
Mobile +41 79 769 33 45  
franz.kissling@bluewin.ch

### VR

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

## DFB Geschäftsleitung (GL)

### Geschäftsleiter

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

### Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi  
Im Acker 6a  
CH-6440 Brunnen  
Telefon +41 79 211 79 03  
dfb-bau@fu-be.ch

### Reisedienst

Karl Reichenbach  
Bahnhof 2

CH-8718 Schänis  
Telefon +41 (0) 848 000 144  
reisedienst@fu-be.ch

### Personal

Peter Schwarzenbach  
Raad  
CH-8498 Gibswil  
Tel./Fax +41 55 246 36 15  
Mobile +41 79 673 60 65  
dfb-personal@fu-be.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 (gültig von Mai bis Oktober) +41 79 205 14 24  
dfb-betrieb@fu-be.ch

### Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher  
alte Schanfiggstrasse 20  
CH-7000 Chur  
Telefon +41 81 250 76 74  
Fax +41 81 250 76 75  
Mobile +41 79 273 28 24  
dfb-zfw@fu-be.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  
dfb-marketing@fu-be.ch

### Leiter Finanzen

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

### Leiter Rückwärtige Dienste

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

### Souvenirhandel DFB

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

### Infopoint Gletsch

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

## DFB 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@fu-be.ch

### Administration/ Mitglieder-Service

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

### Finanzen

Rita Fuchs  
Breitwies 36  
CH-5420 Ehrendingen  
Telefon +41 56 441 81 42  
Fax +41 56 441 81 45  
Mobile +41 78 834 04 36  
vfb-finanzen@fu-be.ch

### Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni  
Ruopigenring 69  
CH-6015 Reussbühl  
Tel./Fax +41 41 250 07 09  
Mobile +41 79 604 19 21  
vfb-kommunikation@fu-be.ch

### Sekretär

Julian Witschi  
Monbijoustr. 28  
3011 Bern  
Telefon +41 31 398 52 12  
Mobile +41 79 399 04 86  
vfb-sekretaer@fu-be.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-vizepraesident@fu-be.ch

## VFB Sektionen

### Nordwestschweiz

Paul Tschudin  
Hörnliallee 145  
CH-4125 Riehen  
Telefon +41 61 601 30 67  
Mobile +41 79 327 24 19  
paul.tschudin@bluewin.ch

### Innerschweiz

Roland Mühlethaler  
Rosengartenstrasse 19  
CH-6023 Rothenburg  
Telefon/Fax +41 41 281 00 05

### Zürich

Kurt Brügger  
Industriestrasse 16  
Postfach  
CH-8627 Grüningen  
Telefon/Fax +41 44 935 45 03  
Natel +41 79 727 12 28

### Bern

Peter Bollinger  
Blumenweg 18  
CH-3315 Bätterkinden  
Telefon/Fax +41 32 665 23 25  
praesident@vfb-bern.de

### Aargau

Walter Benz  
Propstbergweg 10  
CH-5312 Döttingen  
Telefon +41 56 245 29 03  
walterundverena@gmx.ch

### Romandie

Président a.i. Pierre Keller  
Av. Edouard Dapples 15  
1006 Lausanne  
Telefon +41 21 616 42 62  
Mobile +41 79 305 96 86  
pierre@kellerp.ch

### Gotthard

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

### Edelweiss

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

### Wallis

Andrea Andenmatten  
Sandstrasse 28  
CH-3904 Naters  
Telefon +41 27 946 87 14  
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

### Graubünden

Damian Dorizzi  
Ziegelgut 13  
CH-7206 Igis/Landquart

Telefon/Fax +41 81 322 43 88  
Mobile +41 79 213 12 26

### Ostschweiz

Fritz Pfändler  
Schwalbenstrasse 26 B  
CH-9200 Gossau  
Tel./Fax +41 71 385 58 40  
fritzpfandler@gmx.ch

### Solothurn

Heidi Albisser-Schlöffli  
Fritz Buserstrasse 9  
Postfach 20  
3428 Wiler  
Tel./Fax +41 32 665 11 24  
Mobile +41 79 716 68 91  
Albisser.heidi@bluewin.ch

### Berlin-Brandenburg

Axel Schiele  
Thälmannstrasse 2  
D-16556 Borgsdorf  
Telefon +49 3303 40 4769  
Axel.Schiele@Furka-  
Bergstrecke.de

### Norddeutschland

Raif Hamann  
Tratziger Strasse 20  
D-22043 Hamburg  
Telefon/Fax +49 40 656 2173  
H.Racine@gmx.de

### Nordrhein-Westfalen

Frank Waffel  
Auf der Kluse 20 A  
44263 Dortmund  
Tel./Fax +49 231 43 00 42  
frankwaffel@aol.com

### Rhein-Main

Joachim Ziegler  
Kreuzweg 7  
D-65719 Hofheim a.Ts.  
Telefon +49 6192 8825  
furka.rhein-main@gmx.de

### Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf  
Bothenstrasse 64  
D-69126 Heidelberg  
Telefon/Fax +49 6221 38 4048  
Gerhard.Mollenkopf@web.de

### Stuttgart

Eberhard Kühnle  
Paul Lincke Strasse 22  
D-70195 Stuttgart  
Telefon/Fax +49 7116 96175  
us.kern@t-online.de

### Schwaben

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
hillemeyr@t-online.de

### München/Oberbayern

Helmut Mack  
Truderinger Strasse 99  
D-81673 München  
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67  
Fax +49 (0)89-95 89 79 71  
helmut.mack@arcor.de

### Nürnberg

Volker Kabisch,  
Morsestrasse 3  
D-90459 Nürnberg  
Telefon +49 911 81 47 425  
Mobile +49 170 914 0983  
v.kabisch@arcor.de

### Niederlande

Hans Croes  
Rietgros 21  
3271 XC Mijnsheerenland NL  
Telefon +31 186 60 28 19  
Fax +31 186 604 843  
Mobile +31 653 283 064  
jm.w.croes@hccnet.nl

### Belgien

Paul Berce  
Avenue Jules Génicot 9  
B-1160 Bruxelles  
Mobile +32 476 95 20 75  
paul.berce@skynet.be



① Tischuhr mit Fotorahmen (ohne Fotos), Analoguhr inkl. Batterie, blaues Zifferblatt zusammengeklappt als Stifthalter verwendbar (ca. 7 x 10 cm) mit DFB-Logo, **CHF 16.00**



② Luxor Kugelschreiber, hochwertige Ausführung mit Drehmechanik und DFB Logo, in Geschenkbox, **CHF 30.00**



③ Porzellantasse, rot/weiss, mit speziellem Schweizerkreuz aus DFB-Lokis aussen, Innenseite mit DFB-Logo, Höhe ca. 11 cm, **CHF 15.00**



④ Frottee-Handtuch, royal blau, mit gesticktem DFB-Logo, ca. 50 x 100 cm, **CHF 20.00**



⑤ Espresso Tasse rot/weiss im Schweiz-Design, Untertasse mit DFB-Logo, **CHF 8.00**



⑥ Original SIGG-Flasche, blau mit Edelweiss, Inhalt 0,6 l, Höhe ca. 21 cm, **CHF 28.00**



⑦ Original SIGG Kinder-Flasche «Thomas die kleine Lok», Inhalt 0.3 l, Höhe ca. 15 cm, **CHF 22.00**



⑧ Kinder Kondukteur-Set, mit roter Mütze, Billettasche, Pfeife usw., **CHF 22.00**



⑨ Heizerbär, Plüsch, mit Schweizerkreuz-Halstuch, Grösse ca. 30 cm, **CHF 20,00**



⑩ Kinderbuch «Mein kleiner Bahnhof», mit Pappregister, für kleinere Kinder: Erklärung der Funktionen eines Bahnhofes mit wenig, leicht verständlichem Text, ca. 14 x 14 cm, **CHF 7.50**

**Hiermit bestelle ich:**

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
Stück										

**Weitere Artikel unter  
[www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)**

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

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

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

D.a.d.F. 1/08

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

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.