



Sept. 07

dampf an der furka

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Da bin ich mit der Familie auf gemütlicher Dampfreise von Realp nach Gletsch. Der Aufenthalt beim Berghaus ist genossen, der Scheiteltunnel liegt hinter uns. Gegenüber dem Rhonegletscher stoppt der Zug unvermittelt. «Ein Stein liegt auf der Schiene», meldet der Begleiter, «es kann etwas dauern.» Niemand regt sich auf oder gerät in Panik. Bei einigen Leuten wächst bloss die Sorge um das Weiterkommen, für den Fall, dass die Verspätung zu gross werden sollte. Neben dem Gleis hatten sich einige Felsbrocken gelöst, waren auf ein Sanddepot gestürzt. Einer der Brocken – etwa 5 Tonnen schwer – hat sich danach auf dem Gleis «zur Ruhe gelegt», ohne dieses zu beschädigen. Ein von Gletsch angerückter Bautrupp entfernt mit dem Bagger die Blockierung. Mit etwa 70 Minuten Verspätung trifft der Zug am Ziel ein.

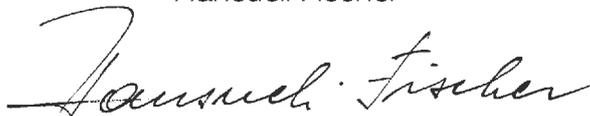
Steinschlag hat es schon immer gegeben. Die Bergstrecke war mit einem Felsspezialisten inspiziert worden, ohne dass man an dieser Stelle eine besondere Gefährdung erkannt hätte. Einmal mehr wurde bewusst: Es gibt allenthalben ein Restrisiko!

Während des ungeplanten Aufenthaltes an der Bergflanke ist für die Passagiere ein Apéro bereitgestellt und die Weiterreise organisiert worden. Niemand hatte grösseres Ungemach zu erleiden. Gemäss den gehörten Äusserungen werden manche der Reisenden wieder auf die Bergstrecke kommen.

Die Moral von der Geschichte: Streckenkontrollen werden weiterhin seriös durchgeführt. Die Fahrgäste werden ruhig und rasch informiert. Parallel zur Hindernisbeseitigung wird das Weiterkommen der Reisenden sicher gestellt. Für verschiedene Eventualitäten vorbereitete «Drehbücher» sind dabei hilfreich.

Wer einen Zwischenfall so meistert wie dies am 25. Juli auf der Bergstrecke geschehen ist, verliert keine Fahrgäste. Noch selten hat sich die Professionalität der «Freiwilligen-Bahn» so bestätigt wie an diesem sonnigen Sommertag.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 4/2007: 31.10.2007

Ausgabe 1/2008: 31.01.2008

Ausgabe 2/2008: 15.05.2008

Ausgabe 3/2008: 15.08.2008

aktuelles

Einweihungsfeier in Realp	1
Neues Bahnhofgebäude	3
Mehrzweck-TmH 985	4
Dampflokomotive HG 3/4 FO4	5
Personenwagen B 4222	7
25 Jahre Furka-Basistunnel	8
Generalversammlung DFB AG	9
Neuer Verwaltungsratspräsident	10
SFB-Spendenbarometer	11
Knotenpunkt Gletsch	13
Gottardo-Wanderweg	15
Freilichtspiel „D' Gotthardbahn“	16
Ausbildung Lok-Personal	17
Mitarbeiten – aber wo und wie?	18
Elektrolok HGe 4/4	18
Assemblée générale du DFB SA	19
Bénédictio pour la station	20
Carrefour et espace de découverte	21

vereine

VFB Sektion Zürich	23
VFB Sektion Ostschweiz	25
VFB Sektion Nordrhein-Westfalen	26
VFB Sektion Innerschweiz	26
VFB Sektion Aargau	27
VFB Sektion Bern	28
VFB Sektion Solothurn	28
VFB Sektion Schwaben	29
Leserbrief «Furka-Blau»	29
VFB Sekt. Stuttgart und Rhein-Main	30
VFB Sektion Nordwestschweiz	31
Schwungrad	32

Titelbild

Pater Marcel Camenzind besprengt die Lokomotive FO 4 mit Weihwasser.
Foto: Hansueli Fischer)
Couverture : bénédiction de la locomotive FO 4 par le père Marcel Camenzind (photo : Hansueli Fischer)

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
Goldenbühlstrasse 130, CH-5463 Wisiikofen
Telefon +41 (0) 56 243 13 13
E-Mail: furka.fischer@bluewin.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: ¼ Seite sFr. 300.– / ½ 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.

Einweihungsfeier bei schönstem Wetter

Segen für Station und Fahrzeuge

REALP (fi) – Die Station Realp DFB, die Dampflokomotive HG 3/4 FO4, der Diesellokomotor Tmh 985 und der Personenwagen B 4222 sind am 23. Juni ihrer Bestimmung übergeben und göttlichem Schutz empfohlen worden.

Nach einer Begrüssung von OK-Chef *Paul Güdel* hiess Geschäftsleiter *Peter Bernhard* den Direktor der MGB, *Hans-Rudolf Mooser*, Staatsrat *Jean-Michel Cina* und weitere Honoratioren besonders willkommen. Er wies auf den vierfachen Grund zum Feiern hin, der gleichermassen Fronis und Spendern zu verdanken ist. *Bernhard* sprach vom ausserordentlichen Kulturgut, das in der bereits von *Goethe* gepriesenen Landschaft Tausenden von Fahrgästen Natur, Berge und Gletscher erleben lässt. Besonderheiten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke seien die *Steffenbachbrücke*, der *Scheiteltunnel* und das *Kleinkraftwerk im Blauen Haus*, das von der *Stiftung Revita* neu belebt wird.

In einem geschichtlichen Abriss schlug *Peter Bernhard* den Bogen von der *Brig-Furka-Disentis-Bahn* über die *Furka-Oberalp-Bahn* zur *DFB*. Nach der Eröffnung des *Furka-Basistunnels* vor 25 Jahren wurden zur Rettung der Bergstre-

cke 1983 der Verein *Furka-Bergstrecke* und 1985 die *Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG* gegründet. Diese hat 1990 die Betriebskonzession erhalten. Mittlerweile sind auf der Bergstrecke rund 350'000 Fahrgäste befördert worden.

Der Fahrzeugpark der *DFB* umfasst neben den – teilweise aus *Vietnam* zurückgeholten – Dampflokomotiven acht Dieselfahrzeuge, zwei- und vierachsige Personen- und Güterwagen sowie zahlreiche Maschinen für Bau und Schneeräumung. In *Chur* werden zwei *HG 4/4* zerlegt, in *Goldau* die *HG 2/3* revidiert und die *Dampfschneeschleuder Xrotd R12* wieder hergestellt. In *Aarau* werden die Personenwagen der Dampfbahn aufgearbeitet. In *Realp* werden – oft unter härtesten Bedingungen – Dieselfahrzeuge modernisiert und die daselbst stationierte Flotte unterhalten und gewartet. Zur Freude über die Fahrzeuge gesellte sich jene über das neue Stationsgebäude, an das man sich dank einer Spende der *Albert Koechlin-Stiftung* hatte wagen können. Es ist nicht nur Empfangsstätte für die Fahrgäste, sondern auch Koordinationsstelle für den ganzen Bahnbetrieb. Dieser reicht heute bis *Gletsch* und wird 2010 in *Oberwald* den Anschluss an die Stammstrecke wieder herstellen.



Die beiden Pfarrer bei der Einweihung.
Les deux pasteurs lors de l'inauguration.

Geschichte der FO4

Die Dampflokomotive *HG 3/4 FO4* ist eine Leihgabe der *MGB* an die *DFB*. So weilte der *MGB*-Direktor als Pate an der Einweihungsfeier. *Hans-Rudolf Mooser* freute sich, dieses Ehrenamt bei der Maschine, die 94 Jahre auf dem Tender hat, ausüben zu dürfen. Er berichtete in seiner Ansprache, dass die Maschine 1914 in Einzelteile zerlegt auf Pferdefuhrwerken durch die *Schöllenen* transportiert worden war. 1956 wurde sie für Rangierdienste in *Chur* an die *RhB* ausgeliehen. 1965 kehrte sie für Schneeräumung und Fahrleitungsbau auf die Bergstrecke der damaligen *FO* zurück. Nach einem Zwischenspiel als Denkmal in *Brig* führte die *FO4* bei der



Geschäftsleiter *Peter Bernhard* spricht zur Festgemeinde.
Allocution du directeur de l'entreprise.



Besichtigung von Schneeräumgeräten.
Etude des machines servant au déneigement.



Nach der Fahrt werden die Lampen wieder auf Hochglanz gebracht.
Nettoyage des lampes après la course.



Die FO4 hat auf der Einweihungsfahrt Durst.
La grande soif de la FO 4 lors du voyage inaugural.

Dampflokotivgruppe der Oberwalliser Eisenbahnfreunde auf Adhäsionsstrecken Nostalgiefahrten aus. 1997 kam die «Lokomotive ohne Ausländerfahrung» zur DFB. In der Werkstatt Chur gab es eine Frischzellenkur. Hans-Rudolf Mooser zollte der DFB Anerkennung für ihr Wirken im aufstrebenden Gotthard-Raum. Es ver helfe auch der MGB zu einer Attraktion. Die Zusammenarbeit der beiden Partner sei von grosser Wertschätzung geprägt. Mooser schloss mit Dank und guten Wünschen.

Nach den herzlichen Worten des Paten waren die Vertreter der Kirchen am Zug: Kapuziner-Pater *Marcel Camenzind* und sein reformierter Kollege *Dr. Ulrich*

Schmalz. In schönster Ökumene verbanden sie äussere und innere Wirklichkeit, sprachen einen feierlichen Lobpreis und erbaten die schützende Hand Gottes über Neubau und Fahrzeuge. Dabei stellten sie das Menschliche über das Materielle. In diesem Sinn gedachten sie der Fronis. Einer von ihnen kam bei den Fürbitten zum Einsatz. Diese waren auf das Wesen und den Alltag der von Freiwilligen professionell betriebenen Bahn zugeschnitten. Schliesslich besprengte Pater Camenzind das Stationsgebäude und die Fahrzeuge mit Weihwasser. Nach der Feier, die vom Musikverein Realp mit einigen Vorträgen bereichert wurde, bestiegen die «Offiziellen» den Zug.

Pioniere oder Spinner?

Auf der Station Furka wurde die Festgemeinde mit der sprichwörtlichen Gastfreundschaft von *Hannes Hoffelner* und seinem Team erwartet und verpflegt. *Claude Wenger* liess die Gäste wissen, dass er sich wohl vom Verwaltungsratspräsidium, nicht aber von der Dampfbahn trennen kann. Er wies auf die seinerzeitigen Pioniere und ihre verrückten Ideen hin. Die Leidenschaft vieler für die Furka und ihre Dampfbahn sei zum Nutzen künftiger Generationen und der Regionen Goms und Urseren. Er dankte den ZeitGebern und den Geld-Gebern sowie den Politikern aus Uri und Wallis für Wohlwollen und Unterstützung.

Was Wenger als Pioniergeist erwähnt hatte, wurde an Beispielen greifbar, die *Karlheinz Wirz* schilderte. Er erinnerte daran, wie aus einem emmentalischen Milchtank am Steilhang über dem Tunnelportal ein Wasserreservoir wurde. Er skizzierte die Einrichtung einer Signalsteuerung mit winterfesten Relais und die Elektrifizierung der Station Furka ab einer Stromleitung des Militärs.

Besichtigt und gefahren

Die Besucherinnen und Besucher des Einweihungsfestes hatten Gelegenheit, mit Führung oder auf eigene Faust das Stationsgebäude, die Remise und die dort abgestellten Fahrzeuge und Maschinen zu erkunden. Besonders eindrücklich waren die Geräte für die Schneeräumung, die Dokumentation über den Umbau des Tmh



MGB-Direktor Hans-Rudolf Mooser bei der Ansprache.
Allocution de Hans-Rodolf Mooser, directeur du MGB.



Die Furka-Crew verabschiedet den Einweihungszug.
L'équipe de la Furka prend congé du train inaugural.



*Feldgottesdienst bei der Station Realp DFB.
Messe en plein air à la station Realp DFB.*

985, den Streckenunterhalt, die HG 4/4 und die XrotD R12. Schliesslich hat man auch ein Stück ordentlichen Depot-Betrieb mit Lok-Bereitstellung und anschliessendem Parkdienst mitbekommen.

Im Stationsgebäude hatte Betriebsleiter *Werner Gubler* bereits die Zahlen des Eröffnungstages: Die beiden fahrplanmässigen Züge von Realp nach Gletsch beförderten 212 Passagiere. In umgekehrter Richtung hatte es 127 Fahrgäste. Auf den beiden Sonderfahrten von Realp zur Furka und zurück konnten 271 Personen beschauliches Reisen geniessen und sich an den in seltener Pracht erblühten Alpenrosen erfreuen.

Sonntäglicher Feldgottesdienst

Am Geburtstag Johannes des Täufer wurde in den Gebetstexten und den Jo-

delvorträgen der «Tellenbuebe» die Schöpfung gepriesen. Der reformierte Pfarrer Dr. Ulrich Schmalz und Kapuziner-Pater Marcel Camenzind verstanden es, Bergwelt, Dampfbahn und die frondienstlichen Tätigkeiten in Gebete und liturgische Texte einzubeziehen. Dies galt auch für die Fürbitten, in deren Mittelpunkt die «Kultur des Wohlwollens» stand. Abgerundet wurde die Feier, die bei schönstem Sonnenschein neben dem Stationsgebäude stattgefunden hat, mit dem Sonnengesang des heiligen Franziskus von Assisi. Dass die Worte auch gehört wurden, war – wie schon bei der GV in Andermatt – das Verdienst von Markus Güdels junger Light- & Sound-Vision aus Luzern. – Weitere Informationen: www.v-f-b.info/aktuell.htm

Neues Bahnhofgebäude in Realp

Effizienz und Attraktivität

Der Bahnhof Realp DFB ist gegenüber den Fahrgästen eine Visitenkarte. Für Fahrdienst-, Schalter- und Kioskpersonal erlaubt er angenehmes Arbeiten.

Von 1992 bis 1995 wurde der Betrieb ab dem 35 Promille-Gleis vor dem Depot Realp abgewickelt. Dies war gefährlich und ineffizient. Der Plan, die Dampfzüge ab MGB-Bahnhof fahren zu lassen, war wegen unvereinbarer Abläufe nicht möglich. So wurde 1994/95 die Bahnhofanlage Realp DFB geschaffen. Das damals schon bewilligte Stationsgebäude konnte mangels Finanzen nicht gebaut werden. Man musste sich mit Containern behelfen. Das am 23. Juni 2007 eingeweihte Gebäude umfasst folgende Bauteile und Räume: Gedecktes Hausperron, Schalterhalle mit zwei Schaltern und Souvenirkiosk, WC-Anlagen, Dienstraum für Elektro- und Kommunikationseinrichtungen, Fahrdienstbüro, Materialraum für Betrieb, Treppenaufgang, Sitzungszimmer, Garderobe für Betriebspersonal, Büro für Betriebsleiter und Personalchef, Estrich. Der zweistöckige Bau umfasst 925 Kubikmeter umbauten Raum.

Mit den Bauarbeiten wurde im Mai 2005 begonnen. Vor Wintereinbruch konnte



*Hochbetrieb im Fahrdienstbüro.
Effervescence dans le bureau de l'agent-circulation.*



*Die «Tellenbuebe» singen und jodeln am Gottesdienst.
Chants et yodel des «Tellenbuebe» lors du culte.*



Bahnhof Realp DFB am Einweihungstag. – Gare Realp lors de la journée d'inauguration.

das Haus überdacht werden. Im Winter 2005/2006 wurden die Innenausbauarbeiten so vorangetrieben, dass das Gebäude auf die Saison 2006 in Betrieb genommen werden konnte. Fassade und Umgebung wurden erst im Frühjahr 2007 fertiggestellt, weil der Betrieb nicht gestört werden sollte.

Die Kosten belaufen sich auf 630'950 Franken. Der Wert der Eigenarbeit beträgt rund 215'000, des Materialsponsorings 55'000, des Fremdleistungs-Sponsorings 22'000 und der Spenden auf 34'500 Franken. Somit waren von der DFB 304'450 Franken Fremdkosten zu finanzieren.



*Kundschaft am Schalter.
Clientèle au guichet.*

Neuestes Werk der DFB-Dieselcrew

Der Mehrzweck-Tmh 985

Mit dem Tmh 985 ist am 23. Juni 2007 ein Fahrzeug eingeweiht worden, das für Personal- und Materialtransporte, für Kontrollfahrten, Schneeräumung und Schiebendienst eingesetzt werden kann.

Der Traktor konnte 2005 von der damaligen Brünigbahn erworben werden. Er ver-

fügt über einen hydrostatischen Antrieb. Das Drehmoment wird über das HT- und das Schaltgetriebe auf die beiden Achsen bzw. das Triebzahnrad übertragen. Es ist nur je eine Betriebsart aktiv, das heisst, im Adhäsionsbetrieb ist das Zahnrad im Leerlauf und umgekehrt. Das Triebzahnrad ist in der Fahrzeugmitte, das Brems-



*Der Führerstand des Dieseltraktors.
Le poste de conduite du tracteur diesel.*



Die Dieselcrew vor dem Tmh 985, den sie umgebaut und modernisiert hat.
Le Dieselcrew devant le Tmh 985 restauré.



Der Tmh auf der Zahnstangenstrecke.
Le Tmh dans la crémaillère.

zahnrad auf der Hinterachse angebracht. Für den Einsatz an der Furka wurde das Fahrzeug auf beiden Seiten verlängert. Die automatische GF-Kupplung wurde durch eine Mittelpufferkupplung und die vorhandene Druckluftbremse durch eine vakuumgesteuerte Druckluftbremse ersetzt. Sicherheitssteuerung TRAS, Vielfach- bzw. Fernsteuerung, Spurkranz- und Zahnradschmieranlage sind neu.

Investiert sind rund 6000 Frondienststunden. Dank Materialsponsoring von fast 100'000 und einer Spende der Lotterie Romande von 125'000 Franken konnte die Belastung der DFB unter 100'000 Franken gehalten werden.

Nach der feierlichen Einweihung in Realp konnte der Tmh 985 in der Woche 26 den regulären Betriebseinsatz aufnehmen. Mit der Materialzufuhr und der Abfuhr von Gleisjochen hat er sich im Kehrtunnel Gletsch erstmals bewährt.



Einweihungszug auf der Station Furka.– Train inaugural à la station Furka.

Neu im DFB-Fahrzeugpark

Dampflokomotive HG 3/4 FO4

Länge über Puffer	5820 mm
Tara	13 t
Anhängelast 120 o/oo	15 t
Leistung Saurer-Diesel	100 kW
Vmax Adhäsion	40 km/h
Vmax Zahnrad solo	20 km/h
Vmax Zahnrad m. Last	15 km/h

Die Lokomotive mit der Fabrikationsnummer 2318 ist als einzige einer Zehnerserie noch im Originalzustand erhalten. Sie stand während über 40 Jahren im Dienst der FO. Anschliessend leistete sie von

1956 bis 1959 in Chur für die RhB Rangierdienst. Dann war sie erst Denkmal in Brig und absolvierte schliesslich auf Adhäsionsstrecken Nostalgiefahrten für die Oberwalliser Dampffreunde. Vertraglich

Gebaut bei SLM Winterthur 1913

Vmax Adhäsion 45 km/h

Vmax Zahnrad 15 km/h

Anhängelast bei 110 o/oo 60 t

Dienstgewicht 42 t

Leistung 600 PS

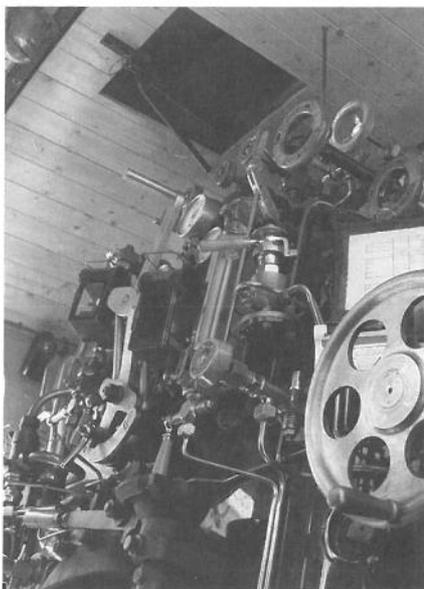
Kesseldruck 14 bar

Kohle/Wasser 1,1t/3,1t

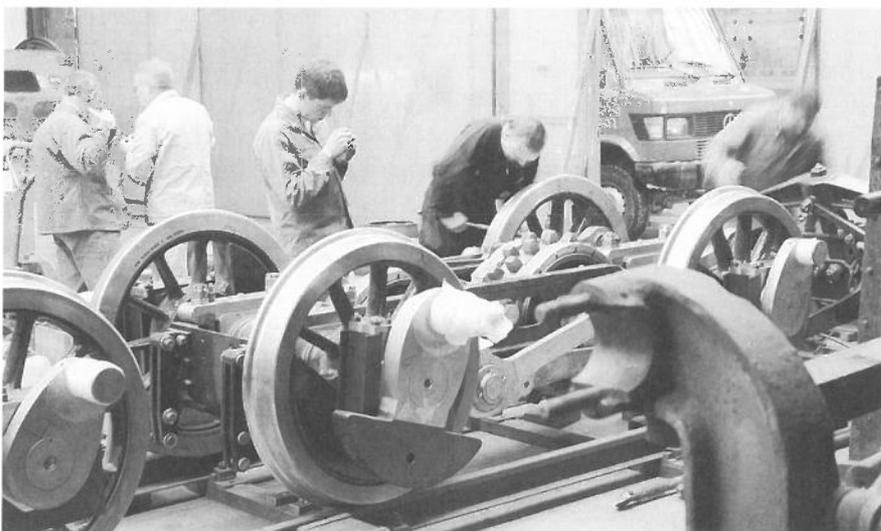
wurde die Lokomotive der DFB zur unentgeltlichen Nutzung zur Verfügung gestellt mit der Auflage, die Lokomotive einer Totalrevision zu unterziehen. 1997 wurde sie in die DFB Werkstatt Chur überführt. Da wurde sie zerlegt, aufgearbeitet und wieder für den Zahnstangenbetrieb tauglich gemacht. Nach den Abnahmefahrten erfolgten bereits erste Leistungen an Passagierzügen. Mit einem Zug war sie Gast am Dampftreffen 2006 in Untervaz. Am 23. Juni 2007 ist sie in Realp feierlich eingeweiht worden. Hans-Rudolf Mooser, Direktor der grossen Partnerbahn MGB, hatte dabei die Patenschaft übernommen. Die Totalrevision erforderte einen Arbeitsaufwand von 18'000 freiwillig und ohne Bezahlung geleisteter Arbeitsstunden. Die Kosten für Material, Fremdaufträge, Anteil Werkstattmiete, Verpflegung und Unterkunft der Frondienstleistenden belaufen sich auf 1 Million Franken. Gratislieferungen sind nicht eingeschlossen. (Weitere Infos: www.fu-be.ch/ger/werkstatt_chur/revision_fo4.htm)



Auf der für die Einweihung geschmückten FO4 posieren MGB-Direktor Hans-Rudolf Mooser und DFB-Geschäftsleiter Peter Bernhard.
Hans-Rudolf Mooser, directeur MGB et Peter Bernhard, directeur d'entreprise DFB, posent sur la FO 4 pavoisée.



Teilansicht der Armaturen im Führerstand.
Vue partielle des armatures dans la cabine.



Arbeiten am Laufwerk der FO4. – Travaux sur le train de roulement de la FO 4.

Personenwagen B 4222

Von der VZ zu DFB

Der von der VFB Sektion Aargau restaurierte und finanzierte Personenwagen B 4222 ist am 23. Juni 2007 eingeweiht worden.

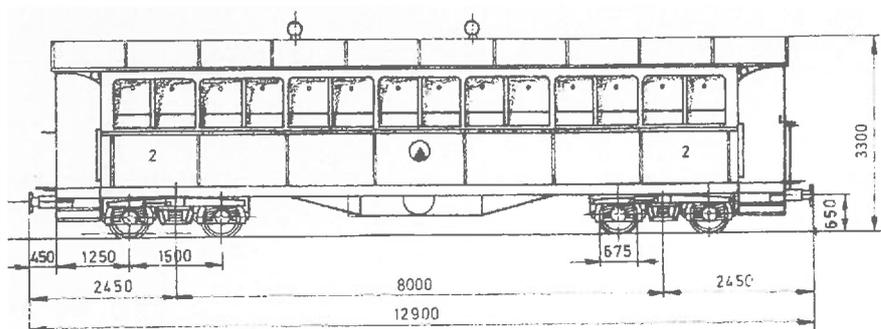
Die Schweizerische Industriegesellschaft (SIG) hat den heutigen B 4222 1890 als Sommerwagen für die Visp-Zermatt-Bahn (VZ) gebaut. Der Vierachser hatte Vorhänge aber keine Glasfenster. Er verfügte über 56 Sitzplätze 3. Klasse (Holzbänke). 1894 erfolgte der Umbau in einen Salonwagen mit vier Abteilen. Er bot in der 1. Klasse 34 Sitzplätze. 1913 bekam der Wagen bei SIG einen neuen Kasten in Holzkonstruktion mit verblechten Wänden. In der 3. Klasse gab es wieder 56 Sitzplätze. 1936 kam eine Toilette hinzu, wofür vier Sitzplätze geopfert wurden. 1959 erhielt der Wagen neue Drehgestelle der Schweizerischen Waggonfabrik Schlieren (SWS). Der Wagen, der ab 1960 die Bezeichnung B 2222 trug, wurde 1993 von der DFB gemietet und 2003 von der VFB Sektion Aargau übernommen.

Die Wagenwerkstatt Aarau hat das Fahrzeug tiefgreifend erneuert. Praktisch alle Holzteile des Kastens mussten neu angefertigt werden. Neu sind auch Dach, Dampfheizung und Lautsprecheranlage. Am Chassis wurden Bremsenrichtungen, Plattformen und Pufferpartien revidiert. Für einen allfälligen Einsatz bei der MGB gab es eine Durchführung für die elektrische Heizleitung. An den Drehgestellen wurden die Räder neu bandagiert, Bremszahnäder, Bremsstrommeln und Generatoranlage neu angefertigt.

Rund 50 Mitarbeiter haben zwischen November 2003 und Juni 2007 knapp 10'000 Stunden aufgewendet. Die externen Kosten von etwa 40'000 Franken sind von der Sektion selber aufgebracht worden.



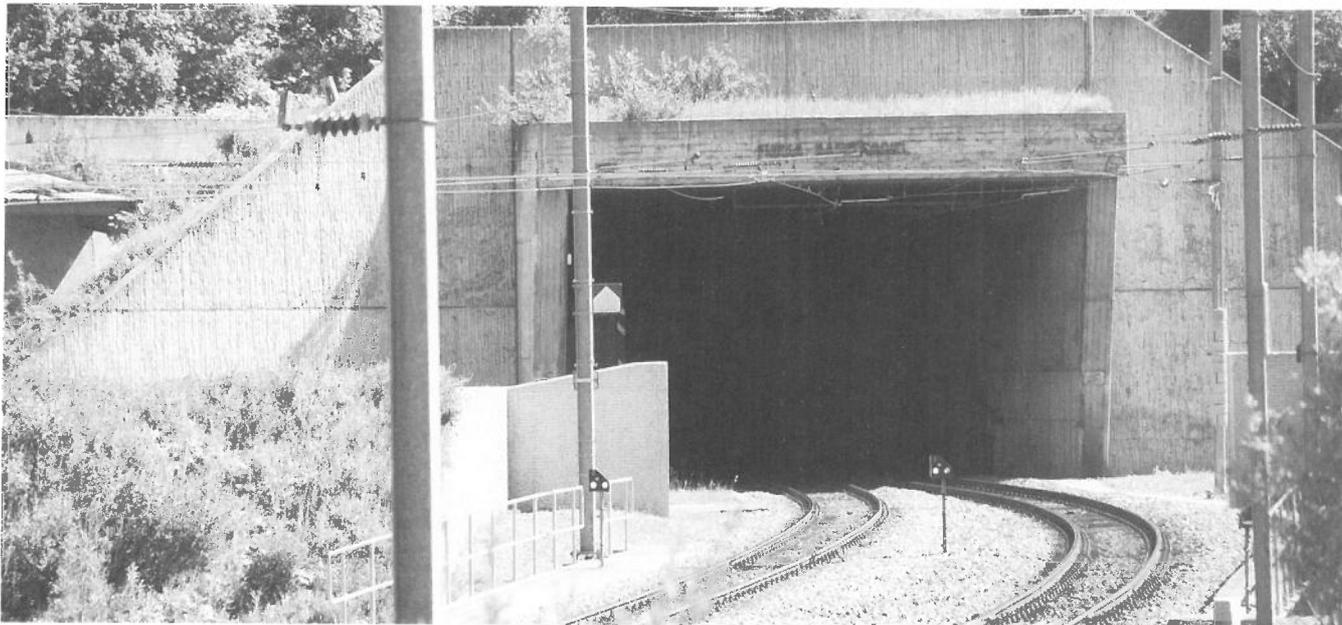
Der B 4222 am Einweihungstag auf der Station Realp.
Le B 4222 à la station Realp lors de la journée inaugurale.



Typenskizze mit Abmessungen. – Croquis avec mensurations.



Das Innere des jugendlich wirkenden 117-jährigen Wagens.
Wagon de 117 ans à l'intérieur pimpant.



Einfahrt in den Basistunnel auf Seite Realp. – Portail d'entrée du tunnel de base côté Realp.

Jubiläum bei der Partner-Bahn MGB

25 Jahre Furka-Basistunnel

REALP (fi) – Am 25. Juni hat die Matterhorn Gotthard Bahn das 25-jährige Bestehen des Tunnels zwischen Realp und Oberwald feiern können.

Der Jubiläumsanlass war am Tag nach dem DFB-Festwochenende vom 23./24. Juni fällig. Die Inbetriebnahme dieses Tunnels hätte der Bergstrecke den Todesstoss versetzen sollen. Dank der Gründung von VFB, DFB und schliesslich SFB lebte die Strecke etappenweise wieder auf und wird ab 2010 auf der ganzen Länge wieder fahrplanmässig betrieben werden.

Rückblick gemäss «MGBahn Zuglektüre»

«Im Herbst 1973 wurden die Bauarbeiten für den damals längsten Meterspurtunnel der Welt aufgenommen. Dieser sollte die Orte Oberwald und Realp miteinander verbinden und damit den Ganzjahresbetrieb der Furka Oberalp Bahn zwischen den Kantonen Wallis und Uri ermöglichen. Der Betrieb über die Furka-Bergstrecke via Gletsch musste jedes Jahr

wegen der grossen Schneemassen während rund acht Monaten eingestellt werden.

Vortrieb eingestellt

Obwohl der Bau eines über 15 Kilometer langen Tunnels in der damaligen Zeit als technisch anspruchsvolles Unterfangen bekannt war, ahnte wohl niemand, welche Schwierigkeiten sich den Tunnelbauern tatsächlich stellen würden. Obwohl die Vortriebsarbeiten zu Beginn zügig vorankamen, begannen sich im Sommer 1978 die Felsverhältnisse zu verschlechtern. Die senkrecht stehenden, parallel zur Tunnelachse verlaufenden Biotitschiefer hielten dem Gebirgsdruck nicht stand und knickten in die Tunnelhohlräume ein. Selbst schwere Stahlbauten vermochten dem Druck nicht zu widerstehen. Im Spätherbst 1978 wurde der Vortrieb eingestellt. Umfangreiche Studien und Versuche führten zu einer neuen Form des Tunnelprofils. Anstelle des hufeisenförmigen Querschnitts wurde eine kreisrunde Röhre ausgebrochen.

Durchschlag im April 1981

Mit neu entwickelten Baumethoden stellte sich auch der Erfolg ein. Aber der Berg wehrte sich bis zum Schluss. 170 Meter vor dem Durchschlag führte eine tektonische Zone dazu, dass nur noch im Teilausbruchverfahren vorgestossen werden konnte. Teilweise sank die tägliche Vortriebsleistung auf 50 Zentimeter. Im April 1981 erfolgte endlich der Durchschlag im Firststollen. Der Zusammenschluss der beiden Vortriebe (von Oberwald und Realp) war erreicht. Nach Fertigstellung der Spritzbetonverkleidung, des Gewölbebaus und weiterer Arbeiten begann im Oktober 1981 der Gleisbau. Danach folgten die Verkabelung, der Einbau der Sicherungs- und Fernmeideanlagen und die Montage des Fahrleitungssystems. Am 25. Juni 1982 wurde der Furka-Basistunnel eingeweiht und der ganzjährige Betrieb des Glacier Express aufgenommen. Heute nimmt der Furkatunnel für die Matterhorn Gotthard Bahn eine zentrale Rolle ein und ist dank dem Autoverlad auch die kürzeste Verbindung für Autofahrer aus der Zentralschweiz und Zürich ins Wallis.»

Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Grünes Licht zu Kapitalerhöhung

ANDERMATT (fi) – Das Aktienkapital kann um bis zu 5,32 Millionen und das Partizipationskapital um höchstens 1 Million Franken erhöht werden. Die Generalversammlung hat die entsprechende Statutenänderung einstimmig gutgeheissen.

Zur 21. Generalversammlung in der Mehrzweckhalle Andermatt begrüsst Präsident *Claude Wenger* 411 Aktionärinnen und Aktionäre. Ein besonderer Willkomm galt dem Ehrenpräsidenten *Alfred Gysin* und weiteren Gästen. Zu den 16'851 Stimmen der Anwesenden waren die 40'701 Stimmen von 1111 vertretenen Aktionärinnen und Aktionären 40'701 Stimmen zu zählen. Für die Beschlüsse fielen demnach 57'552 Aktienstimmen in Betracht.

Lebhaftes Geschäftsjahr 2006

Der Verwaltungsratspräsident schilderte das Geschäftsjahr als lebhaft. Grosse Teile des neuen Stationsgebäudes in Real konnten in Betrieb genommen werden. Mit der Dampflokomotive FO4, mit dem Dieseltraktor Tmh 985 sowie mit «neuen» Reisezugwagen wurden erste Fahrten unternommen. Wie Wenger ausführte, hat sich die Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn sowie mit den Kantonen Uri und Wallis erfreulich entwickelt und gefestigt. Die DFB ist bestrebt, das erworbene Vertrauen zu rechtfertigen. Besonders erwähnt wurde die direkte Spende des Kantons Wallis und dessen Anstrengungen zur Modernisierung des Hotels «Glacier du Rhône».

Der unumgängliche Wechsel bei der Betreuung der Finanzen band erhebliche Kräfte und führte zu Zeitverlust bei der Kapitalerhöhung. In der Person von *Martin Alther* konnte ein versierter Finanzfachmann verpflichtet werden. Ausserdem hat ein interner Controller den Auftrag, auf Verlangen des Verwaltungsrates und in

Zusammenarbeit mit dem Geschäftsleiter Finanzanalysen zu erarbeiten.

Das Budget 2007 sieht – ohne Streckenausbau Gletsch–Oberwald – Investitionen von 1,2 Millionen Franken vor. Der Verwaltungsrat will die Fronarbeit weiter fördern, das Unternehmen wachsen lassen, wo dies sinnvoll ist, und Partnerschaften pflegen. *Claude Wenger* schloss mit der Hoffnung auf ein gutes 2007 und dem Dank an alle, die mitdenken, mitarbeiten, mitfahren und mitfinanzieren.

Rechnungsabschluss

Martin Alther erläuterte Rechnung und Bilanz für das Jahr 2006. Der mit 187'905 Franken hohe Ausgabenüberschuss sei mit dem Wechsel in der Finanzbuchhaltung und mit dem daraus resultierenden höheren Informatikaufwand zu begründen. Mit Zuwendungen der Stiftung von 730'000 Franken wurden die Investitionen finanziert. Der Verkehrsertrag konnte auf 926'678 Franken gesteigert werden. Die Kapitalerhöhung, die allerdings erst im März des laufenden Jahres wirksam wurde, sicherte die Liquidität.

Ausblick

Die Einnahmeentwicklung zeigt, dass die Fronarbeit (Ansatz: 50 Franken pro Stunde) bei Bau und Unterhalt 43 und beim Betrieb weitere 9 Prozent – insgesamt also 52 Prozent – ausmacht. Die Bedeutung des Stiftungsanteils wächst. Präsident *Wenger* stellte dabei klar: «Wer finanziert, wird Eigentümer der Sache.» Die Inbetriebnahme des Abschnittes Gletsch–Oberwald werde die Unternehmung herausfordern, mehr Zusammenarbeit und mehr Transparenz verlangen. In diesem Sinn sind die Fronis professioneller zu betreiben, Entscheide und Abläufe besser zu kommunizieren, Partnerschaften zu pflegen und weiter zu entwickeln. Im Unternehmen soll Einsteins Devise gelten: «Sorgt dafür, dass ein jeder als individuelle Persönlichkeit geachtet und niemand vergöttert wird.»

Das «Furka»-Jahr 2006

Geschäftsleiter *Peter Bernhard* zeigte, dass erfolgreiches Marketing bisweilen den Platz in den Zügen knapp werden lässt. Höhepunkte waren der Tag der offenen Türen in der Lokomotivwerkstatt, der Spatenstich in Oberwald, die Inbetriebnahme von Bahnhof Realp, Lok FO 4 und Tmh 985. Er würdigte die professionellen Bemühungen für Wiederbelebung und Fortbestand des technischen Kultur-gutes. *Bernhard* wies auf das einheitliche



Generalversammlung der DFB AG in der Mehrzweckhalle Andermatt.
Assemblée générale du DFB SA dans la salle polyvalente à Andermatt.

Erscheinungsbild von VFB (Verein Furka-Bergstrecke), DFB AG (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) und SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) hin. In der künftigen Farbstrategie bleibt das Kobaltblau Grundfarbe. Im Einzelnen richtet sich jedoch die Farbgebung nach dem Originalzustand und nach allfälligen Bedingungen von Spendern. Der Geschäftsleiter betonte, dass das Unternehmen an die Grenzen von Freiwilligkeit und bezahlter Arbeit stösst. Er freute sich, in Manfred Willi einen erfahrenen und akzeptierten Bauführer gefunden zu haben. Die Realisierung des Anschlusses Oberwald und des neuen Depots Realp wird durch Bewilligungsverfahren verzögert. Noch hat sich kein Dach zur Überwinterung der Personenwagen finden lassen. Die beiden HG 4/4 werden zerlegt. Wenn Zustand und Wiederherstellungskosten klar sind, wird über das weitere Vorgehen entschieden. Auf jeden Fall wird der Aufwand beträchtlich sein. Der Geschäftsleiter würdigte auch die Arbeit von Martin Horath und seiner Gruppe, die in Goldau die HG 2/3 «Weisshorn» revidiert und die Dampfschneeschleuder Xrotd R12 wieder betriebsfähig macht. Bernhard wies auf die Notwendigkeit von Aus- und Weiterbildung hin und wünschte sich mehr Kaderleute. Er schloss mit einem Dankeswort an alle Engagierten, insbesondere auch an den zurücktretenden Verwaltungsratspräsidenten.

Stiftung gedeiht

Präsident *Peter Schwaller* sprach im Namen des Stiftungsrates von der 2005 erfolgten Gründung der SFB und ihrem Ziel, das Kulturgut «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» zu sichern und dessen Investitionen zu finanzieren. Die Stiftung ist gemeinnützig. Spenden aus der Schweiz und aus Deutschland können bei den Steuern abgezogen werden. Schwaller wies auf die positive Entwicklung des 1000er-Clubs hin. Er skizzierte den bisherigen Mitteleinsatz und zeigte anhand eines Spendenbarometers, dass – ohne die 3 Millionen von Hansjörg Wyss – bis Juni 2007 1'184'000 Franken eingegangen sind. 30 Prozent davon entfallen auf Ein-

zelnspenden. Schwaller erläuterte den bisherigen und künftigen Mitteleinsatz. Allmählich soll der heutige Reservefonds von 30'000 auf eine Million Franken erhöht werden. In dieser Höhe bewegt sich auch das Sammelziel 2007. Der SFB-Präsident schloss mit einem Dank für das entgegengebrachte Vertrauen.

Paul Güdel wies auf die Aktion «Denk an mich» hin. Für die Partner sei es ein Geben und Nehmen. Weiter berichtete er vom grossen Erfolg der von der Sektion Holland geschaffenen DVD. Der erfreulich aufgenommene Film wird der Bahn manchen Franken einbringen.

Die nächste Generalversammlung findet an einem noch nicht festgelegten Termin in Oberwald statt.



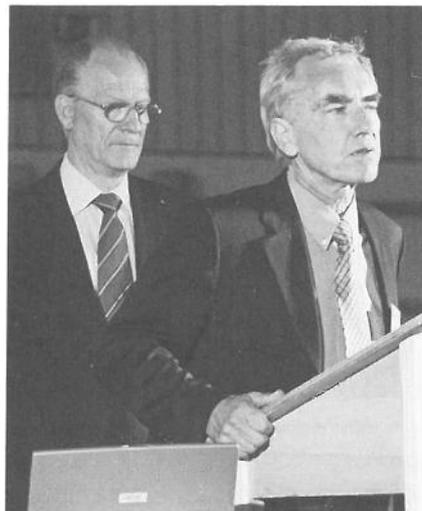
*Entscheiden heisst Weichenstellen.
Gouverner c'est aiguiller.*

Dampfbahn Furka Bergstrecke AG

Neuer Verwaltungsratspräsident

ANDERMATT – Oskar Laubi tritt die Nachfolge von Claude Wenger an der Spitze des Verwaltungsrates an. Jean-Pierre Deriaz ist neuer Verwaltungsrat.

Die Generalversammlung hat die bisherigen Verwaltungsratsmitglieder für drei Jahre bestätigt: Claude Wenger, Hansruedi Fehrlin, Paul Güdel, Franz Kissling, Karlheinz Orth, Hans Tribolet und Hermann Walser. Neu ins strategische Organ der Dampfbahn wurden Jean-Pierre Deriaz, Zollikofen, pens. ehemaliges Direktionsmitglied Eurofima, und Oskar Laubi, Wettswil, lic. oec. publ., Unternehmer, gewählt. Die Versammlung bestimmte einhellig Oskar Laubi zum neuen Präsidenten. Er kann langjährige Erfahrung im Bereich Tourismus/Reisen in die Dampfbahn einbringen. Claude Wenger hatte sich ganz zurückziehen wollen. Um den Übergang zu erleichtern wird er auf Wunsch des Gremiums und mit dem Einverständnis des Nachfolgers dem Verwaltungsrat noch ein Jahr lang angehören.



*Der scheidende und der neue Verwaltungsratspräsident der DFB AG.
L'ancien et le nouveau président du conseil d'administration du DFB SA.*

Vizepräsident Hansruedi Fehrlin dankte Claude Wenger für sein Wirken als Verwaltungsrat und als Präsident. Er würdigte die hohe Fach- und Sozialkompetenz, die Wenger in die Dampfbahn eingebracht hat.

Stiftung Furka-Bergstrecke

SFB-Spendenbarometer 2007

Die Stiftung Furka-Bergstrecke wurde im Jahre 2005 durch die DFB AG als alleinige Stifterin mit dem Ziel geschaffen, einerseits die Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen für die vollständige Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke über Spenden sicherzustellen und andererseits das Kulturgut der Dampfbahn im Interesse der Aktionäre, der Frondienstmitarbeiter und der Spendenden durch sichernde Massnahmen langfristig zu erhalten. Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter. Damit ist sie insbesondere attraktiv für Spendende, die ihren Beitrag steuerbefreit in das Stiftungsvermögen und damit in das im Bestand zu sichernde Kulturgut unserer Bahn einbringen wollen.

Spendenbarometer 2007 (Stand August 2007)

Die Mittelbeschaffung erfolgt über Spenden von Mäzenen, Sponsoren sowie Legate und über breit gestreute Spendenaufrufe für konkrete Projekte an Private, Firmen und Institutionen. Als Grundlage

Spendeneingang in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres:

allgemeine, nicht zweckgebundene Spenden	CHF 188'000
für Lokomotiven (CHF 21'000 gehören dem 1000er-Club)	CHF 57'000
für die Erweiterung der Remise Realp (CHF 14'000 über das steuerbefreite deutsche Spendenkonto der Sekt. Rhein-Main)	CHF 133'000
diverse Verwendungszwecke	CHF 4'000
Total	CHF 382'000
Die Spenden sind eingegangen von:	
Kanton Wallis	CHF 130'000
Privatperson	CHF 100'000
Verein Furka-Bergstrecke und Sektionen	CHF 33'000
Ernst Göhner Stiftung	CHF 25'000
Mitglieder 1000er Club	CHF 21'000
ca. 200 Einzelspenden (CHF 10 bis 10'000)	CHF 73'000

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"/> Dampflokmführer | <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| <input type="checkbox"/> Dampflokmheizer | <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 Betriebskantäne | <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

dient eine Sponsoringdokumentation, ein allgemeiner Flyer mit einer Kurzbeschreibung der wichtigsten Projekte und ein spezieller Flyer zur dringend notwendigen Erweiterung der Remise Realp.

Diese Mittel sollen in erster Priorität für die Erweiterung des Depot Realp und die Wiederaufarbeitung einer Dampflokomotive HG 4/4 eingesetzt werden. Noch sind

grosse Anstrengungen notwendig, die volle Finanzierung dieser Projekte sicherzustellen. Weitere Spenden sind deshalb sehr willkommen. (Siehe «Kurz gefasste Gebrauchsanweisung»).

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 1000erClub für die einvernehmliche und fruchtbare Zusammenarbeit zum Wohle der Bergstrecke.

*Für den Stiftungsrat:
Peter Schwaller, Präsident*

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

www.furka-bergstrecke.ch ist die Internet-Seite der Dampfbahn.

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 23. Juni bis 30. September. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt
Telefon 0848 000 144, E-Mail: 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

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

Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:
Walliser Kantonalbank, 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

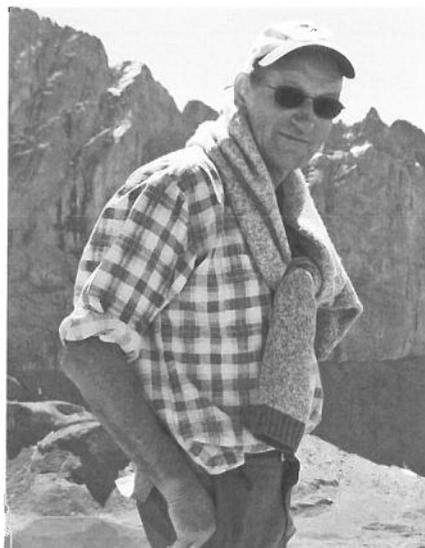
Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Zum Gedenken

Karl Epp verunfallt

Infolge eines tragischen Bergunfalls hat uns Karl Epp am 14. August 2007 für immer verlassen. Kari war ein stiller Mitarbeiter der Bauabteilung, dessen Wirkungskreis ausserhalb des Rampenlichts war. Für die regelmässigen Kontrollarbeiten an den Felsflanken und bei den Felsräumungsarbeiten entlang unserer Strecke war er jeweils früh im Jahr bei uns im Einsatz. Auch bei den letztjährigen Unterhaltsarbeiten an der Steffenbachbrücke war er als Profi-Eisenbahner ein sehr geschätzter Frondienstmitarbeiter. Wir werden Kari Epp als sehr verantwortungsbewussten und ausserordentlich liebenswürdigen Kameraden in unserer Erinnerung behalten.

Bauabteilung DFB



Bei Vollendung der Bergstrecke noch wichtiger

Knotenpunkt als Erlebnisraum

GLETSCH (fi) – Wenn der Ort am Schnittpunkt der Pässe Furka und Grimsel nicht verkümmern und die Dampfbahn keinen Schaden nehmen soll, ist jetzt der Erlebniswert zu steigern.

Gletsch ist nur noch für kurze Zeit Endpunkt der Bergstrecke. Ab 2010 wird es neben den passierenden Zügen Kurzfahrten zwischen Oberwald und Gletsch geben. Für die Benutzer beider Reismöglichkeiten ist der Ort auf halber Höhe zwischen Oberwald und Furka-Scheiteltunnel besser zu erschliessen. Vorab hat Gletsch ein Ortsbild von nationaler Bedeutung. Der Gletschboden ist auf einem Naturlehrpfad zu erkunden. Hier lassen sich die Stufen einer Besiedlung von nacktem Fels durch Pflanzen und Tiere nach dem Zurückweichen des Rhonegletschers verfolgen. Da zeigt sich eine erdgeschichtlich bedeutende Phase in geraffter Form.

Im Gletschboden lässt sich nicht nur urtümliche Natur, sondern auch urtümliches Gewerbe bewundern: gleich hinter dem

Blauen Haus befindet sich eine Schaukäserei!

Wasserfluss und Wasserkraft

Wo die Furkastrasse den Rotten überquert, steht ein unscheinbares Häuschen. Es ist eine hydrologische Messstation des Bundesamtes für Umwelt. Die auf 1758 Meter über Meer gelegene Station hat ein Einzugsgebiet von 38,9 Quadratkilometer. Davon sind 21,9 Quadratkilometer oder 56,3 Prozent von Gletscher und Firn bedeckt. Höchster Punkt ist der Damastock mit 3630 Meter über Meer. In der Station werden Wasserstand und Durchfluss kontinuierlich gemessen und registriert. Die Daten lassen sich unter www.hydrodaten.admin.ch abrufen. Das Abschmelzen des Rhonegletschers hinterlässt auf Messstreifen und Tabellen ebenso seine Visitenkarte wie unmittelbarer Niederschlag.

Um Wasserkraft geht es beim Kleinkraftwerk im «Blauen Haus». Der Kellerraum, in dem die 1899 gebaute Anlage steht, ist geräumt und geputzt. Die ursprünglichen

Schaltanlagen sind jetzt aufgearbeitet und vor Zugriff geschützt. Die Stiftung revita, welche sich unter anderem historischer Kleinkraftwerke annimmt, wird noch für eine attraktivere Präsentation der funktionstüchtigen Maschinen sorgen. Für Furka-Fans ist anzumerken, dass die Pelton-Turbine von der gleichen Firma wie die Steffenbachbrücke gebaut wurde: von der Th. Bell in Kriens.

Derweil das Kleinkraftwerk im Blauen Haus wieder Strom produzieren kann, ist dies in der ungleich grösseren Anlage in einem Nebengebäude des «Glacier du Rhône» nicht mehr möglich, weil die vom Totensee zu Tal führende Druckleitung unterbrochen ist. Als Schauobjekt ist dieses ebenfalls noch zu restaurierende Kleinkraftwerk dennoch äusserst wertvoll. Für die Einrichtungen aus der Anfangszeit der Elektrizität interessiert sich nun erfreulicherweise auch das Bundesamt für Energie. Leicht lässt sich in Gletsch die Chance für einschlägige Exkursionen und Fachtagungen erkennen.

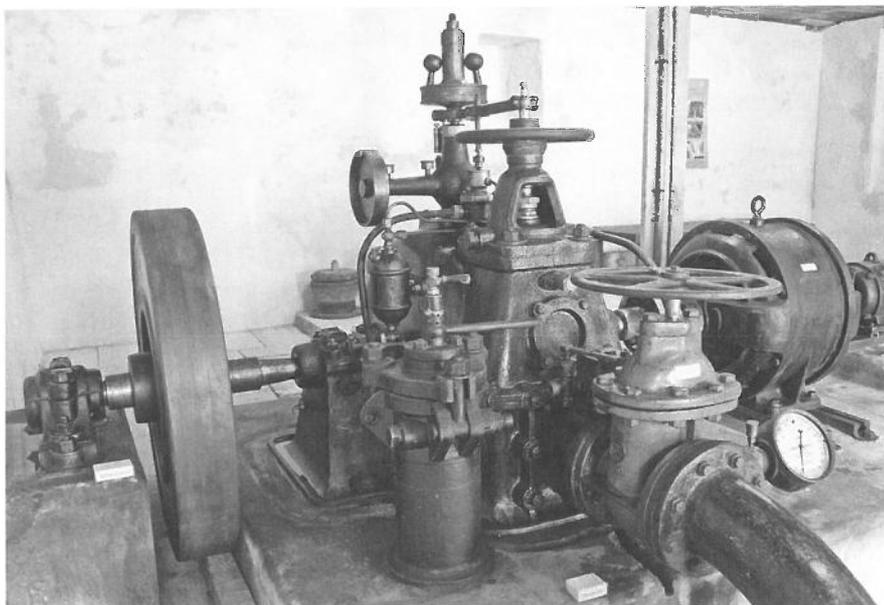
Dampfbahn und Tourismus

Die DFB verfügt in Gletsch über ein hübsches Bahnhofgebäude mit Billett- und Souvenirverkauf. Reisende finden, was sie brauchen – und manch guten Tipp darüber hinaus.

Gute Tipps «im Multipack» sind im Infopoint an der Passstrassen-Kreuzung zu bekommen. Diese von den Tourismusorganisationen der Gotthardregion mitgetragene Stätte bietet eine Fülle von Anschauungs- und Prospektmaterial. Die neu eingeführte Betreuung erlaubt es, Interessierte zu beraten. Der Infopoint erfreut sich steigender Beliebtheit. Nutzen ziehen nicht nur die Dampfbahn, sondern auch Standort- und Nachbarregionen und deren Tourismus-Einrichtungen.

Hotel mit Geschichte

Das «Glacier du Rhône», ein von der Seiler-Dynastie vor 150 Jahren gegründetes Hotel, hat einen besonderen Charme. Mit seiner englischen Kapelle und mit seinen gediegenen Räumen für Begegnung, Beherbergung und Verpflegung, ist es für Gletsch ebenso wichtig wie die Dampf-



*Turbine und Generator des Kleinkraftwerks im Blauen Haus.
Turbine et génératrice de la centrale électrique de poche dans la Maison bleue.*



ge: Kanton und Gemeinde beteiligen sich an den Kosten für Instandstellung und Unterhalt. «Schätze zugänglich machen» ist das Kerngeschäft der DFB-Marketingabteilung. Sie ist bei der Aufwertung von Gletsch und der ganzen Furka-Bergstrecke die treibende Kraft.

*Die Schaukäserei hinter dem Blauen Haus.
Fromagerie-modèle derrière la Maison bleue*



Die Wetterstation im Park des «Glacier du Rhône».

La station météo dans le parc du « Glacier du Rhône »

bahn. Gletsch lebt, wenn es dem Hotel und der Bahn gut geht.

Bemerkenswert ist der Park, der sich wohl noch etwas attraktiver gestalten liesse. Er beherbergt eine historische Wetterstation, die weit mehr als bloss die aktuelle Temperatur anzeigt. Wer sich im Hotel meldet und einen bescheidenen Obolus entrichtet, darf sogar im Park picknicken, Holz beziehen und seine Würste braten. Wo gibt es denn so etwas?

Schätze zugänglich machen

Mit einer übersichtlichen Signalisation sollen nicht nur Wanderfreudige zu den Ausgangspunkten lohnender Touren, sondern auch zu den vorgenannten Besonderheiten geführt werden. A propos Wanderwe-

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

Demontage Herbst 2007: Donnerstag, 4. Oktober 2007

Montage Frühjahr 2008: Kalenderwoche 20/21 (genauer Termin wird kurzfristig festgelegt, je nach Verlauf der Schneerräumung)

Provisorisches Programm

- Ca. 08.30 Uhr: Treffpunkt in der Remise Realp
Kurze Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
Anschliessend Bahntransport zur Brücke und Besichtigung (ganzer Tag)
- Ca. 15.00 Uhr: Bahntransport zurück,
Ende der Veranstaltung in Realp

Das definitive Programm wird 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, die DFB stellt heissen Tee und/oder eine Suppe zu Verfügung. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist auf 15–20 Personen beschränkt.

Anmeldung

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Werner Gysi, Summerauweg 18, 8623 Wetzikon,

Tel. 044 930 63 53, E-Mail wgysi@bluwin.ch

(bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail, Personenzahl angeben)

Neues von der «andern Bergstrecke»

Gottardo-Wanderweg eröffnet

ERSTFELD (fi) – Der Gottardo-Wanderweg zwischen Erstfeld und Göschenen und zwischen Airolo und Biasca lässt die bahntechnischen Errungenschaften der Gotthard-Bergstrecke zu Fuss erleben. Ein Wanderführer vermittelt dazu eine Fülle von Informationen.

«Bahn – Natur – Kultur» heisst das Motto des Weges, welcher der «IG Bahnwanderweg» sowie Leventina und Biasca Turismo zu verdanken ist. Die Eröffnung vom 28. Juni gehörte zu den Jubiläumsaktivitäten «125 Jahre Gotthardbahn». Vorge stellt wurde der Wanderweg entlang der Gotthard-Bergstrecke durch den Urner Regierungsrat *Isidor Baumann* und seinen Tessiner Kollegen *Marco Borradori*.

Erweiterter Erlebnisbereich

Baumann führte unter anderem aus: «Die attraktive Bergstrecke und deren touristische «Inwertsetzung» sind von vitaler Bedeutung für die betroffenen Talschaften. Der Bahnwanderweg verbindet ideal Bahninfrastruktur und Angebote touristischer Leistungsanbieter. In Verbindung mit andern Projekten wie Lancierung der Gotthard-Bergstrecke als Unesco-Welt-

kulturerbe, Prego oder Wasserwelten Göschenen stellt der Bahnwanderweg ein zentrales und verbindendes Glied für die Nutzung der vorhandenen kultur- und naturräumlichen Potenziale der Region dar.» Der neue SBB-Chef *Andreas Meyer* bezeichnete die Gotthardbahn als «Halschlagader im europäischen Verkehrsnetz».

Zukunft für Heimische und Gäste

Borradori erinnerte daran, dass der Scheiteltunnel das Tessin nicht nur verkehrs-, sondern auch mentalitätsmässig und politisch an die nördlich der Alpen gelegenen Kantone anbindet. Borradori meinte schliesslich: «Der Weg, den wir heute einweihen, ermöglicht uns, die geschichtliche Entwicklung des Verkehrs nachzuvollziehen und die Werte unseres Landes neu zu entdecken.» Und weiter: «Der Bahnwanderweg ist eine konkrete Antwort, um der Gotthardstrecke mit zielgerichteten Angeboten für die Bevölkerung und die Touristen eine Zukunft zu geben, damit sie ermuntert werden, in dieser Region mit ihrer aussergewöhnlich schönen Landschaft zu Fuss zu gehen und mit dem Zug zu fahren.»

Der Wanderweg

Der Gottardo-Wanderweg wurde mit einem Aufwand von 1,4 Millionen Franken erstellt. Beigetragen haben die Schweizer Berghilfe, das Staatssekretariat für Wirtschaft, die zentralschweizerischen Kraftwerke und weitere Geldgeber. Der Wanderweg Nord in Stichworten: Göschenen-Wassen (4,4 km) -Gurtellen (4,7 km)-Amsteg (7,2 km)-Silenen (1,4 km)-Erstfeld (6,1 km). Der Wanderweg Süd wird so beschrieben: Postauto Airolo-Dazio Grande (15 Min.), Wanderung nach Ponte die Mezzo (0,8 km) und Faido (5,8 km), Postauto nach Giornico/Biascina (10 Min.), Wanderung nach Giornico/Dorf (3,5



Andreas Meyer, Isidor Baumann und Marco Borradori.
Andreas Meyer, Isidor Baumann et Marco Borradori.

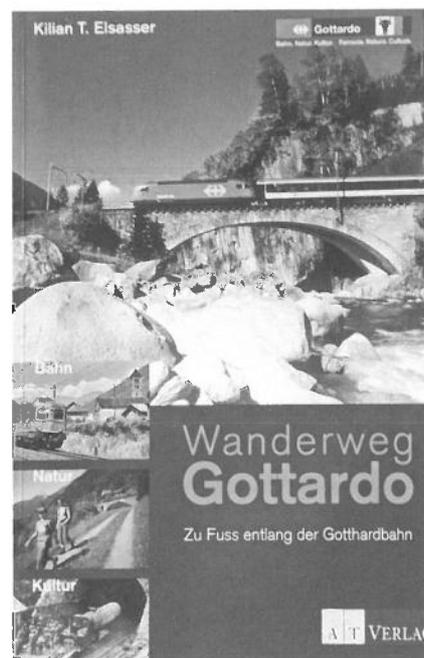
km), Postauto nach Biasca (20 Min., Zwischenstopp in Pollegio im AlpTransit-Besucherzentrum möglich).

Der Wanderführer

Der Führer informiert über Bahn, Natur und Kultur entlang der Strecke. Er beleuchtet das Jahrhundertwerk der Gotthardbahn erstmals umfassend aus der Sicht der Wandernden. Das 200 Seiten starke, gerade noch taschengängige Buch, ist von *Kilian T. Elsasser* verfasst worden. Es erscheint in deutscher, französischer und italienischer Sprache. Erhältlich ist es für Fr. 29.00 bzw. 19.90 Euro bei lokalen Tourismusbüros oder bei www.gottardo-wanderweg.ch sowie www.sbb.ch/gottardo



Hängebrücke bei Gurtellen.
Pont suspendu près de Gurtellen.



Der Führer zum Wanderweg Gottardo.
Le guide du chemin de randonnée Gottardo.

Freilichtspiel «D'Gotthardbahn»

Gedenken für Ingenieure und Mineure

GÖSCHENEN (fi) – Zum 125-Jahr-Jubiläum der Gotthardbahn hat das Kulturforum Andermatt Gotthard im Festspiel «D'Gotthardbahn» am Nordportal die Baugeschichte des Tunnels in Erinnerung gerufen.

Tunnelbauten waren und sind Pionierleistungen, bei denen Voranschlag und Terminplan schwer zu kontrollieren sind. «Entgleiste» Zahlen darf man vergessen, geschundene und getötete Menschen dagegen nicht. Das Freilichtspiel hilft dabei.

Die Szenerie

Ort des Geschehens ist die Kantine und der weite Platz davor. Hier lernt man die Akteure kennen, vom einfachen Mineur bis zum Tunnelbau-Unternehmer Louis Favre und Polit- und Finanzgrößen wie Alfred Escher. Wo sich der Gemeindepräsident für sein Dorf wehrt, öffnet sich auch der Blick ins Büro der Ingenieure, in einen heimischen Haushalt, in eine Liebschaft und ins karge Logis von Tunnelbauern. Von der Zuschauertribüne sieht man die Züge aus dem Berg kommen und im Berg verschwinden. Der Realitätsbezug könnte enger nicht sein.



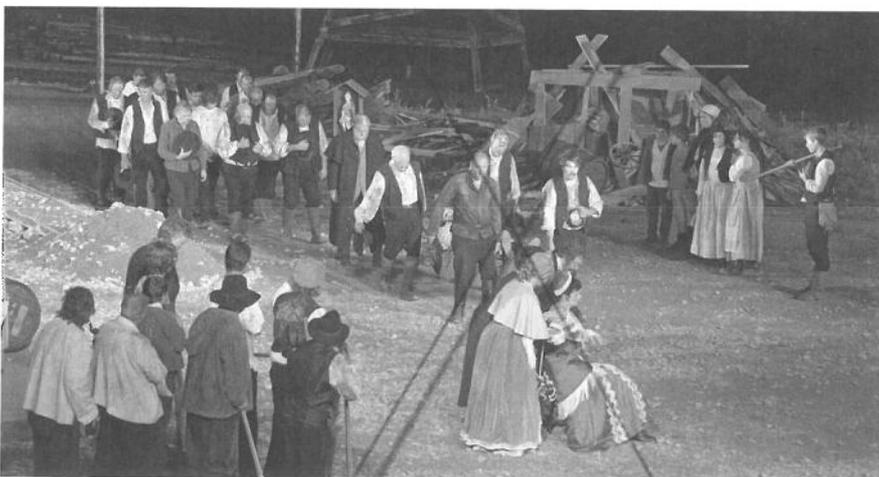
Mineure streiken – vier Leute werden erschossen.

Mineurs en grève – quatre personnes ont été tuées pas balles.

Zwischen Aufstand und Durchbruch

Das Stück von Paul Steinmann beginnt mit dem Aufstand der Tunnelarbeiter, die gegen die katastrophalen Verhältnisse inner- und ausserhalb des Tunnels und die schlechte Entlohnung aufbegehren. Der Streik wird niedergeschlagen. Vier Tote bleiben auf dem Platz.

Louis Favre vermag als unverbesserlicher Optimist seine Arbeiter bei der Stange zu halten. Zunehmend kommt er wegen Termin- und Finanzdruck in Schwierigkeiten. 1879 bricht er im Tunnel zusammen und stirbt. Es bleibt ihm versagt, Durchstich und Inbetriebnahme zu feiern. – Spielleute, Helfer und Sponsoren verdienen Dank und Anerkennung.



Louis Favres Tod schockiert Mineure und Ingenieure.
Le décès de Louis Favre choque les mineurs et les ingénieurs.



Bald See statt Gletscher.
Bientôt un lac à la place du glacier.

Überraschend schnelles Wachstum

Neuer See am Rhonegletscher

Am Rhonegletscher entsteht ein neuer See. Die veränderten klimatischen Bedingungen lassen ihn schnell grösser werden. Dies hat «Tages-Anzeiger Online» am 3. Juli 2007 gemeldet.

Nach Messungen von Geologen kann der neue See bis zu 1,6 Kilometer lang, 600 Meter breit und 124 Meter tief werden, wie die Informationsstelle Wallis heute mitteilte. Im Endzustand werde er 22 Millionen Kubikmeter Wasser fassen.

Den Fachleuten der ETH Zürich sei der neue Gletschensee bereits seit einiger Zeit bekannt. Sie hätten aber nicht damit gerechnet, dass er auf Grund der veränderten klimatischen Bedingungen derart rasch anwachsen würde. Der Rhonegletscher, der seit 150 Jahren schrumpft, hat sich hinter eine Felsbarriere zurückgezogen, die eine Mulde abschliesst. Diese sei mit einer riesigen Badewanne vergleichbar, heisst es in der Mitteilung. Offiziell trägt der neue See bereits den Namen «Lac du Glacier du Rhône». Er ist von der Furkapassstrasse in der Höhe des Hotels Belvedere schon heute leicht erreichbar. Die Landschaft sei mit arktischen Landschaften vergleichbar.

Nachwuchs für die Dampflokbienung

Ausbildung ist bestens aufgegleist

REALP (fi) – Die Züge der DFB gehen nur mit geprüften Lokführern auf die Bergstrecke. Dass dies so bleibt, braucht es Auszubildende und Ausbilder.

Chef ZfW Anton Westreicher und sein Stellvertreter Max Zwald haben sich auf Anfrage zum aktuellen Bestand an Lokpersonal, zum Bedarf sowie zu den Anforderungen und Ausbildungsgängen geäussert.

Bestand und Bedarf

Zurzeit gibt es bei der DFB 16 Lokführer, sieben Heizer, sieben Heizer in Ausbildung und neun Heizeranwärter im Depotdienst. Der aktuelle Bedarf beträgt etwa 25 Lokführer und zehn Heizer. Die Nachwuchsförderung bleibt eine zentrale Aufgabe. Gemäss Ausbildungsprogramm des laufenden Jahres sollen bei abgeschlossener Prüfung zwei Kollegen zu Lokführern ernannt werden. Im weiteren werden sechs heutige «Heizer in Ausbildung» zur Heizerprüfung aufgebildet. Zwei «Heizer im Depotdienst» steigen in die Gruppe «Heizer in Ausbildung» auf.

Ausbilden und prüfen

Folgende Lokomotivführer amten als Ausbilder: Josef Grandl, Roland Knöpfel, Andreas Schuler, Oliver Stepat, Oliver Studer, Armin Ulrich und Walter Wäfler. Als Experte für die praktische Prüfung der Lokführer wurde Martin Horath und für jene der Heizer Roland Knöpfel ausersehen. Hinsichtlich der FDV-Prüfung wird Bruno Knobel, assistiert von Martin Fischer, als offizieller BAV-Experte amten. Walter Wäfler wurde beauftragt, den theoretisch-technischen Teil der Ausbildung und der Prüfung zu organisieren. Als Einteiler wirkt nach wie vor Max Zwald.

Anforderungen

Anwärter für den Dienst auf der Dampflokomotive sollten möglichst aus einem me-

tallverarbeitenden Beruf kommen. Sie sollen in guter körperlicher Verfassung sein. Gemäss Vorschriften des BAV muss sich das gesamte Lokpersonal (Diesel und Dampf) einem medizinischen Tauglichkeitstest unterziehen. Diese Untersuchung richtet sich nach den Bestimmungen in der Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen (VTE) bei Eisenbahnunternehmungen. Ein psychotechnischer Test ist dagegen für einen Fahrdienstinsatz bei der DFB nicht erforderlich.

Ausbildungsweg

Die Ausbildung ist so aufgebaut, dass rasch fundierte Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden können. Erste Stufe ist «Heizeranwärter im Depotdienst». Das heisst, mindestens zwei Winter und

zwei Sommer lang ist in der Werkstatt beim Unterhalt mitzuhelfen. Parallel dazu sind Ausbildung und Prüfung in FDV (Fahrdienstverordnung) und im theoretisch-technischen Bereich zu bestehen. Nächste Stufe ist die Heizerausbildung mit Prüfung. In dieser Funktion ist während einer bis drei Saison Dienst zu leisten. Dann kommt die Zeit als Lokführer-Anwärter mit Prüfung. Der Unterhalt der Dampflokomotiven wird vom gesamten Dampflokkpersonal und den neuen Aspiranten ausgeführt. Als Leiter fungieren die Maschinenmeister. Sie sind auch für ihre Lok verantwortlich.

Einsatz auf der Lok

Die anspruchsvolle Tätigkeit erfordert regelmässige Praxis. Um wirklich ernsthaft bei der DFB im Zugförderungs- und Werkstattendienst mitzuwirken, ist anfangs mindestens ein Einsatz von 20 Tagen pro Jahr erforderlich. Ausgebildete Dampflokkführer haben gemäss BAV (Bundesamt für Verkehr) eine Mindestfahrpraxis von 40 Stunden pro Jahr auszuweisen. Rangierbewegungen dürfen mitgezählt werden.

Ein Lob für Verpflegung und Beherbergung

Die Liebe zur DFB geht durch den Magen

Sowohl die Fahrgäste wie auch wir Fronis der DFB können sich, was das Verpflegungsangebot betrifft, nicht beklagen.

Das «Berghaus Furka» brilliert wie noch nie. Auch über die Qualität der Verpflegung in unseren Betriebskantinen in Realp und Gletsch sind beim Personaldienst seit Mai dieses Jahres keine Reklamationen, sondern im Gegenteil, viele positive Rückmeldungen eingegangen. Dies ist ein Grund, dem Personal unserer verschiedenen Gastbetriebe einen herzlichen Dank auszusprechen. In Gletsch kann Maria Fischer mit ihrem Team in der anfangs August neu im Blauen Haus eröffneten Küche endlich mit weniger Aufwand die

vielen Baugruppen verpflegen. Auch wurde die Zusammenarbeit zwischen den Kantinen Realp und Gletsch hinsichtlich Menüplanung, gemeinsamem Einkauf und Personalrekrutierung dank der umsichtigen Führung durch das Ehepaar Heidi und Roger Hossmann sowie die zentrale Personalzuteilung durch unsere Sekretärin Astrid Huber wesentlich verbessert. Da das DFB-Personal unentgeltlich – also ohne Lohn – unsere Bahn restauriert, unterhält und betreibt, ist und bleibt die Sicherstellung einer angemessenen Gratisunterkunft und Gratisverpflegung eine zentrale Aufgabe der DFB.

Peter Schwarzenbach
Leiter Personal

Interesse für die Bergstrecke ungebrochen

Mitarbeiten – aber wo und wie?

Änderung bei der Eingliederung neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der DFB AG.

Der Bekanntheitsgrad unseres einmaligen Frondienstunternehmens steigt Jahr für Jahr. Nicht nur die Fahrgastzahl erhöht sich, sondern auch die Neuanmeldungen für freiwillige Mitarbeit in unserem Betrieb nehmen zu. Seit Januar bis Ende Juli sind 67 Anmeldungen allein nur für eine Tätigkeit innerhalb der DFB AG eingegangen. Rund 20 weitere Interessenten konnten zum Glück direkt an die VFB-Sektionen zur Teilnahme an einer ihrer Bauwochen vermittelt werden.

Die Eingliederung und Ausbildung der vielen nach wie vor willkommenen Neuen bei der DFB AG stösst bei einzelnen Abteilungen an Kapazitätsgrenzen. Insbesondere in der Bauabteilung fehlen zeitweise genügend Kaderleute, die sich neben ihrer Hauptaufgabe mit der Auswahl und Einführung so vieler Neuer genügend Zeit

nehmen können. «Schick uns neue Mitarbeiter einfach jeweils am Samstag auf 07.30 Uhr in die Kantine Realp», lautete kürzlich die Anweisung des Abteilungsleiters Bau, «die Mutigen werden es wohl schaffen.» Auf Anregung der Abteilung Betrieb haben wir uns dennoch entschlossen, jährlich drei bis vier abteilungsübergreifende Informationstage (sogenannte Schnuppertage) zu organisieren. Dieses Jahr findet nochmals am Sonntag, 23. September, 09.30 Uhr, am Bahnhof Realp DFB ein solcher Informationstag statt. Ein Rundgang durch all unsere Gebäude, Werkstätten, eine Fahrt Realp-Gletsch, eine Information über die Organisation und alle Tätigkeitsmöglichkeiten, sowie die dafür notwendigen Voraussetzungen stehen auf dem Programm. Persönliche Gespräche im Laufe des Tages ermöglichen auch uns, die Interessenten etwas genauer kennen zu lernen und auch künftige Einsatzmöglichkeiten besser abzuschätzen. Die ersten – durchaus positiven – diesbezüglichen

Ergebnissen konnten wir an der Veranstaltung am 22. Juli gewinnen. Für 2008 ist der erste Informationstag auf Samstag, 5. Juli, festgelegt worden.

*Peter Schwarzenbach
Leiter Personal*

Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka SA

Nouveau président du conseil d'administration

ANDERMATT – Oskar Laubi remplace Claude Wenger à la présidence du conseil d'administration. Jean-Pierre Deriaz est nouveau conseiller d'administration.

L'assemblée générale a confirmé les conseillers d'administration actuels dans leurs fonctions pour les 3 années à venir : Claude Wenger, Hansruedi Fehrlin, Paul Güdel, Franz Kissling, Karlheinz Orth, Hans Tribolet et Hermann Walser. Les nouveaux élus au conseil d'administration sont Jean-Pierre Deriaz, Zollikofen, retraité, ancien membre de la direction de l'entreprise Eurofima, et Oskar Laubi, Wettswil, lic. oec, entrepreneur. L'assemblée a élu unanimement Oskar Laubi nouveau président. Il apportera au Train à vapeur sa longue expérience dans les domaines du tourisme et des voyages. Claude Wenger désirait se retirer totalement. A la demande du conseil et avec l'accord du son successeur, il continuera toutefois à faire partie du CA durant une année encore afin de faciliter la transition. Le vice-président, Hansruedi Fehrlin à remercié Claude Wenger pour son travail au conseil d'administration et comme président. Il a honoré les larges compétences professionnelles et sociales que Wenger a apportées au Train vapeur.

Neu bei der DFB

Elektrolok HGe 4/4

Die DFB hat zu einem symbolischen Preis von der Matterhorn-Gotthard-Bahn die Elektrolokomotive HGe 4/4 16 (ex BVZ) erwerben können. So war es dem Furka-Newsletter 8/2007 zu entnehmen.

Diese Lokomotive Nr. 16 ist der Prototyp für die HGe 4/4 31 bis 37 der FO (heute MGB) vor den Zügen auf der Furka-Bergstrecke. Vor der Überführung nach Gletsch werden in den Werkstätten der MGB noch die Einholmstromabnehmer gegen die früheren Scherenstromabnehmer ausgetauscht. Die Lokomotive wird

vorerst in der Remise in Gletsch abgestellt, bis ein definitiver Entscheid über die Aufarbeitung und den Einsatz getroffen wird. Ein Bild der Lokomotive finden Sie auf der Seite von «Bahngalerie» <http://bahngalerie.de/bahn/bvzgggb/w307992.htm>

Die Anschaffung wurde getätigt, um dieses Kulturgut der Nachwelt zu sichern. Ob und unter welchen Voraussetzungen dieses Triebfahrzeug zugunsten der Dampfbahn eingesetzt werden könnte, wird je nach Kosten und Detailkonzept zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

Assemblée générale du Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka DFB SA

Feu vert pour l'augmentation du capital

ANDERMATT (fi) – Le capital actions peut être augmenté de 5,32 millions et le capital de participation d'au maximum 1 million de francs. L'assemblée générale a approuvé à l'unanimité les modifications correspondantes de statuts.

Lors de l'ouverture de la 21^e assemblée générale des actionnaires, qui a eu lieu à la salle polyvalente à Andermatt, Claude Wenger, le président du conseil d'administration du DFB SA, a pu souhaiter la bienvenue à 411 actionnaires et particulièrement au président d'honneur Alfred Gysin ainsi qu'à d'autres hôtes. Aux 16'851 voix d'actionnaires présents sont venus s'ajouter les 40'701 voix des 1'111 actionnaires représentés, soit au total 57'552 voix d'actionnaires.

Exercice 2006 animé

Le président a qualifié l'exercice d'animé. Le nouveau bâtiment d'accueil de Realp a en grande partie pu être mis en service. La locomotive FO4, le tracteur diesel Tmh 985, ainsi que de « nouvelles » voitures voyageurs ont fait leurs premières courses. Claude Wenger a informé que la collaboration et la coopération avec le Matterhorn Gotthard Bahn, les cantons d'Uri et du Valais se sont développés et renforcés de manière réjouissante. Le DFB entreprend le nécessaire pour justifier la confiance qui lui est accordée. Le don direct fait par le canton du Valais et ses efforts pour moderniser l'hôtel Glacier du Rhône ont notamment été relevés.

L'inévitable changement dans la gestion des finances a accaparé beaucoup de forces vives et a retardé l'augmentation du capital. Un spécialiste expérimenté en questions financières a pu être engagé en la personne de Martin Alther. De plus, un contrôleur interne a la tâche de faire des analyses financières sur demande du CA et collaboration avec le directeur de l'en-

treprise.

Le budget 2007 prévoit – mis à part le développement du tronçon Gletsch-Oberwald – des investissements de 1,2 millions de francs. Le conseil d'administration désire continuer à promouvoir le travail de bénévolat, laisser croître l'entreprise là où cela est sensé, soigner les partenariats et transformer Gletsch en un centre d'intérêts et de découverte. Claude Wenger a conclu en souhaitant que 2007 soit une bonne année pour le Train et a remercié tous ceux qui participent avec leurs réflexions, leur travail, leur voyage et leur soutien financier.

Bilan

Martin Alther a expliqué les comptes et le bilan de l'année 2006. L'excédent de dépenses de Fr. 187'905 est justifié par le changement dans la comptabilité et les dépenses qui en ont résulté dans l'informatique. Les investissements sont financés par l'attribution de Fr. 730'000 de la Fondation SFB (Stiftung Furka Bergstrecke). Le résultat de l'exploitation a pu être porté à Fr. 926'678. L'augmentation du capital, qui n'est toutefois devenue effective qu'en mars de cette année, a assuré la liquidité.

Perspectives

Le développement des recettes montre que le travail de bénévolat (taux : 50 franc de l'heure) représente 43% dans la construction et l'entretien et 9% supplémentaires dans l'exploitation, au total donc 52%. L'importance de la part de la Fondation croît. Le président Wenger a élargi : « celui qui finance devient propriétaire de la chose. » La mise en service du tronçon Gletsch-Oberwald sera un défi pour l'entreprise et exigera plus de collaboration et de transparence. Dans cette optique, les bénévoles doivent être encadrés de façon professionnelle, les déci-

on et déroulements mieux communiqués et les partenariats développés. « Veillez à ce que chacun soit respecté en tant qu'individu et que personne ne soit porté aux nues », cette devise d'Einstein doit être la règle dans l'entreprise.

L'année de la Furka 2006

Le directeur de l'entreprise, Peter Bernhard, a relevé qu'un marketing efficace peut créer un manque de place dans les trains. En tout, 24'031 personnes ont été transportées. Les points forts étaient : la journée portes ouvertes à l'atelier de locomotives, le premier coup de pioche à Oberwald, la mise en service de la gare de Realp, de la FO4 et du Tmh 985. Bernhard a honoré les efforts professionnels fournis pour la revitalisation et la pérennité du bien culturel technique et a relevé l'homogénéité de l'image de marque de l'ALSF (Association Ligne sommitale de la Furka), du DFB SA (Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka) et de la Fondation SFB (Stiftung Furka Bergstrecke). Le bleu cobalt reste la couleur de base dans la future stratégie des couleurs. Dans des cas particuliers, le choix de la livrée s'appuie sur l'état original ou sur les éventuelles conditions des donateurs. Le directeur d'entreprise a souligné que l'entreprise arrive aux limites du bénévolat et du travail rémunéré. Il s'est réjoui qu'un chef de chantier expérimenté et accepté de tous ait été trouvé en la personne de Manfred Willi. La réalisation du raccordement à Oberwald et du nouveau dépôt à Realp sont retardés par les procédures d'autorisations. Un couvert n'a pas encore été trouvé pour l'entreposage des voitures voyageurs durant l'hiver. Les deux HG 4/4 sont en cours de démontage. Les décisions quant à la suite de la procédure leur restauration seront prises dès que leur état aura été évalué et les estimations des frais établies. Le directeur de l'entreprise a honoré le travail de Martin Horath et de son équipe qui restaurent la HG 2/3 et remettent en état le chasse-neige rotatif Xrotd R12 dans leur atelier à Goldau. Bernhard a relevé l'importance de l'apprentissage et de la formation continue et a souhaité pouvoir trouver plus de personnel d'encadrement.

Il a conclu avec des remerciements adressés à tous ceux qui s'engagent et tout particulièrement au président du conseil d'administration sortant.

La Fondation prospère

Dans son allocution, le président Peter Schwaller a parlé de la création de la Fondation SFB et de son but, le maintien du bien culturel « Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka » ainsi que le financement de ses investissements. La Fondation est d'utilité publique. Les dons provenant de Suisse et d'Allemagne sont exonérés d'impôts. Schwaller a relevé le développement positif du club des 1000. Il a esquissé l'engagement des moyens financiers et a démontré à l'aide d'un « baromètre des dons » que – mis à part les 3 millions de Hansjörg Wyss – Fr. 1'184'000 ont été versés sur le compte de la Fondation, dont 30% de dons individuels.

Schwaller a décrit l'engagement actuel et futur des moyens ainsi récoltés. Le fonds de réserve doit être augmenté progressivement de Fr. 30'000 à un million de francs. Le but de la collecte 2007 est du même ordre de grandeur. Le président de la Fondation SFB a conclu avec des remerciements pour la confiance témoignée.

Pau Güdel a rappelé l'action de partage avec les personnes handicapées « Denk an mich ». Pour les partenaires il s'agit d'une action de don et de partage. Il a rappelé le succès du DVD créé par la Section Pays-Bas. Le film a été bien accepté et rapportera certainement de l'argent au Train.

La prochaine assemblée générale aura lieu à Oberwald à une date que reste encore à déterminer.

ont été rapportées du Vietnam, huit locomotives et tracteurs diesel, des voitures voyageurs et des wagons marchandises à deux et quatre essieux ainsi que de nombreuses machines pour la construction et le déneigement. A Coire, deux HG 4/4 sont en cours de démontage, à Goldau, la HG 2/3 et le chasse-neige rotatif Xrotd R 12 sont en révision. Les voitures voyageurs du Train à vapeur de la Furka sont restaurés à Aarau A Realp, la flotte de véhicules diesel est modernisée et entretenue – souvent dans des conditions très difficiles. Au plaisir d'avoir de nouveaux véhicules, s'ajoute celui de disposer d'un nouveau bâtiment de station, dont la construction a été entreprise suite à la réception du don fait par la Fondation Albert Koechlin. La nouvelle gare est un lieu d'accueil pour les passagers et le centre de coordination pour toute l'exploitation ferroviaire.

Fête inaugurale réussie

Bénédiction pour la station et les véhicules

RELAP (fi) – Le 23 juin, la station Realp DFB, la locomotive à vapeur HG 3/4 FO4, le tracteur diesel Tmh 985 et la voiture voyageur B 4222 ont été remis à leur destinataire et ont été recommandés à la protection divine.

Après les salutations de Paul Güdel, chef du comité d'organisation, le directeur de l'entreprise, Peter Bernhard a souhaité la bienvenue à Hans-Rudolf Mooser, directeur du MGB, au conseiller d'Etat Jean-Michel Cina et aux autres invités d'honneur. Il a énuméré les quatre bonnes raisons de faire la fête, toutes dues aux bénévoles et aux donateurs. Bernhard a évoqué le bien culturel unique qui permet à des milliers de passagers de découvrir la nature, les montagnes et glaciers dans un paysage déjà magnifié par Goethe. Les particularités du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka sont le pont du

Steffenbach, le tunnel sommital et la petite centrale électrique qui est remise en état par la Fondation Revita dans la Maison bleue. Le climat de haute montagne exige l'hivernage de la ligne et des véhicules après une courte saison d'exploitation.

Dans un bref aperçu historique, Peter Bernhard a résumé l'évolution du train de la Furka depuis les débuts du Chemin de Fer Brigue-Furka-Disentis jusqu'au DFB. Après l'ouverture du tunnel de base de la Furka il y a 25 ans, l'Association ligne sommitale de la Furka a été fondée en 1983, puis le DFB SA en 1985, dans le but de sauver la ligne de la Furka. Le DFB SA a obtenu la concession d'exploitation en 1990. Depuis, environ 350'000 passagers ont été transportés sur la Ligne sommitale.

Le parc de véhicules du DFB comprend des locomotives à vapeur, dont certaines

Histoire de la FO4

La locomotive à vapeur HG 3/4 FO4, qui compte 94 printemps, est remise en prêt au DFB par le MGB. Aussi, le directeur du MGB était présent en tant que parrain lors de la fête inaugurale. Hans-Rudolf Mooser s'est réjoui de pouvoir exercer cette fonction honorifique. Dans son allocution, le directeur du MGB a rapporté que la machine avait été transportée en pièces détachées sur des véhicules à traction animale à travers les gorges des Schöllenen jusqu'à Andermatt. En 1956, elle avait été prêtée au RhB pour le service des manœuvres à Coire. En 1965, elle est revenue sur la ligne sommitale du FO de l'époque pour participer aux travaux de déneigement et de construction de la caténaire. Après un bref séjour à Brigue en tant que monument sur la place la gare, la FO4 a remorqué des trains nostalgiques pour les « Oberwalliser Eisenbahnfreunde » sur les tronçons à adhérence du FO. En 1997 finalement, la locomotive, qui n'avait jamais quitté la Suisse, est passée au DFB. A l'atelier de Coire, elle a subi une cure de rajeunissement. Hans-Rudolf Mooser a reconnu l'utilité des activités du DFB dans la région du Gotthard, actuellement en plein essor. Pour le MGB, les activités du DFB

sont aussi une nouvelle attraction. La collaboration des deux partenaires est empreinte d'une grande reconnaissance réciproque. Mooser a conclu avec des remerciements et des bons vœux pour l'avenir.

Après les mots chaleureux du parrain, les représentants des églises ont pris la parole : le père capucin Marcel Camenzind et son collègue réformé, le Dr Ulrich Schmalz. Dans une célébration œcuménique ils ont lié la réalité interne et extérieure, ont prononcé un éloge à Dieu et ont recommandé la nouvelle bâtisse et les véhicules à la protection divine. A cette occasion, ils ont placé la chose humaine au-dessus des intérêts matériels. Dans ce contexte, ils ont pensé aux bénévoles, dont un représentant a lu les prières adaptées aux activités quotidiennes des travailleurs volontaires de ce chemin de fer exploité de manière professionnelle. Pour terminer, le père Camenzind a béni la gare et les véhicules. Après la fête, embellie par les prestations du « Musikverein Realp », les officiels sont montés à bord du train.

Pionniers ou fous ?

A la station Furka, Hannes Hoffelner et son équipe ont offert leur hospitalité légendaire aux festivaliers. Claude Wenger a communiqué aux invités qu'il restait au service du Train à vapeur, même s'il quittait la présidence. Il a remémoré les pionniers de l'époque et leurs idées folles. La passion des amateurs de la Furka et de son train sont un bienfait pour les générations futures et les régions de Conches et d'Ursern. Il a remercié ceux qui ont offert de leur temps, ceux qui ont donné de l'argent, ainsi que les hommes politiques d'Uri et du Valais pour leur soutien.

L'esprit des pionniers, que Claude Wenger avait relevé est devenu palpable grâce aux exemples fournis par Karlheinz Wirz. Il a rappelé l'aventure de l'installation, dans la pente escarpée au dessus du portail d'entrée du tunnel sommital, d'un réservoir à lait en provenance de l'Emmental destiné à alimenter en eau la station Furka ainsi que l'électrification de la station par son raccordement à une ligne de courant de l'armée.

Visites et voyages

A Realp, les visiteurs de la fête ont pu partir à la découverte du nouveau bâtiment de la gare, de la remise et des véhicules et machines. Celles servant au déneigement étaient particulièrement impressionnantes et la documentation concernant la transformation du Tmh 985, l'entretien de la ligne, la HG 4/4 et le Xrotd R12 très instructive. Le visiteur a aussi pu suivre en grandeur nature les activités de dépôt avec préparation de locomotives et service de parc.

Dans le bâtiment de la station, le chef d'exploitation, Werner Gubler, pouvait déjà communiquer les premiers chiffres concernant la journée d'ouverture : les deux trains réguliers Realp-Gletsch ont transporté 212 passagers, dans l'autre direction on en a compté 127. Les deux trains spéciaux ont permis à 271 personnes de faire un voyage agréable.

Gletsch – après finition de la Ligne sommitale

Carrefour et espace de découverte

GLETSCHE (fi) – Si Gletsch et le Train à vapeur ne veulent pas dépérir après la mise en service de l'entier de la Ligne sommitale, le lieu à l'intersection des cols de la Furka et du Grimsel doit être revalorisé.

Bientôt, Gletsch ne sera plus le terminus de la Ligne sommitale de la Furka. Dès 2010, des trains franchiront le col et convois feront la navette entre Gletsch et Oberwald. Le lieu situé à mi-parcours entre Oberwald et le tunnel sommital de la Furka doit être mieux aménagé. Gletsch est un lieu d'importance nationale, ce qui est déjà un atout. Le fond de la vallée de Gletsch peut être découvert grâce un sentier-nature didactique qui permet l'étude des étapes de la reconquête par la végétation de la marge proglaciaire après le retrait du glacier du Rhône ainsi que l'observation en accéléré de certaines phases importantes de l'évolution de la terre.

En plus de la nature archétypale, on peut découvrir aussi de l'artisanat ancien sur le

Office religieux en plein air

A l'occasion du jour de la naissance de Jean Baptiste, le pasteur Dr Ulrich Schmalz et la père capucin Marcel Camenzind ont maîtrisé au cours de leur office, agrémenté de chants des « Tellebuebe », l'association des mondes de la montagne, du Train à vapeur et des activités de bénévolat avec les textes liturgiques et les prières, dont le thème était « la culture de la bienveillance ». La fête, qui s'est déroulée près du nouveau bâtiment de gare par un temps splendide s'est terminé par le Cantique des Créatures de St. François d'Assise. La jeune Light- & Sound-Vision de Lucerne, de Markus Güdel, a veillé à ce que les paroles prononcées et chantées lors de la fête et lors de l'AG des actionnaires, soient bien comprises par tous.

Gletschboden : juste derrière la Maison bleue il est possible de visiter une fromagerie d'alpage.

Eau et force hydraulique

Une petite maisonnette, qui abrite une station météorologique de l'Office fédéral de l'environnement, se trouve près du pont sur le Rhône à Gletsch. Située à 1758 mètres, elle surveille un bassin versant de 38,9 km², dont 21,9 km² ou 56,3% sont recouverts de neige et de glace. Avec ces 3630 mètres, le Dammastock est le point culminant de ce bassin hydrographique. La station mesure continuellement le niveau de l'eau dans le fleuve et son débit. La fonte du glacier du Rhône et les précipitations laissant ainsi des traces dans les tabelles et les bandes de mesure qu'on peut consulter sur www.hydrodaten.admin.ch.

Dans la Maison bleue, le local qui abrite la petite centrale hydraulique construite en

1899 a été vidé et nettoyé. Les anciennes installations de commande ont été restaurées et protégées. La fondation Revita, qui s'occupe entre autres de microcentrales électriques historiques, s'occupera de mettre encore mieux en valeur les machines qui sont en état de fonctionner. Remarque pour les fans de la Furka : la turbine Pelton de cette centrale et le pont du Steffenbach ont été construits dans le même atelier de Th. Bell à Kriens.

Alors que la petite centrale électrique dans la Maison bleue peut de nouveau produire du courant, la plus grande installation située dans une annexe du « Glacier du Rhône » ne pourra plus redevenir fonctionnelle, étant donné que la conduite forcée qui relie le Totensee à la vallée a été tronquée. Cependant, cette centrale sera restaurée pour devenir un précieux objet d'exposition. On se réjouit de constater que l'Office fédéral de l'énergie s'intéresse maintenant aussi aux installations des débuts de l'histoire de l'électricité. On reconnaît facilement le potentiel de Gletsch pour l'organisation d'excursions et de congrès.

Train à vapeur et tourisme.

A Gletsch, le DFB dispose d'un joli bâtiment d'accueil avec vente de billets et de souvenirs. Les voyageurs y trouvent ce dont ils ont besoin, notamment aussi des informations.

D'autres informations plus détaillées peuvent être obtenues à l'Infopoint, installé dans l'ancien bâtiment de la poste à la bifurcation des routes des cols. Ce centre d'informations, parrainé par les organisations touristiques de la région du Gott-hard, met à disposition de nombreux prospectus et présente du matériel didactique. De plus, la nouvelle équipe d'animateurs informe les visiteurs intéressés, toujours plus nombreux. Le Train à vapeur, la région et ses voisins, ainsi que leurs institutions touristiques en sont les bénéficiaires.

Un hôtel historique

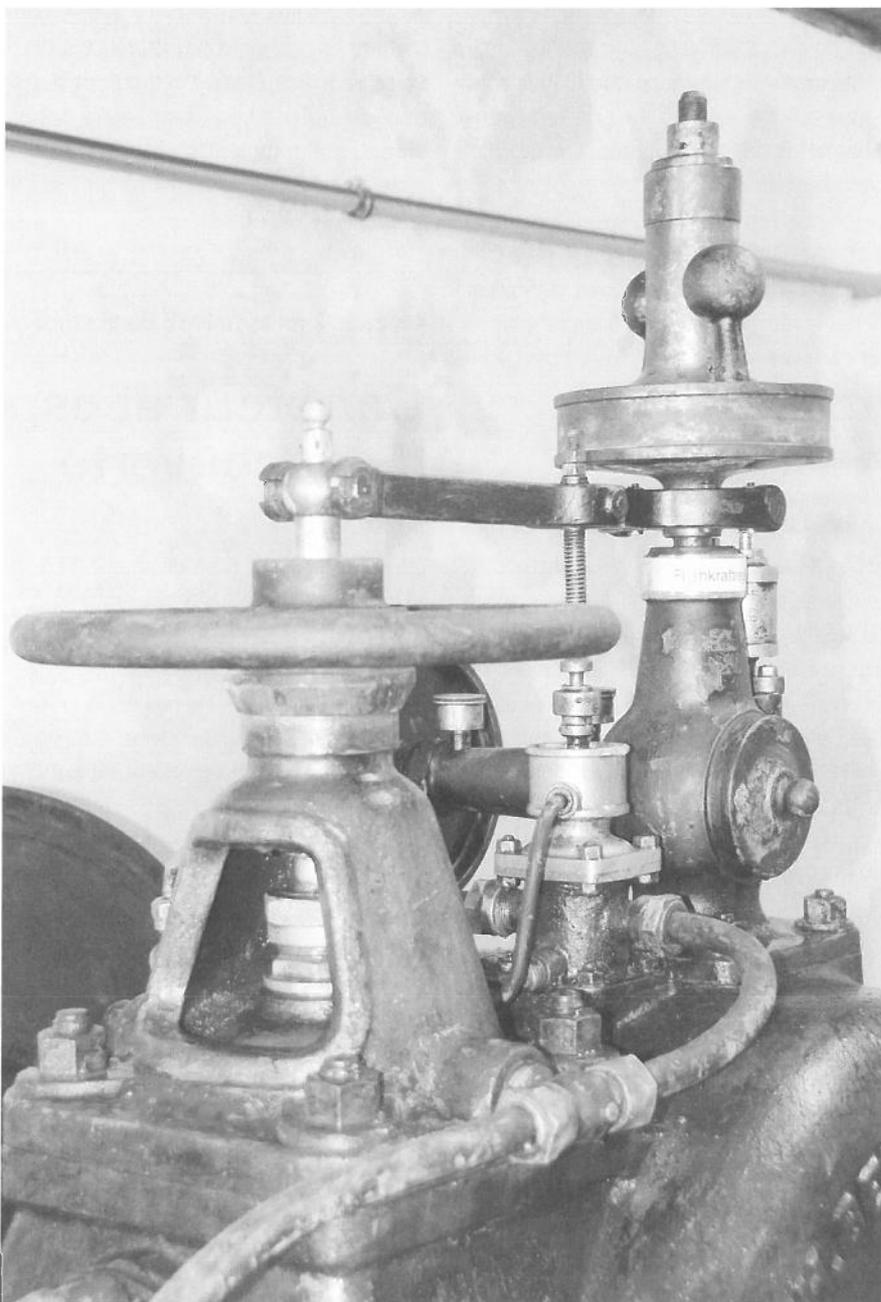
L'hôtel « Glacier du Rhône », fondé il y a 150 ans par la dynastie Seiler, a un charme tout particulier. Il dispose d'une chapelle

anglaise et de locaux cossus, qui promettent un hébergement décent et des rencontres amicales. Pour Gletsch, l'hôtel est aussi important que le Train à vapeur. Gletsch ne peut vivre que si l'hôtel et le Train se portent bien.

Le parc de l'hôtel est remarquable, même s'il pourrait être mieux aménagé. Il abrite une station météorologique historique. Le versement d'une petite obole à remettre à l'hôtel permet aux pique-niqueurs d'utiliser des bancs, des tables, et même du bois pour y faire des grillades.

Rendre accessible les trésors cachés

Une signalisation claire doit guider les excursionnistes jusqu'aux attractions citées et aux points de départ d'itinéraires intéressants. Les cantons et les communes participent aux frais d'entretien et de remise en état des chemins pédestres. « Rendre accessible les trésors » est le métier de base de la division marketing du DFB. Elle est la force motrice du mouvement de revalorisation de Gletsch et de toute la Ligne sommitale de la Furka.



Turbinen-Armaturen – Armatures des turbines



Baugruppe der VFB Sektion Zürich vor dem Depot Realp. Beginn der Verlegearbeiten, Aushub- und Planierarbeiten.
Groupe de travail de la section Zurich ALSF devant le dépôt de Realp.
Début des travaux de pose, de fouilles et de terrassements.

VFB Sektion Zürich

Bericht von der 21. Bauwoche

In diesem Jahr war die Sektion Zürich mit einer grossen Baugruppe von 18 Teilnehmenden vom 21. bis 26. Mai 2007 in Realp beschäftigt.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Siegfried Ammann, Beat Christoffel, Edi Gubler, Käthi und Kurt Häusler, Simone und Heinz Hurter, Jakob Keller, Kurt Meier, Ernst und Thomas Oberholzer, Heinz Schenkel, Edi Schlumpf, Albert Schönenberger, Lothar Sinnwell, Ulrich Stoffner, Nino Viecelli und Roland Widmer. Kurt Meier und mir war noch eine Gruppe von 15 Maurerlehrlingen von Stuttgart unterstellt. Wir organisierten uns in mehreren Gruppen. Unsere Aufgaben waren vielseitig:

- AG Realp Fassade / Aussengestaltung
- Brauchwasserreservoir Realp LL Maurer

Die einzelnen Baugruppen machten sich bei schönem Wetter auf den Weg zu ihren Bauplätzen. Erst am Samstag gegen Mittag kam Regen auf und behinderte uns bei den letzten Verlegearbeiten der Verbundsteine.

Wir danken Walter Willi für die sehr genauen Beschreibungen der einzelnen Arbeitsvorgänge. Sie waren uns eine grosse Hilfe. Die Küchengehilfen Simone Hurter und Roland Widmer waren den

Köchen Anita Ziegler, Heidi Hossmann und Alice Regli unterstellt. Das Essen wurde von den Dreier-teams vorzüglich zubereitet. Dank den vielen Früchten, Salaten und Gemüse, welche wieder von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil (Mitglieder Sektion ZH) gesponsert wurden, waren die Menus abwechslungsreich und reichhaltig. Wir denken an den feinen, frischen Fruchtsalat sowie die Äpfel, Birnen, Orangen und Bananen als Zwischenverpflegung!

Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmenden für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2008 in der Woche 22 wieder dabei sein könnten.

Edi Gubler,
Baugruppenleiter VFB/Zürich

VFB Sektion Zürich

Mitteilungen und Hinweise

HV 2008 Voranzeige

Datum: 29.03.08, nachmittags, im Restaurant «Panorama», in Jona (wie 2007)

Details werden mit der Einladung im Heft 4/07 publiziert; der Vorstand ist bestrebt, wieder ein attraktives Vormittagsprogramm vorzuschla-

Dampf-Präsenz am Züri-Fäscht

Bester Kaffee auf dem Lindenhof

ZÜRICH (fi) – Am VFB-Stand mit dem neuen Logo haben Simone und Heinz Hurter mit weiteren guten Geistern zu Gunsten der DFB Kaffee und Kuchen verkauft.

Das Züri-Fäscht, dem man nachsagt, das grösste Fest der Schweiz zu sein, wurde einmal mehr zum Anlass genommen, an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu erinnern und für die selbige einige Franken herauszuwirtschaften. Für die VFB Sektion Zürich haben Simone und Heinz Hurter den Stand auf- und abgebaut und von Freitag, 6., bis Sonntag, 8. Juli «die Festung gehalten». Sie konnten dabei auf Unterstützung aus ihrem Umfeld zählen. Die Aktion wäre indessen nicht möglich gewesen, hätte nicht

die Firma Nespresso Maschinen, Kaffee-Kapseln und Zubehör unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Ebenso bemerkenswert war, dass Alice Suter die erheblichen Standgebühren übernahm.

Der Lindenhof war ein prächtiges Festgelände mit schattigen Bäumen und einer guten Sicht auf weite Teile der Stadt. Schnell hatte es sich herumgesprochen, dass bei den Furka-Leuten der beste Kaffee zu bekommen sei – eben Nespresso!

Der grosse Einsatz hat sich gelohnt: Der Stiftung Furka-Bergstrecke konnte zu Gunsten der neuen Remise in Realp der Betrag von 2700 Franken überwiesen werden.



Der DFB-Nespresso-Stand am Züri-Fäscht 2007.
Stand DFB-Nespresso au Züri-Fäscht.

pe frei sei. Wenn das der Fall ist, wird er sicher versuchen, noch eine Teilnahme an diesem Einsatz zu organisieren. * Hans Fehr, 055 212 19 21, 079 509 15 54, hs.fehr@bluewin.ch

Wir suchen dringend Standbetreuer!

Mehrmals in jüngster Vergangenheit haben wir schon an dieser Stelle solche Aufrufe publiziert, leider fast ohne Echo! Wie den

gen. Bitte schon jetzt das Datum in der Agenda 2008 vormerken.

Bauwoche 39, 23. bis 29. September

Kurzentschlossene rufen den Bauchef und Gruppenleiter* an, ob noch ein Platz in der Grup-

meisten von ihnen bekannt ist, präsentieren wir unsere Bahn jeweils an Publikums messen wie Fespo, ZOM Wetzikon, oder Winterthurer Messe an einem attraktiven Stand mit Fotos. Dieses Jahr wollen wir unseren letztjährigen Rekord brechen und nehmen an fünf solchen Anlässen teil! Zwei davon haben wir bereits hinter uns; die Berichte darüber standen in den letzten beiden Heften, und die ZOM wird, wenn sie dies lesen, auch schon hinter uns liegen.

Unser Anliegen an diesen Messen ist primär Mitgliederwerbung, aber natürlich auch generell unsere Bahn im breiten Publikum noch bekannter zu machen. Dank unserem letztjährigen Einsatz konnten wir total 115 neue Mitglieder einschreiben und so nicht nur die zahlreichen Abgänge wettmachen, sondern erstmals in der Geschichte die «Schallgrenze» von 2000 Sektionsmitgliedern erreichen!

Wir wollen jetzt aber nicht auf den Lorbeeren ausruhen, sondern machen im gleichen Stil weiter. Vor uns liegen noch zwei Messen und zwar gleichzeitig: Die Schaffhauser- und die Glarnermesse in Näfels vom 31.10. bis 4./5.11. Eine gute Gelegenheit für Neulinge, dort einen Schnupper-Einsatz zu leisten mit dem hochwillkommenen Nebeneffekt, die beiden Profiwerber Kurt Brügger und den Unterzeichneten zu entlasten und dabei ihre Begeisterung für unser Projekt ins Publikum zu tragen! Besonders freuen würde uns, wenn sich auch oder vor allem Leute aus diesen beiden Kantonen melden (sie gehören zu unserem Sektionsgebiet); sicher würden die Passanten positiv darauf reagieren, wenn sie im eigenen Dialekt angesprochen werden!

Ich versichere ihnen: Es ist ein gutes Gefühl, wenn man am Ende jeweils eine dicke Beige Beitrittsformulare an Simone Hurter abschicken kann. – Meldung bitte für Näfels an Kurt Brügger und für Schaffhausen an Fritz Schmutz. Vielen Dank im voraus.

Fritz Schmutz

Heidi in Realp

Auswintern ist harte Arbeit

Am Montag, 18. Juni, hiess es für mich früh aus den Federn. Mir wurde gesagt, man erwarte uns um 9 Uhr im neuen DFB Bahnhof Realp.

Bis zu diesem Zeitpunkt war mir noch nicht klar was ich dort eigentlich sollte. Als ich mit Putzkübel, Lappen und Besen ausgerüstet wurde, ahnte ich, dass das Ganze in Arbeit ausarten würde. Wir standen um 8.50 Uhr in voller Montur beim Bahnhof, wo wir von Georg in Empfang genommen wurden. Zuerst hielt ich ihn für einen Urner, hatte ich doch mit seiner Sprache etwas Mühe. Da erklärte mir meine Mama dies sei hochdeutsch und er wohne in Köln (soll am Rhein sein). Ich war immer der Meinung nur Basel liege am Rhein. Man lernt bei der DFB etwas. Nun wurde die Arbeit verteilt. Meine Mama und ich mussten den Bahnhof putzen. Mich traf fast der Schlag, was wir da antrafen. Ich wollte schon meinen Kübel in eine Ecke stellen und wieder gehen!

Bei uns werden vor dem Winter schlaf unsere Höhlen noch einmal

tüchtig geputzt. So hat man im Frühling viel weniger Arbeit und es ist auch ein angenehmeres Erwachen!

Offensichtlich ist dies bei der DFB nicht so. Auch die Bahnwagen sahen nicht besser aus, wie mir mein Däddy später erzählte. Der einzige Aufsteller war, dass wir in der Kantine hervorragend gepflegt wurden. Harry danke ich für das spezielle Bärenmenü. Wenn Kundschaft im Souvenirshop vorbei kam, konnte ich der Putzerei für kurze Zeit entfliehen. Ich war die einzige, welche sich mit dem Sortiment auskannte. Das Verkaufen macht so wie so viel mehr Spass.

Am Mittwochmorgen dachte ich schon, ich könnte mich ausruhen und Fellpflege betreiben, waren wir doch mit dem Bahnhof fertig. Doch wir mussten meinem Däddy und Hansruedi beim Wagenputzen helfen. Meine Begeisterung hielt sich sehr in Grenzen. Als nach dem Mittagessen der Chef uns mitteilte er müsse nach Schattdorf zum Einkaufen und sei für längere Zeit abwesend, dachte ich schon, wir würden uns einen gemütlichen

Nachmittag gestalten. Aber es wurde weiter geschrubbt, weil sich für den Abend unsere Chefin Andrea angekündigt hatte. Um 21.30 Uhr waren wir fertig. Ich war wirklich am Anschlag und fiel hundemüde ins Bett.

Am Donnerstag nach dem Morgenessen fasste wir einen neuen Job. Ausser dem Putzen war mir jede Arbeit recht. Für unser grosses Fest am 23. und 24. Juni mussten Infotafeln zusammen geschraubt werden. War ich froh, dass in der Remise arbeiten konnten, denn draussen goss es wie aus Kübeln. Nach dem Mittagessen besserte auch das Wetter und die Hinweisschilder konnten platziert werden. Danach mussten die Bänke vom Bahnhofareal gestrichen werden und dies auch noch in Rot. Ich machte mir schon Sorgen um mein Fell, kriegt man Farbe so schlecht aus den Haaren. Zu einem neuen Bahnhof sähen verwitterte Bänke nicht besonders gut aus waren einige der Meinung. Ich hätte damit leben können – aber wer hört schon auf eine kleine Bärin. Am meisten freute ich mich auf den Freitag, durfte ich doch das Festzelt schmücken. Mein Däddy und einige andere mussten bei strömenden Regen das Zelt aufstellen. Nur musste erst ein Boden angefertigt werden, denn das Gelände war alles andere als eben. Es sah schon lustig aus wie mein Däddy als kleinster die Bretter in die Höhe stemmen musste, aber irgendwie stand das Zelt in Rekordzeit. Ich nutzte die Gelegenheit und ging Alpenrosen pflücken. Ich band sie zu Sträusschen für die Tische und stellte sie in Gläser für den Bahnhof. Jetzt stand einem schönen Fest nichts mehr im Wege. Und das Wetter spielte auch noch mit.

Natürlich glaubte ich nun sei es mit der Schufterei endgültig vorbei, aber nein, jetzt waren wir auch noch für die Sauberkeit im und ums Zelt verantwortlich. Aber der Gipfel war diese ständige WC-Putzerei! Toilettenpapier auffüllen, Handseifenspender kontrollieren, Kübel leeren und Boden aufnehmen. Dabei latschen immer wieder Leute über den frisch gereinigten Boden. Da könnte einem schon das Fell platzen. Aber trotz des «Chrampfs» wird diese Zeit den meisten in guter Erinnerung bleiben. Bis zum nächsten mal

Euro Heidi



Heidi mit Putzausrüstung beim Auswintern in Realp.
A Realp, à la fin de l'hiver, Heidi avec son attirail de nettoyage.

VFB Sektion Ostschweiz

Baueinsatz in der Woche 26

Wie jedes Jahr hielt die Sektion Ostschweiz in der Woche 26 ihre Bauwoche an der Furka ab. 21 Fronarbeiter waren wiederum bereit, ihre Arbeitskraft voll in den Dienst der Dampfbahn zu stellen.

Am Sonntagabend informierte uns Walter Willi in Gletsch über die geplanten und zu erledigenden Arbeiten. Danach wurden fünf Gruppen gebildet, welche die verschiedenen Arbeiten zu erledigen hatten. Am folgenden Tag begann für uns dann die Arbeit.

Blaues Haus

Gruppe 1: Um die Sicherheit im Blauen Haus zu erhöhen, werden im ganzen Gebäude Brandabschnitte gebildet. Dazu gehören auch Wasserlöschposten auf jeder Etage. So erhielt unser bewährtes Sanitärteam den Auftrag, die Wasserversorgung für das ganze Haus neu aufzubauen. Da die Löschposten noch nicht angeliefert wurden, konnte die Installation nicht abgeschlossen werden. Dies soll aber im Laufe der Saison noch geschehen.

Gruppe 2: Für zwei Mann gab es Arbeit beim Herrichten der Küche im Blauen Haus. Es verblieb sogar noch Zeit, die Essräume so weit einzurichten, dass die Mahlzeiten zukünftig dort eingenommen werden können.

Auf der Strecke

Gruppe 3: Zusammen mit der auf Rohrleitungsbau spezialisierten Firma Zwahlen wurden unterhalb

des Lammn-Viaduktes auf einer Länge von 400 Meter die Kommunikations- und Versorgungsrohre der Löschwasseranlage verlegt. Das eingespielte Team übertraf das ursprüngliche Ziel von 300 m weit.

Ab Mitte Woche wurden in Real noch Zahnstangen aufgearbeitet. Unter der sachkundigen Leitung von Heini Koch wurde gemeisselt und geschliffen, so dass eine Tagesleistung von 25 Zahnstangen erreicht wurde.

Gruppe 4: Unsere Gleisbaugruppe brachte mit dem Tmh 985 Schwellen, Zahnstangen und Geleise in den Kehrtunnel. Danach half sie der Firma Vanoli beim Abbrechen der alten Gleisjoche. Diese wurden mit dem Tiefladewagen aus dem Tunnel gezogen und nach Gletsch überführt. Als nächstes galt es, das bergseitige Abstellgleis in Gletsch Richtung Berg zu verschieben und wieder für das herzurichten, wofür es ursprünglich gedacht wurde – als Abstellgleis für Rollmaterial! Zuerst musste das nicht «bahntauglich» darauf gelagerte Material entfernt und an einem anderen Ort gelagert werden. Nach dem Verschieben wurde geschottert, gerichtet und verlascht. Was für eine Genugtuung, wieder einmal Eisenbahnwagen auf diesem Abstellgleis zu sehen!

Drehscheiben

Gruppe 5: Hauptthemen dieser Gruppe waren die Drehscheibe für



Umlagerung alter Schwellen. – Déplacement d'anciennes traverses.

Oberwald sowie verschiedene Wasserkrane. Die Drehscheibenteile, welche letztes Jahr gereinigt und grundiert wurden, erhielten nun den ersten Deckanstrich. Ein sauberes Lager dieser Teile neben der Drehscheibe soll sicherstellen, dass sie die Zeit bis zum Einbau in Oberwald noch unbeschadet überstehen. Auch mussten die Lager der Drehscheibe neu gerichtet und aufgebaut werden, da sich diese stark geneigt hatten. Aus der Drehscheibenbrücke wurde der Königszapfen mit Hilfe eines extra angefertigten Werkzeugs ausgebaut. Danach musste das Gewinde des Königszapfens und das Innengewinde an der Brücke in mühsamer Handarbeit gereinigt und nachgeschnitten werden. Als Lohn der Arbeit konnte der Zapfen gut geschmiert und von Hand wieder eingeschraubt werden.

Zwischendurch wurden an den bereits eingebauten Drehscheiben Realp, Furka und Gletsch die jährlichen Wartungsarbeiten durchgeführt.

Wasserkrane

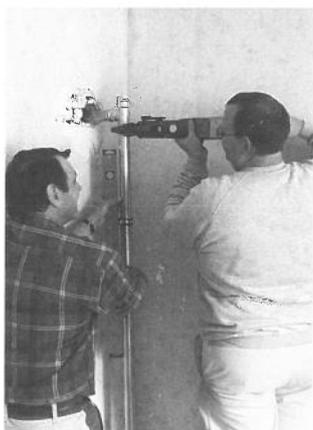
Die Wasserkrane, welche hinter der Remise Gletsch eingelagert

waren, wurden zerlegt, der Bestand aufgenommen und Skizzen angefertigt. Diese sollen dereinst in Oberwald und zusätzlich in Gletsch und Tiefenbach ihren Dienst tun. Da noch nicht alle Teile für einen Neuanstrich vorbereitet waren, wurden sie für das Sandstrahlen und Grundieren auf einen Flachwagen verladen. Die Kleinteile werden nach Chur in die Werkstätte speditiert und in den nächsten Jahren aufgearbeitet.

Ein Auftrag, den wir zwischen durch sehr intensiv betrieben hatten, war das Jäten der Gleisanlagen in Gletsch und auf der Strecke Richtung Muttbach.

Verpflegung und Organisation

Unsere Küchenmannschaft hat wieder Grossartiges geleistet. So herrschte anfangs Woche ein sehr grosser Andrang auf unsere Küche, welche kurzfristig 32 Personen zu verpflegen hatte – und wer die Platzverhältnisse in der Remise Gletsch kennt, nicht gerade unter idealen Bedingungen! Ob es am schlechten Wetter lag oder einfach, weil man die Qualität des Küchenteams kennt? Ein ganz



Wasserinstallationen im Blauen Haus.

Raccordement d'eau à la Maison bleue.



Aufarbeitung von Zahnstangen. Ebarbage de rail-crémaillère.



Baugruppe vor dem Tmh 985. – Groupe de travail devant le Tmh 985.

grosser Dank geht an unsere Küchenmannschaft Hans, Erwin und Walter – ihr habt uns wieder einmal kulinarisch verwöhnt und damit die Arbeit an der Furka erleichtert! Wir freuen uns jetzt schon aufs kommende Jahr.

Dieses Jahr waren genügend Zugmaschinen, Baumaschinen und Krane vorhanden, so dass wir unsere Arbeiten sehr gut erledigen konnten. Ein Dank gilt Stephan Stauber, welcher mit uns auch nach dem Feierabend noch Wagen und Material verschob, um für den nächsten Tag gerüstet zu sein. Natürlich kam die Gemütlichkeit an den Abenden nicht zu kurz, was für unsere Baugruppe sehr wichtig ist.

Im Wissen, dass wir mit unserer Arbeit der Dampfbahn wiederum einen wichtigen Beitrag leisten konnten, danken wir nochmals allen Teilnehmern unserer Bauwoche ganz herzlich und hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

*Philipp Geisser und
Markus Staubli*

*Bilder: Jan Rümke und
Markus Staubli*

VFB Sektion Nordrhein-Westfalen

Es geht voran!

Wenn wir das aktuelle dadf in Händen halten, ist bereits wieder ein großer Teil der Betriebssaison 2007 vorüber.

An vielen Stellen rund um unsere Bahn wird mit Hochdruck an den weiteren Planungen und Veränderungen gearbeitet. Trotz aller Probleme entwickelt sich unsere Dampfbahn Schritt für Schritt weiter in die richtige Richtung.

Im Rahmen des Festwochenendes am 23./24. Juni 2007 konnten wir wieder einige neue Errungenschaften feiern. Neben unserer neuen Dampflok, dem Zahnradtraktor Tmh 985 und dem Personenwagen B 4222 durften wir uns auch über das schicke Bahnhofsgebäude freuen. Wer hätte daran vor 20 Jahren geglaubt?

Wir haben aber noch viele anspruchsvolle Aufgaben vor uns. Im September (KW 38) wird sich die Baugruppe der Sektion NRW wieder aktiv an der Arbeit vor Ort beteiligen und mithelfen, die nächs-

ten Ziele zu erreichen. Über die Bauwoche und alle Neuigkeiten entlang unserer Bahnstrecke werden wir Sie wieder, wie gewohnt, anlässlich unseres Herbsttreffens am 18.11.07 (bitte vormerken!) in Neuss informieren. Dann wird sicherlich auch unsere neue Elektrolokomotive HGe 4/4 Nr. 16 (ex BVZ) Gesprächsthema sein. Es bleibt also spannend an der Furka Für die Verstärkung unseres Sektionsvorstandes suchen wir noch engagierte Furka-Freunde. Wer sich aktiv an der Gestaltung unserer Sektionsarbeit beteiligen möchte, meldet sich bitte direkt beim Schreibenden (Adresse siehe letzte Seite). Im persönlichen Gespräch finden wir gemeinsam die passende Aufgabe.

NRW ist eine Reise wert, weil...

In unserem Sektionsgebiet mit der Müngstener Brücke zwischen Solingen und Remscheid die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands

liegt. Sie wurde 1894–1897 erbaut und überspannt mit 107m Höhe das Tal der Wupper. Die Eisenkonstruktion besteht aus knapp 5000 Tonnen Stahl, die mit 934'456 Nieten zusammengehalten wird. Rund um die Brücke ist im vergangenen Jahr der «Brückenpark» eröffnet worden. Er bietet neben Wanderwegen und Aussichtspunkten auch das Erlebnis, die Wupper mit einer handbetriebenen Seil-Schwebefähre zu überqueren. Die kuriose Konstruktion hat sich mittlerweile zum Touristenmagnet im Brückenpark entwickelt.

Info:

www.muengstener-bruecke.de



*Schwebefähre über die Wupper.
Pont transbordeur sur la Wupper.*

Sektion Innerschweiz

Vegetations- und Gleisarbeiten

Erfreulicherweise waren an den Samstags-Arbeitseinsätzen der Sektion recht grosse Gruppen im Einsatz. Jakob Hartmann konnte jeweils viele «Seetaler» zum Mitkommen motivieren.

Nach den Umgebungsarbeiten beim Bahnhof in Realp von Anfang Juni wurden gegen Ende Juni oberhalb Tiefenbach am Geleise Klemmplatten ausgetauscht, von Realp aus wurde die Vegetation entlang des Trasses zurückgeschnitten. Mitte Juli wurde an einem Durchlass durch die Stützmauer oberhalb der Wilerbrücke gearbeitet, und ebenfalls die Vegetation an dieser Mauer bekämpft.

Anfang August hiess es dann, beim Lammenviadukt beim Austausch der Zahnstangen mitzuhelfen. Hier wurden die leichteren durch schwerere aufgearbeitete Zahnstangen ersetzt, wobei leichtere Zahnstange natürlich nicht

heisst, dass diese Eisenteile ohne «Chrampf» vom Geleise weggetragen werden können. Bei diesem Austausch muss auch der Abstand zwischen den Schwellen verringert werden, da die Befestigungs-Bohrungen von 75 cm auf 66 cm Lochdistanz ändern. Auf etwa fünf Schwellen wird eine zusätzliche benötigt. Um sie unter das Geleise schieben zu können, wird dieses angehoben und alles Störende wie Schotter usw. mit Pickel und Schaufel wegbefördert. An diesem herrlichen sonnigen Tag wurde mancher Schweisstropfen vergossen, so dass vor der Heimreise eine Stärkung im Pöstli in Realp nötig war. Besten Dank allen unermüdbaren Helfern zwischen Realp und Oberwald.

Die Samstags-Einsätze der Sektion Innerschweiz im Herbst 2007: 15. September, 6. und 27. Oktober, 17. November. Unterstützt



Betonieren an Stützmauern. – Bétonnage de murs de soutènement.

uns an diesen Samstagen, Anmeldung und Auskunft: 041/917 15 46, Jakob Hartmann, wenn mög-

lich mittwochs ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

Nostalgie Rhein Express

Dampf-Rundreise an der Badenfahrt

BADEN (fi) – Am ersten Badenfahrt-Samstag, 18. August, hat die Eurovapor mit dem NRE (Nostalgie Rhein Express) drei Rundfahrten durchgeführt.

Ausgangspunkt war der Festort Baden. Von hier ging es durch das Furttal nach Zürich Oerlikon und weiter über Bülach–Eglisau–Bad Zurzach–Koblentz–Turgi zurück nach Baden. Auf der ehemaligen Station Weiach-Kaiserstuhl, die nur noch gelegentlich für Kreuzungen genutzt wird, konnte die Dampflokomotive Wasser fassen. Die Fahrten waren bestens organisiert und betreut. Dank hoher Fahrplatreue konnte die Sonderfahrt ohne Behinderung von Regelzügen passieren.

Historische Fahrzeuge

Der Nostalgiezug wurde von der 1941 bei Borsig gebauten Güterzugsdampflokomotive 1'Eh2 gezogen. Die Maschine, welche heute unter der Nummer 50 3673 läuft, ist im Besitz des Club 41 073. Die einst in der grössten Bauserie hergestellte Lokomotive hat ein Dienstgewicht von 137 Tonnen und eine Leistung von 1760 PS. Der Zug setzte sich zusammen aus Schnellzugwagen der SBB mit 1. und 2. Klass-Abteilen, einem zum Barwagen umgebauten SBB-Gepäckwagen sowie einem Gesellschaftswagen der deutschen Bundesbahn. Speisewagen der Deutschen Reichsbahn vervollständigten das Angebot.



Der Nostalgie Rhein Express fährt von Turgi her in den Bahnhof Baden ein. Venant de Turgi, le Nostalgie Rhein Express entre en gare de Baden.

Sondereinsatz der VFB Sektion Aargau

Furka-Treff an der Badenfahrt

BADEN (fi) – An der Badenfahrt, welche vom 17. bis 26. August das Limmatstädtchen zur Weltstadt machte, hat die Sektion Aargau die Beiz «Furka-Treff» geführt.

Wenn sich Besucher zu Hunderttausenden in eine Kleinstadt locken lassen, müssen die Festwagen hoch gehen. Dies ist bei den im Turnus von zehn Jahren stattfindenden Badenfahrten der Fall. Die VFB Sektion Aargau hat unmittelbar beim Bahnhof den Furka-Treff geführt. Damit war sie unmittelbar an einem Besucherstrom gelegen, ohne jedoch im grossen Trubel unterzugehen. Hier konnte man sitzen, geniessen, verweilen und plaudern, ohne ständig 100 Dezibel um die Ohren zu haben. Nebst verschiedensten Getränken

wurden Pommes frites, Furka-Spiesse, Furka-Sandwiches sowie Nuss- und Mandelgipfel zum Verzehr an Ort und «über d Gass» angeboten. Weiter konnte man bei den Furka-Leuten Plaketten und Auskünfte bekommen. Die Truppe mit Sektionspräsident *Walter Benz* an der Spitze hat einen gewaltigen Organisations- und Arbeitseinsatz geleistet, waren doch über die ganze Festdauer 18 Teams mit je 15 Leuten im Einsatz. So konnte während den zehn festlichen Tagen praktisch ein Betrieb rund um die Uhr gewährleistet werden. Für die kurze Pause in den frühen Morgenstunden sorgte ein eigener «Hütendienst» dafür, dass nichts abhanden kam und nichts beschädigt wurde.



Gut besetzter «Furka-Treff» beim Badener Bahnhof. «Furka-Treff» bien fréquenté à la gare de Baden.

Agenda der Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210) und Arbeitseinsätze in der neuen Wagenwerkstätte Rohrerstrasse 118
Jeden Dienstagabend ab 16 Uhr
Jeden Donnerstagabend ab 18 Uhr

Samstagseinsätze

Samstag, 3. November 2007, jeweils ab 8 Uhr. An den Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.
Siehe Informationen in der Werkstätte Rohrerstrasse 118 und Telefon 079 645 28 54

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

4. Arbeitstag Samstag, 8. September 2007
5. Arbeitstag Samstag, 6. Oktober 2007

2. Arbeitswoche in Gletsch

3. bis 8. September 2007

Reisen

Sonntag, 23. September 2007

Sektionsausflug 2007

Mit der Zahnradbahn auf die Rochers-de-Naye und Besuch der Museumsbahn Blonay-Chamby

Werbeeinsätze

22./23. September 2007

Tiger-Treffen der Suhrentalbahn

7. Oktober 2007

Winzerumzug Döttingen

13. Oktober 2007

OLMA-Umzug St. Gallen



Hanny und Werner Tschaggelar reisen im Erstkassabteil.
Hanny et Werner Tschaggelar voyagent en première.

VFB Sektion Bern

Hundertjährige auf der Bergstrecke

Wir wurden von den Dampferfreunden Huttwil angefragt, ob wir eine Reise zur Furka-Bergstrecke organisieren würden. Nichts lieber als das!

Wir fragten unsere Mitglieder Werner und Hanny Tschaggelar aus Worb, ob sie Freude hätten, mitzukommen. Sie sagten mit grosser Freude zu. Beide reisen sehr gerne. Hanny wurde 9. August 96 Jahre und Werner wird am 5. November den 100. Geburtstag feiern können. Wir holten die beiden in Worb ab und fuhren mit der RBS nach Bern. Dort trafen wir die Dampferfreunde Huttwil.

Von Bern fuhren wir mit der BLS nach Brig. Von dort aus ging es mit der Matterhorn Gotthard Bahn nach Oberwald und mit dem Postauto nach Gletsch. In Gletsch ging es zum Mittagessen ins Hotel «Glacier du Rhône». Plötzlich stand Werner auf und ging auf eine Reisegruppe zu, dort hielt er ein Referat über unsere DFB. Er sprach auch über die Fronarbeit, Mitgliedschaft, Sponsoren und Aktien, die Leute hörten ihm sehr gespannt zu, am Schluss versprach er ihnen, nach dem Essen ein Lied zu singen. Nach dem Mittagessen stand er vor die Reisegruppe und sang nicht nur ein Lied sondern zwei und versprach, auf der Furka werde er weiter singen. Die zwei alten Leute durften sogar in der I. Klasse mitfahren, sie hatten sehr grosse Freude daran. Werner

sagte immer wieder: «Mit was haben wir das verdient?» Werner und Hanny hatten dies wirklich verdient, weil sie schon viel gespendet haben beispielsweise für die Sektion Bern, für die Gilets des Kiosk- und Barwagenpersonals. Danke vielmals für alles.

Auf der Furka angekommen, konnte man Werner nicht mehr halten. Er hat sein Versprechen an die Reisegruppe mit Bravour gemeistert. Von allen Gästen gab es einen grossen Applaus. Er bekam sogar 50 Franken für die Sektionskasse und vielleicht noch Aktionäre und Mitglieder.

Zwischen Furka und Realp ging das Singen weiter, dabei wurde er unterstützt durch Ruedi Burri, Alice Regli, Rosina Maurer und Lilian Bollinger. In Realp angekommen musste er den Bahnhof inspizieren. Werner fand, er sei sehr schön und zweckmässig.

Von da aus fuhren wir wieder nach Hause. Allen Beteiligten hat es sehr gut gefallen und alle waren sich einig: Werner und Hanny, Euch gehört ein sehr grosses Lob. Peter und ich hoffen, dass es noch sehr viel nette Stunden bei Euch zu Hause oder mit uns auf einer Reise geben wird.

Der ganze Vorstand der Sektion wünscht Hanny und Werner zu den hohen Geburtstagen alles Gute und Schöne. Bis bald und singe weiter so und mache viele Leute glücklich.

Lilian Bollinger

VFB Sektion Solothurn

Mit «Chluserschnägg» unterwegs

Wer nicht am Jahresausflug teilnahm, hat viel verpasst.

An der Generalversammlung war die Vereinsreise in den Jura zur Gruppe «La Traction» Train à vapeur der CJ beschlossen worden, weil in Zusammenarbeit mit der OeBB für den 24. Juni ein Dampfspektakel organisiert worden war. Wir hofften auf viele Teilnehmer für die Dampffahrt vor unserer Haustüre. Geplant war die Reise mit dem «Chluserschnägg» von Balsthal via Oensingen – Solothurn – Gänsbrunnen – Moutier – Delémont nach Glovelier und von dort mit dem Dampfzug von «La Traction» nach Pré-Petitjean zur Depot-Werkstatt der Dampfgruppe.

Als die Informationen über Fahrplan, Verpflegung und Kosten eingetroffen waren, wurden alle Sektionsmitglieder eingeladen. Die Anmeldungen tröpfelten beim Reiseleiter erst nur spärlich herein. Die Verantwortlichen der Bahnen, welche die Teilnehmerzahl wissen wollten, mussten vertröstet werden. Vorsorglich wurden für rund 30 Personen Plätze reserviert. Schliesslich waren es tatsächlich 30 Personen, die sich auf den besonderen Tag freuten. Nach einer nass-kalten Zeit war es auch ein prächtiger Sonnentag.

Mit der bestgelaunten Reisegesellschaft ging es im reservierten Speisewagen bei Kaffee und Gipfeli den Jurahöhen entgegen. In der frisch gewaschenen Luft war die Sicht auf die Alpen ausgezeichnet. An den Kreuzungsbahnhöfen wurden die frisch herausgeputzten Wagen und die schraubende Lok von allen Seiten bestaunt. Die gute Laune der Reisetilnehmer steigerte sich noch, als der um 20 Franken reduzierte Preis für den Jahresausflug eingekassiert wurde. Eine bessere Offerte hatte dies möglich gemacht. In gemüthlicher Fahrt ging es Delémont entgegen, wo wir an einem mit Leuten voll besetzten Perron einfuhren. Jung und Alt empfingen uns sehnsüchtig. Alle wollten mit dem Dampfzug nach Pré-Petitjean zum «Tag der offenen Tür» von «La Traction».

Die besondere Situation auf der Strecke von Glovelier nach Pré-Petitjean in der Combe-Tabeillon wurde von uns bestaunt, genos-

sen und im Bild festgehalten. Eine Spitzkehre mit einem Zug erlebt man ja nicht alle Tage!

Auf der Weiterfahrt wurden 181 Höhenmeter bezwungen. Die Dampflok bekam Durst. Sie konnte ihn mit gesammeltem Quellwasser löschen. Frisch gestärkt ging es dem Ziel Pré-Petitjean entgegen. In der Depot-Werkstatthalde wurde uns – umgeben von Wagen- und Lok-Veteranen – ein vorzügliches Jura-Bauernbuffet offeriert. Jetzt konnten wir uns stärken und den Durst löschen. Allzu schnell mussten wir aufbrechen und uns von den Freibergen verabschieden.

In Glovelier erwartete uns ein weiterer «Leckerbissen». Ab hier war nämlich die Mallet-Lok Ed 2x2/2 am OeBB-Extrazug, um der Eb 2/4 auf dem Heimweg zu helfen. Gezogen und gestossen ging es nun auf der gleichen Strecke wie bei der Hinfahrt via Delémont und Moutier nach Gänsbrunnen. Beim Aufenthalt lieferte die Feuerwehr das Wasser für die durstigen Loks. Schliesslich langten wir froh und wohlbehalten am Ausgangspunkt an.

Termine

Am 17. und 18. sowie am 24. und 25. November ist die VFB Sektion Solothurn mit einem Info- und Souvenirstand an den Modelleisenbahn-Tagen der Solothurner Eisenbahnamateure im neuen Schulhaus in Rüttenen (Bus 4, Endhalt) zu Gast.

Am 30. November treffen wir uns im Restaurant «Rondo» in Oensingen zum Chlausenjass und gemüthlichen Beisammensein. Kommt doch – auch wenn es das erste Mal ist! Es muss nicht nur der «harte Kern» sein. Auf Wiedersehen.

Euer Reiseleiter
Robert Rellstab

VFB Sektion Schwaben

Bauwoche 2007 vom 2. bis 7. Juli

Unterstützt durch Freunde aus anderen Sektionen konnte unsere Sektion in diesem Jahr eine sehr leistungsfähige Baugruppe stellen. Dies war auch notwendig, denn wir mussten uns auf verschiedene Baustellen verteilen.

Am vordringlichsten war die Aufarbeitung von Zahnstangen. Die Gleisumbauarbeiten im Kehrtunnel unterhalb Gletsch waren im vollen Gange und es war abzusehen, dass die Zahnstangen dort nicht ausreichen würden. Durch eine perfekte Organisation wurde bis zum Ende der Woche die Rekordmenge von 154 Zahnstangen aufgearbeitet. Der Gleisumbau konnte wie geplant durchgeführt werden.

Zeitgleich ging eine Gruppe von vier Mann dem Unkraut auf dem Bahngleis oberhalb von Gletsch an die Wurzeln. Trotz widriger Wetterverhältnisse mit Regen und Schnee konnte hier ein großer Abschnitt gesäubert werden. Das Unkraut wird dort nicht mehr als Schmierfilm die Haftung der Lokomotivräder auf den Schienen beeinträchtigen.

Eine weitere Gruppe machte sich daran, die Stützmauer am Fuße der Wilerbrücke fertigzustellen. Hier galt es, etliche Reihen Natursteine zu vermauern und alles sauber zu verfugen. In zwei Tagen konnten wir die Arbeiten beenden und die Baustelle komplett abräumen.

Bei der nächsten Baustelle war dann Schwindelfreiheit notwendig. Galt es doch, eine hohe Stützmauer von oben her einzurüsten. Die Arbeiten gingen gut voran, und so wuchs das Gerüst von Tag zu Tag zu einer beeindruckenden Grösse heran.

Daneben wurden noch weitere wichtige Arbeiten durchgeführt. Zwei Kollegen arbeiteten die gesamte Woche am Innenausbau des Blauen Hauses in Gletsch, welches ja der Unterbringung und Verpflegung der Fronarbeiter auf der Walliser Seite dienen soll.

Damit die Arbeiten im Kehrtunnel besser durchgeführt werden konnten, wurde dort noch die Beleuchtung repariert und verbessert.

Weitere kleinere Arbeiten wie Materialtransporte, Vermessungs-

arbeiten am Fahrgestell eines Aussichtswagens und Umladearbeiten gehörten natürlich auch zum Wochenprogramm.

Unser Koch Hans hatte die Küche fest im Griff und so war die ganze Woche über die Verpflegung in der Kantine in Realp bestens gesichert. Am Abend traf man sich noch zur geselligen Runde im «Pöstli» und liess dort den Tag bei einem (oder auch mehr) Kübel Bier gemütlich ausklingen. Ein Kübel ist in Realp aber kein Eimer, denn so viel haben wir dann doch nicht getrunken, sondern die Bezeichnung für einen halben Liter.

Trotz des teilweise sehr schlechten Wetters war es wieder eine sehr gute Bauwoche und sicher werden sich viele der Teilnehmer im nächsten Jahr wieder zum Baueinsatz treffen.

Besichtigung der Baustelle Gotthard-Basistunnel

Organisiert durch die Volkshochschule Neu-Ulm / Illertissen hatten wir am 18. Juli 2007 die Möglichkeit, die Baustelle für den neuen Gotthard-Basistunnel in Silenen zu besichtigen. Ein Bus brachte uns über Bregenz, Sargans, vorbei am Walensee und über die Axenstrasse nach Silenen, einem der drei Zwischenangriffe für den Bau des Tunnels. Vom Info-Kiosk aus lag die gesamte Baustelle vor uns.

Nach einer ausführlichen Erläuterung des Projekts ging es auf die Baustelle, wo wir mit entsprechender Kleidung und mit einem Notfallrucksack ausgestattet wurden. Mit der Stollenbahn fuhren wir dann durch den rund 2 km langen Zugangsstollen. An dessen Ende angelangt starteten wir unseren Tunnelrundgang, wo es an verschiedenen Stationen hervorragende fachkundige Erklärungen gab, die dank moderner Übertragungstechnik für alle Teilnehmer gut verständlich waren. Die eindruckvollste Station war sicher der Standpunkt in der an dieser Stelle bereits fertiggestellten östlichen Tunnelröhre mit Blick in Richtung Süden. Nach dem Marsch durch den Tunnel liessen wir uns das Mittagessen auf der Terrasse einer Gaststätte in Silenen schmecken. Auf dem Rückweg legten wir noch

einen kurzen Zwischenhalt in Erstfeld ein, wo wir von einem Aussichtsturm den Überblick auf das Areal des Bahnhofes und des Depotbereichs geniessen konnten.

Auf der gleichen Route wie auf dem Hinweg brachte uns der Bus wieder zurück nach Hause.

Christof Schmid

Leserbrief

«Furka-Blau» auf dem Rückzug?

Das unverwechselbare Markenzeichen der Furka-Dampfbahn, die kobaltblaue Farbe, wird nach dem neuen Farbkonzept für Dampfloks und Wagen wohl schon bald schneller aus den Bildern von der Furka-Dampfbahn wegschmelzen als das Eis des Rhonegletschers im Hintergrund.

Die HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» soll anlässlich der gegenwärtig laufenden Revision ihre blaue Farbe gänzlich verlieren und stattdessen einen grünen Führerstand mit roten Zierlinien bekommen wie die HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» der MGB. Die grün/rot/schwarze «Weisshorn» passt dann zu den blau/gelb/schwarzen Wagen wie eine Faust aufs Auge.

Die beiden HG 3/4 Nr. 1 und 9 «Furkahorn» und «Gletschhorn», die heute noch wunderbar mit den blauen Wagen harmonieren, sollen bei der nächstmöglichen Gelegenheit ebenfalls ihr markantes «Furka-Blau» auf Führerstand und Wasserkasten gegen ein eintöniges, schwarzes Kleid mit roten Zierlinien eintauschen.

Die beiden HG 4/4 schliesslich, die auf bisherigen Abbildungen (so z.B. auf den Zündholzschachteln aus dem Furka-Souvenir-Angebot) gleich wie die HG 3/4 ebenfalls blaue Führerstände und Wasserkasten tragen, sollen schlicht und gewöhnlich von vorne bis hinten schwarz gestrichen werden, womit sie dann farblich zum Verwechseln ähnlich aussähen wie z.B. eine Zahnradampflok der Brünigbahn.

Mich befremdet diese bereits eingeleitete, allmähliche Abkehr vom bestens etablierten, seit Jahrzehnten vertrauten und ausserdem auch gediegenen, einheitlich blau/schwarzen Gesamtbild unserer Furka-Dampfbahn. Das frische, eigenständige und mutige «Furka-Blau» gegen ein puritanisch historisch begründetes,

farbliches «Tutti frutti» von roten, blauen, grünen und schwarzen Loks und Wagen einzutauschen, finde ich einen grossen Fehler, und die blau/schwarze Eindeutigkeit, Einmaligkeit und Einprägsamkeit der Furka-Dampfbahn aufzugeben, einen unverständlichen Fehlentscheid sowohl hinsichtlich der Ästhetik als besonders auch des Marketings.

Ich habe Verständnis dafür, dass die HG 3/4 Nr. 4 ex FO (eine Leihgabe der MGB) im schwarz/roten Originalanstrich sozusagen als «Museumstück» zusammen mit den roten Zweiachsern einen «Museumszug» bildet, plädiere aber sehr dafür, im Übrigen möglichst konsequent beim bisherigen, einheitlich blau/schwarzen Farbkonzept für Dampfloks und Wagen zu bleiben.

Die emotionale Verbundenheit, welche das Verbleiben beim Vertrauten und Wiedererkennbaren hervorruft (Stichwort «Nostalgie»!), und die psychologische Dimension der persönlichen Identifikation des einzelnen Furka-Fans mit «seiner» liebgewonnenen, blau/schwarzen Furkabahn sind ein unschätzbare und kostbarer Wert, der meines Erachtens nicht durch Umlackieren auf andere Farben aufs Spiel gesetzt werden sollte.

Mich nähme Wunder, wie andere Furka-Fans darüber denken, und würde mich über weitere Meinungsäusserungen hier im «Dampf an der Furka» oder direkt an mich persönlich sehr freuen (Adresse nachstehend).

«Meine» Furka-Dampfbahn ist jedenfalls blau/schwarz, und ich wünsche mir sehr, dass dies auch weiterhin so sein wird; ein Rückzug des «Furka-Blau» fände ich ebenso schade wie das Zurückschmelzen des Rhonegletschers!
*Rudolf Steinmann (Schloss, 8627 Grüningen,
 rudolf.steinmann@zh.ref.ch)*

VFB Sektionen Stuttgart und Rhein-Main

Bauwochen 24 und 25 in Realp

Vom 11. bis 22. Juni haben zwei verschiedene Gruppen Gleisbauarbeiten ausgeführt, die dafür spezialisiert waren.

In der Woche 24 war Dieter Koesling von der Sektion Stuttgart mit seinen Gleisbauern am Werk. Diese Gruppe besteht immer aus einem bunt zusammengewürfelten Haufen. So zählten dazu drei Mitglieder der Sektion Stuttgart, zwei Mitglieder von Rhein-Main, ein Mitglied der Sektion Nordwestschweiz sowie je zwei deutsche und schweizerische Kollegen, die keiner Sektion angehören. Die Schweizer Kollegen waren erstmals im Gleisbau tätig. Sie liessen aber alsbald erkennen, dass sie gut zur Gruppe passen. Geschickt packten sie die gestellten Aufgaben an. Von dieser Gruppe wurden die Gleise in den Abschnitten km 57.480 bis 57.700 und von km 55.500 bis 55.900 sowie drei



Die Gleisanlage vor der Bearbeitung.
La voie avant rectification.

Gleissenkungen im Scheiteltunnel komplett gestopft und der Schotter wieder einplaniert.

In der Woche 25 war die Sektion Rhein-Main wiederum unter der Leitung von Dieter Koesling für die Fortsetzung der Arbeiten verantwortlich. Diese Gruppe bestand aus sieben Mitgliedern der Sektion Rhein-Main, zwei Mitgliedern der Sektion Nordwestschweiz sowie drei andern Kollegen aus der Schweiz. Mit diesen Neulingen im Gleisbau liess sich sehr gut zusammenarbeiten. Von dieser Gruppe wurden die Gleise km 52.230 bis 52.320 sowie bei km 52'780 auf etwa 50 Metern Länge komplett gestopft und planiert. Zusätzlich planierte sie noch den gesamten Gleisumbau im Scheiteltunnel. Dieser Gruppe bin ich zu besonderem Dank verpflichtet, da ich wegen einer Anginaerkrankung zwei Tage komplett ausfiel. Die Arbeiten wurden ohne Gruppenleiter einwandfrei abgeschlossen.

Man sieht, der Meister muss nicht immer zur Stelle sein, wenn seine Mitstreiter über jahrelange Erfahrung verfügen. Ich danke allen für die tolle Mitarbeit. Vielen Dank auch an Walter und Manfred Willi für die Organisation der pünktlichen Transporte. Die Arbeitsbesprechung jeweils am Vorabend ermöglicht produktives Arbeiten. Ja, liebe Kollegen, ich weiss aus eigener Erfahrung, wie hart dieser Job ist. Ich danke Euch allen für



Der Stopftrupp greift an. – Bourrage de la voie.

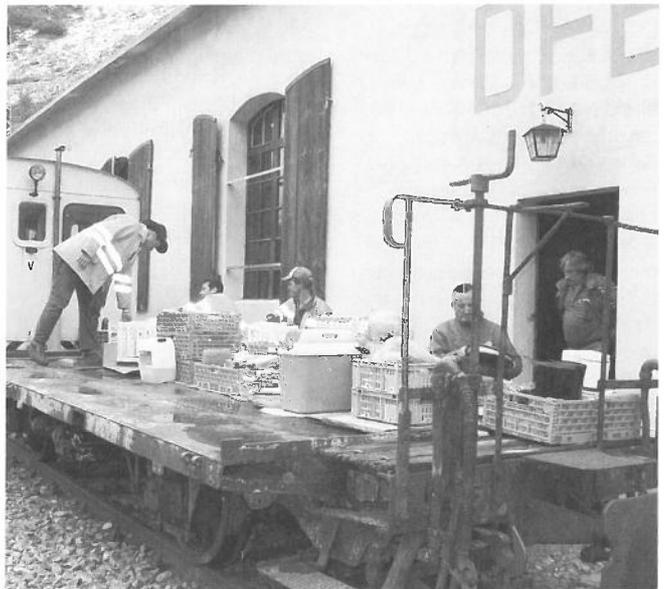


Die Gleisanlage nach der Bearbeitung.
La voie après redressement.

die jahrelange Treue. Gleichzeitig möchte ich Euch zum nächsten Einsatz an der Furka ermuntern. Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass eine gute Verpflegung die Stimmung und die Arbeitslust hebt. So danke ich im

Namen der beiden Baugruppen dem Küchenteam für die ausgezeichnete Verpflegung. Den Küchenleiterinnen, Heidi, Anita und Alice sowie den Küchenhelferinnen Nelly, Silvia, Annemarie, Tonia und – als Hahn im Korb – natürlich Harry, welcher uns an einem Tag die Suppe im wahrsten Sinne versalzen hat. War er wohl frisch verliebt? Es sei ihm verziehen. Das Küchenteam leistet an Spitzentagen mit der Verpflegung von über 60 Personen Aussergewöhnliches. Ob das die Geschäftsleitung weiss und schätzt? Dank auch an Roger, der für die Fronis immer ein offenes Ohr hat und hilft wo er kann. In diesem Sinn noch einmal Dank an alle. Auf ein frohes Wiedersehen!

Euer Gruppenleiter
Dieter Koesling



Bei der Remise wird das Küchenmaterial verladen.
Chargement du matériel de cuisine près de la remise.

Küchenumzug

Von der Remise ins Blaue Haus

GLETSCHE – Am 9. August, nach dem Nachessen, hat die ganze Mannschaft die in Körbe verpackten Esswaren und Küchenutensilien auf den bereitstehenden Flachwagen geladen. Federico Rossi fuhr zur Drehscheibe. Dann folgte eine Drehung um 180 Grad. Nun ging es Schlag auf Schlag. Jeder griff nach den Kisten und trug sie ins Blaue Haus mit Ziel Küche oder

Lagerraum. Die Züglete dauerte bloss eine halbe Stunde.

Nun beginnt für die Verpflegung in Gletsch eine neue Zeit. Am Freitagmorgen durften wir in den zwei Esszimmern das Frühstück geniessen und auch das von Thomas Huber mitgebrachte neue Geschirr, die Gläser und das Besteck einweihen.

Heinz und Simone Hurter



Verlegen von Verbundsteinen. – Pose du dallage.

VFB Sektion Nordwestschweiz

Reich befrachtete Arbeitswoche 23

15 angemeldeten «Fronis» trafen am Sonntag, 3. Juni, in Realp ein. Walter Willi, der Bauchef, überraschte uns mit einer mehrseitigen Auftragsliste.

Speziell zu erwähnen sind jene Arbeiten, die noch vor der Saisonöffnung erledigt werden sollten. Es stand ja noch die Einweihung des neuen Bahnhofes in Realp und die Taufe der Lok Nummer 4 auf dem Programm. Also, frisch drauflos! Im Bahnhof arbeitete eine Gruppe mit Heinz Bissig an der Täferung der Decke des Bahnhofperrons. Eine andere Gruppe verlegte die Verbundsteine auf der Ostseite des Perrons 1, der schliesslich

zum «Nordwestschweizerplatz» mit Barwagen werden sollte. Eine weitere Gruppe war mit dem Bau der haushohen Stützmauer bei der Wilerbrücke beschäftigt. Unser Chauffeur Jacques schaffte Sand, Beton und Steine von Zumdorf her. Mit dem Stapler war er für den Abtransport der noch vorhandenen Verbundsteine zuständig, die seit bald zehn Jahren fein säuberlich auf Paletten aufgeschichtet auf dem Bahnhofareal lagerten. Er sollte sie dorthin bringen, wo alles in nächster Zeit noch nicht benötigte Material der DFB aufbewahrt wird. Die Paletten hatten allerdings in vergangener Zeit sehr gelitten und waren zum Teil faul und

morsch. So mussten die Steine umgeladen werden. Trotz aller Vorsicht gab dann eine der Paletten den Geist auf, und die Ladung blockierte für kurze Zeit die Strasse. Der «Bahnhofplatz» musste auch noch von Unkraut befreit werden. Wir stellten fest, dass es auf dem Lagerplatz an der Schweigstrasse noch einiges auszusortieren gäbe. Es galt aber auch Arbeiten in der Werkstatt zu erledigen. Und vor allem musste für die Arbeiten an der Strecke das Material bereitgestellt werden. Für viele andere Aufgaben fehlten dem «Hauptling» die «Indianer». Es reichte aber noch für die Vorbereitung eines Wasserdurchlasses oberhalb der Wilerbrücke, wo ein grosses Rohr eingezogen werden muss. Die nachfolgenden Arbeitsgruppen sollten auch noch etwas zu tun haben. Die Woche war in-

tensiv. Wir waren am Wochenende müde, aber glücklich, wieder einen Beitrag zum Gelingen des Werkes DFB beigetragen zu haben. Wir freuten uns ganz besonders auch am schönen, neuen, roten Personenwagen, der von der Werkstatt in Aarau am Samstag in Realp abgeliefert wurde. Das ist feine Arbeit. Wir gratulieren zum gelungenen Werk. Unser Dank geht insbesondere an die Küche, die uns während der Woche vorzüglich verpflegt hatte. Wir freuten uns, die Fahnen einzupflanzen, welche bald darauf die Besucher des Einweihungsfestes grüssten. Das war ein dringendes Anliegen von Paul, musste er doch die ganze Woche die Fahnenstangenhülsen sorgsam an seiner Schlafstätte behüten. Jetzt war er sie los.

Heinz Stocker



Fredy beim Zuschneiden von Styroporplatten. – Fredy à la coupe du styropor.

Station Realp DFB

Schmucke Fassadenverkleidung

REALP – Die Aussenhaut, die mit Ecksteinen und Fenstereinfassungen harmonisiert, ist von Hans Fehr und etlichen Helfern mit Isolations- und Dichtungsmaterialien der Firma Marmoran ausgeführt worden.

Das Stationsgebäude ist grundsätzlich innen isoliert worden. Die aussen aufgeklebten 8 Zentimeter dicken Styroporplatten haben eher Ausgleichs- und Dichtungsfunktion. Der Neftenbacher Gipser Walter Meier hat mit Frau und Helfern die Platten aufgeklebt, mit Gewebe überspannt und mit einem

Isolationsanstrich versehen. Darauf kam ein kunststoffgebundener Abrieb.

Mitarbeiter der Firma Marmoran haben in verdankenswerter Weise gezeigt, wie sich die Anschlüsse bei Ecksteinen und Fenstereinfassungen optimal gestalten und mit Dichtband und Kitt einwandfrei dichten lassen. Die Arbeiten wurden zwischen Mitte April und Mitte Juni ausgeführt. Unmittelbar vor dem Einweihungsfest wurden letzte Retuschen vorgenommen, damit sich der Neubau frisch und freundlich präsentiert.



Aushub und Planie. – Fouilles et terrassements.

Nachruf

Wolfgang Triebel ging von uns

Der langjährige Kassenwart und Modulbau-Koordinator der Sektion Norddeutschland ist am 9. Juli 2007 plötzlich verstorben.

Wir trauern um unseren guten Freund Wolfgang, der sehr plötzlich und für alle überraschend Anfang Juli im Alter von 72 Jahren verstorben ist. Kurz vor seinem Tod konnte er sich noch einen langgehegten Traum erfüllen: seiner Frau einmal die Furka-Bergstrecke zu zeigen, an der er so lange Jahre aktiv im Einsatz war. Zur GV im Juni wurde dieser Wunsch Wirklichkeit, und viele von Euch werden Wolfgang in Realp noch getroffen haben.

Wolfgang hat sich seit Jahren für die Furka-Bergstrecke engagiert – er hat in vielen Saisons die Bau-

gruppe der Sektion Norddeutschland unterstützt, legendär war sein Sinn fürs Detail und sein Ziel, selbst bei profanen Kabelschächten «das höhere Kunstinteresse obwalten zu lassen». Wolfgang war auch Kassenwart der Sektion, eine Aufgabe, die er mit grosser Akribie wahrnahm. Wir konnten uns darauf verlassen, dass jeder Cent und jeder Rappen ordentlich verbucht wurde und damit der Dampfbohn zugutekommen konnten. Eine weitere wichtige Funktion, die Wolfgang bekleidete, war die Koordination der vielfältigen Ausstellungsbeteiligungen der Sektion, von der Anlagenplanung bis zum Bereitlegen der letzten Schraube. Und zu guter Letzt war Wolfgang ein begnadeter Landschaftsbauer im Kleinen, seine

Module der Bergstrecke gehören zu den Schmuckstücken auf jeder Ausstellung und werden auch in Zukunft das Andenken an Wolfgang bewahren.

Wolfgang hinterlässt nicht nur ein grosses Loch in unserer Sektion durch seine vielen Aufgaben, die

nun auf andere Schultern gelegt werden müssen; vor allem fehlt uns der Mensch Wolfgang – mit seiner lustigen, ausgeglichene und sehr menschlichen Art. Wir vermissen Wolfgang sehr und werden immer an ihn denken.

VFB Sektion Norddeutschland

www.furka-bergstrecke.ch

Der kurze Weg zur Information

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

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

SR-Vizepräsident

Thomas Käech
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 Hillemeyr
Galgenberg 22
D-86381 Krumbach
Telefon G +49 7303 172 35
Telefon P +49 8282 56 68
Fax +49 1805 060 334 307 04
Mobile N +49 173 345 23 56
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 mmeiner@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
41, le grand Molambief
F-71580 Le Fay
Telefon P +33 385 75 57 07
Mobile N +33 631 07 53 89
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
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 00 40
dfb-aktienregister@fu-be.ch

Sekretariat

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

Das Schwungrad meint ...

Während der Fahrseason 2007 darf ich wieder meine Gedanken zu Papier bringen. Ich möchte damit zum Weiterkommen unserer Dampfbohn beitragen. Da braucht es spontane Einfälle, die bei den Lesern ankommen.

Diesen Sommer war ich bereits sechs Mal mit der Dampfbohn unterwegs. Am 5., 7., 9. und 11. Juli war ich in Andermatt. Da sprach mich nachts um halb elf Uhr der ehemalige Gemeindepräsident auf der Dorfstrasse an: «Was machst du um diese Zeit bei uns in Andermatt?» Meine Freude über diese Begegnung auf dem Weg zum «Guthnacht-Trunk» war gross. Die herzliche Freundlichkeit hat mir gut getan. Es ist doch schön, zu erleben, dass man in der Gegend willkommen ist.

Dieses Erlebnis möchte ich gern an die Leser weitergeben. Ihr seid ja alle Furka-Dampfbohn-Mitglieder. Bringt eure Faszination für die Bahn weiter an die Leute, die noch nicht dabei sind. Besucht die Dörfer und Hotels in der Gotthardregion und sprecht offen über unsere Dampfbohn. Ich garantiere, dass

ihr immer gute Zuhörer haben werdet. Es ist ja nicht nur die Bahn, welche angeboten werden soll. Auch die schöne Gegend entlang der Strecke kann man vermarkten. Um in der Region ein breites Verständnis für unser Vorhaben zu wecken, müssen wir auch unse-reiseits etwas dazu beitragen. Wir sind nicht die einzigen Anbieter. Ich erlebte diesen Sommer eine wunderschöne Postkutschenfahrt über den Gotthardpass. Mit einer Gruppe besuchte ich die Klosterherberge «La Claustra» in der ehemaligen Festung von San Carlo, kurz vor dem Gotthard-Hospiz. Auch diese Unternehmen brauchen Besucher. Auch sie bereichern das Angebot der Gotthardregion.

Wie ihr also aus meinen Zeilen lesen könnt, dürfen wir nicht nur erwarten, dass die Gäste zu unserer Bahn kommen. Wir müssen uns bewusst sein, dass die andern dies auch von uns erwarten. Das neudeutsche Wort «Win-Win-Situation» möchte ich so übersetzen: «Ich gebe dir und erwarte von dir.» – Herzlich grüsst

Euer Schwungrad

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon P +41 44 700 27 46
Telefon G +41 44 295 55 01
Mobile +41 79 447 60 07
oskar-laubi@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
fah.fehrlin@netvision.ch

VR

Claude Wenger
Tönismatt
CH-6318 Walchwil
Telefon P +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
claud.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
Terbinderstrasse 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
hermann.walsler@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
jean-pierre.deriaz@bluewin.ch

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

Peter Bernhard
41, Le grand Molambief
F-71 580 Le Fay
Telefon +33 385 755 707
Mobile +33 631 07 53 89
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 Altherr
Kornweg 7
CH-5603 Staufeu
Telefon +41 62 891 73 73
oder +41 52 741 10 16
Mobile +41 79 430 52 70
dfb-finanzen@fu-be.ch

Sicherheit und Logistik

Fritz Tschanz
Moosgasse 94
3053 Münchenbuchsee
Telefon +41 31 869 01 82
Mobile +41 79 482 76 12
dfb.logistik@fu-be.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

Medienbeauftragter

Ueli Burkhard
Im Raad
CH-8498 Gibswil-Ried
Telefon +41 55 246 10 21
Mobile +41 79 231 17 91
ueli.burkhard@vtxnet.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 P +41 76 339 25 73
Mobile G +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

Romande

Präsident 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

Ralf 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
Bothestrasse 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

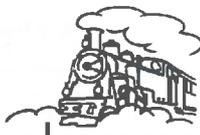
Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
v.kabisch@arcor.de

Niederlande

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

Belgien

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



dampfbahn furka bergstrecke

Souvenir-Shop



① Relief-Magnet: Zug vor Rhone-gletscher, 7 x 5 cm, CHF 9.50



② Original Big Box Tasche mit Lok-Motiven Weisshorn und SBB-Krokodil, CHF 43.00



③ Porzellantasse rot/weiss mit speziellem Schweizerkreuz DFB-Loks, CHF 15.00



④ Küchenset, bestehend aus Schürze, Topfhandschuh und Topfplatten, Baumwolle, marine, CHF 25.00



⑤ Memo Clip (Zettelhalter)
Lok aus Tunnel fahrend,
CHF 12.00



⑥ Kinderbuch (ab 1 Jahr)
«Meine kleine bunte Lok»
mit Holzloki und Wagen, CHF 28.30



Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥
Stück						

Besuchen Sie auch unsere Shops in Realp und Gletsch, sowie unseren Internet-Shop (zur Zeit im Neuaufbau)

www.furka-bergstrecke.ch

Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____ Nr.: _____ PLZ: _____ Wohnort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel.: _____

D.a.d.F 3/07

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041 870 07 86, 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.