

# dampf an der furka



### **Gönnerevent 2012**

**S. 2**

Die BRB 6, eine H 2/3 der SLM, Baujahr 1933, beim Was-  
serfassen auf der Planalp am Briener Rothorn.



### **Wettersäule mit viel Symbolwert**

**S. 6**

Die Lambrechtsche Wettersäule erstrahlt in Gletsch in neuem  
Glanz.



### **Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive**

**S. 12**

Der Zug nach Realp wird zur Abfahrt bereit gemacht. Erleben  
Sie, wie die Fahrt für das Lokpersonal verläuft.



### **Hippsche Wendescheibe**

**S. 14**

Lok 4 fährt am Einfahrtsignal Realp vorbei.



### **Horizonte einer Walliser Hotelierdynastie**

**S. 17**

Das neue Buch von Markus Andreas Seiler über Gletsch soll-  
te eigentlich in jeder Bibliothek sein, wenn es nur nicht so  
gross und schwer wäre.



### **Ein Vereinsausflug über die Furka**

**S. 18**

Die Senioren der Sektion Manegg des SAC fahren mit der  
Dampfbahn von Realp nach Muttbach und wandern dann  
nach Oberwald.



### **Wagenreinigung**

**S. 22**

Koni Stäheli und seine Frau Ruth säubern den Personenwa-  
gen inwendig.



### **Bauwoche der Sektion Ostschweiz 2012**

**S. 32**

Die Mulde vom Umschlaggerät wird angehoben.

## **Weitere Themen**

### **aktuelles**

Editorial	1
Generalversammlung der DFB	1
Gönnerevent 2012	2
Die Saison 2012 – was es dazu alles brauchte	4
Projekte der DFB AG	5
Wettersäule mit viel Symbolwert	6
Kapitalerhöhung	7
Die Saison 2012 in vollem Schwung	7
Leitbild Furka Bergstrecke	8
Interview mit Röbi Frech	10
Jürg Zimmermann	11
Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive (Teil 2)	12
Mit dem Audioguide erkunden	13
Hippsche Wendescheibe	14
Horizonte einer Walliser Hotelierdynastie	17
Ein Vereinsausflug über die Furka	18
Passagiere mit Dampf unterwegs	19
Nachruf	19
Die Geschichte von Max der kleinen Lok	20
Wagenreinigung	22
Mit Volldampf unter die Haut	23
Verkehrshaus Luzern	24
Instandstellen der Pickel	25
Wettersäule in neuem Glanz	26
Un voyage sur la locomotive à vapeur	26
Assemblée générale 2012	27
Augmentation du capital 2012	27
Evènement pour donateurs	28
Colonne météo emblématique	28
Elle brille de tous ses éclats	29
J't'ai dans la peau	29
Angetroffen	37

### **aus den sektionen**

Aargau	30
Solothurn	31
Romandie	34
Zürich	34
Berlin-Brandenburg	35
Norddeutschland	35

### **impressum**

26

### **Titelbild/couverture**

Nach langer Zeit ist die Renovation  
der Hippschen Wendescheibe been-  
det und sie tut nun ihre Dienste als  
Einfahrtsignal in Realp. (siehe Seite 14  
in diesem Heft)

Après une longue et minutieuse rénova-  
tion, le signal à cocarde de Hipp sert de  
signal d'entrée pour la gare de Realp

Foto: Heinz Hurter

### **Redaktionsschluss**

**Ausgabe 4/2012 27.10.2012**

**Ausgabe 1/2013 12.01.2013**

**Ausgabe 2/2013 11.05.2013**

**Ausgabe 3/2013 10.08.2013**

## Editorial

Von Ruedi Traub, Redaktor

Grosses hat sich an unserer Bahn ereignet. Der Saisonstart war bilderbuchhaft. Schönes Wetter, viele Passagiere. Die Anlagen perfekt in Betrieb. Der Geschäftsführer Urs Züllig konnte sich persönlich über das Funktionieren der Berieselungsanlage und des Löschwagens auf einer Fahrt informieren. Die Equipe um Hans Günther wusch, reinigte das Innenleben und polierte kurz vor Fahrplanbeginn die Wagen als würde nächstens ein Staatsoberhaupt empfangen. Überall herrlich gelaunte Menschen, das Personal aufgeräumt und wie immer freundlich. Guter Start für die Werkstättenenerweiterung, die Bekohlungsanlage funktionierte. Der Kaffeewagen von Andy Zulauf und Joachim Schwarten neu beschriftet. In Gletsch konnte man sich auf das neue Wetterhäuschen freuen und Maria winkte aus dem Blauhaus mit Hut und Schweizerfahne getreulich den Zug ab. In Oberwald steht der Rottenwagen, neu ausgekleidet von den Lehrlingen der Lehrwerkstatt Bern.

Leider gab es auch wieder zerstörerisches Hochwasser an der Bahnanlage. Die Schäden wurden allerdings in gewohnter Weise mit einem grossen Effort provisorisch wieder repariert.

Die Sennin Monika in Gletsch begann den Keller mit den feinen Käselaibern zu füllen. Der Wanderweg entlang der Bahnstrecke ist ein Genuss zu begehen. Auch in den Werkstätten läuft alles rund. Ein Wermutstropfen ist die Tatsache, dass wird die Lokalitäten in Chur nächstes Jahr räumen müssen. Die Lok 9 findet ein neues Zuhause in Realp. Wohin die Vierkuppler zur Fertigstellung umziehen müssen, ist noch nicht bekannt. Grund genug, um nochmals die Werkstatt am 22. September am «Tag der offenen Tür» zu besichtigen.

**Generalversammlung der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,  
Samstag, 30. Juni 2012 in Andermatt**

## Gut besuchte Aktionärsversammlung

Von Oskar Laubi, VR-Präsident

Oskar Laubi begrüsst 272 anwesende Aktionärinnen und Aktionäre – praktisch gleich viele wie letztes Jahr in Oberwald. Zusammen mit den 2270 durch den Organvertreter Hermann Walser und den Stimmrechtsvertreter Joe Walker vertretenen Aktionären und Aktionärinnen belief sich das Total der Aktienstimmen auf 79'589. Das ist eine respektable Grösse, welche das grosse und engagierte Interesse an unserer Dampfbahn widerspiegelt. In seinem Eingangsreferat stellte der VR-Präsident fest, dass die etwa 700 Mitarbeitenden – die Fronis – auch im Geschäftsjahr 2011 mit unverminderter Kraft und Energie das gesteigerte Angebot an fahrplanmässigen Zügen aufrechterhalten haben. Über 31'000 Fahrgäste haben das Erlebnis einer Furka-Dampfbahnfahrt genossen. Der Umsatz konnte auf knapp Fr. 1,4 Millionen gesteigert und der Betriebsverlust gegenüber den Vorjahren deutlich vermindert werden. Die Standard-Traktanden wie Geschäftsbericht, Abnahme

der Jahres-Rechnung, Verbuchung des Jahreserfolges und Entlastung der Organe wurden jeweils ohne Diskussion einstimmig genehmigt. Im letzten Jahr ist der gesamte Verwaltungsrat für eine 3-Jahresperiode gewählt worden; unter dem Traktandum Wahlen war deshalb einzig die Wiederwahl der Revisionsstelle vorgesehen. Einstimmig und mit Akklamation ist die PricewaterhouseCoopers für weitere drei Jahre verpflichtet worden. Gespannt war man auf den Auftritt von Urs Züllig, der am 1. Januar dieses Jahres den langjährigen Peter Bernhard in der Funktion des Geschäftsführers der DFB AG abgelöst hat. Urs Züllig berichtete über den engagierten Einsatz der zahlreichen Fronis, welche unter der Leitung der Gebrüder Willi die Schäden aus dem Oktober-Unwetter des vergangenen Jahres behoben haben. Zusammen mit den zahlreichen projektierten Bildern erhielt die Versammlung einen realistischen Eindruck über die Art und das nötige Ausmass des Einsatzes. Dank



Foto: Jürg Zimmermann

*Es sind 272 Aktionäre/-innen anwesend. Mit den Stimmen des Organ-Vertreters Hermann Walser und des Stimmrechtsvertreters Joe Walker belief sich das Total der Aktienstimmen auf 79'589 – eine respektable Grösse. / 272 actionnaires étaient présents. Avec les voix du représentant du CA Hermann Walser et du mandataire indépendant Joe Walker, le nombre de voix d'actionnaires s'élevait à 79'589 – un chiffre respectable.*



Foto: Jürg Zimmermann

Geschäftsführer Urs Züllig kann von einem guten Start in die neue Saison sprechen. / Urs Züllig, le directeur de l'entreprise, a pu confirmer le bon début de la nouvelle saison.

vielen, unermüdlich geleisteten Arbeitsstunden konnte der geplante Saisonbeginn am 23. Juni eingehalten werden. Nicht zu vergessen: Neben den Reparaturarbeiten waren ja auch die Räumung des ausserordentlich hohen Schneebestandes auf den Schienen und bei den Bahnhöfen/Haltestellen zu bewerkstelligen – ganz zu schweigen vom jährlichen Wiederaufbau der Steffenbachbrücke. Mit Interesse hat man von Urs Züllig dann zudem erfahren, welche Probleme er auf die DFB AG zukommen sieht und wie er die Strategie entwickelt, diesen zu be-



Foto: Jürg Zimmermann

Gemäss Oskar Laubi, Präsident der DFB AG, konnte der Umsatz der Bahn gesteigert und der Betriebsverlust gegenüber den Vorjahren deutlich vermindert werden. / Selon Oskar Laubi, président du DFB SA, le chiffre d'affaire du Train a pu être augmenté et la perte d'exploitation notablement diminuée par rapport aux années précédentes.

gegenen. Der spontane Applaus der GV drückte Dank für die Ausführungen, aber auch Vertrauen in ihn aus.

Bernd Hillemeyr berichtete als Mitglied des Stiftungsrates über die Erfolge der Mittelbeschaffung und machte Ausführungen zu den verschiedensten Unterstützungen zugunsten der Dampfbahn. Robert Frech, Präsident des Vereins, gab einen Einblick in die wertvollen Arbeiten der Sektion Aargau: In den Werkstätten in



Foto: Jürg Zimmermann

Der Vorstand der DFB AG Walter Knobloch, Peter Bürker, Hermann Walser (Vizepräsident), Ernst Künzli, Oskar Laubi (Präsident) Urs Züllig (Geschäftsführer), Theo Stolz, Franz Kissling, Jean-Pierre Dériaz / Le comité du DFB SA, Walter Knobloch, Peter Bürker, Hermann Walser (vice-président), Ernst Künzli, Oskar Laubi (président), Urs Züllig (directeur), Theo Stolz, Franz Kissling, Jean-Pierre Dériaz

Aarau werden in Tausenden von Arbeitsstunden historische Personenwagen instandgestellt und renoviert.

Der Antrag eines Aktionärs, dass die Beschlüsse einer GV nicht rechtsgültig sein sollen, wenn ein Aktionär die briefliche Einladung nicht erhalten habe, wurde mit lediglich zwei Gegenstimmen abgelehnt. Nach gut zwei Stunden konnte der Präsident eine lebendige Versammlung schliessen und zum Apéro einladen.

## Gönner-Event 2012 der Stiftung Furka-Bergstrecke vom 16. Juni

# Dankeschön-Fahrt aufs Briener Rothorn

Von Walter Benz und Ruedi Traub

Jedes Jahr werden die GönnerInnen der Stiftung zu einer uns verbundenen Organisation mit «Dampf» und historischen Wurzeln zum Event und verbindenden Gesprächen und Informationen eingeladen. Dieses Jahr besuchten wir die Brienz-Rothorn Bahn verbunden mit einer Schifffahrt auf dem Dampfschiff Lötschberg.

Vom 1. April 2011 bis 31. März 2012 haben uns 101 SpenderInnen den Betrag von Fr. 240'000.– überwiesen. Dafür danken wir herzlich! Als Anerkennung

dieser wertvollen Beiträge haben wir dafür gemäss unserem Reglement alle SpenderInnen, die uns in dieser Zeit 2000.– Schweizer Franken oder mehr überwiesen haben, zum Event 2012 eingeladen. Zum Apéro, an der Talstation, hiess Walter Benz, der den Event organisierte, GönnerInnen und Gäste willkommen, verdankte die Spenden und gab organisatorische Hinweise. Simon Koller, Direktor der BRB folgte mit launigen Worten auf Romanisch. Auf Deutsch stellte er uns



Foto: Ruedi Traub

Die BRB 6, eine H 2/3 der SLM, Baujahr 1933, beim Wasserfassen auf der Planalp. / La BRB 6, une H 2/3 de la SLM, année 1933, lors de la prise d'eau à la Planalp.



Foto: Ruedi Traub

Walter Benz, Organisator des Gönner-events / Walter Benz, membre de l'Association des donateurs

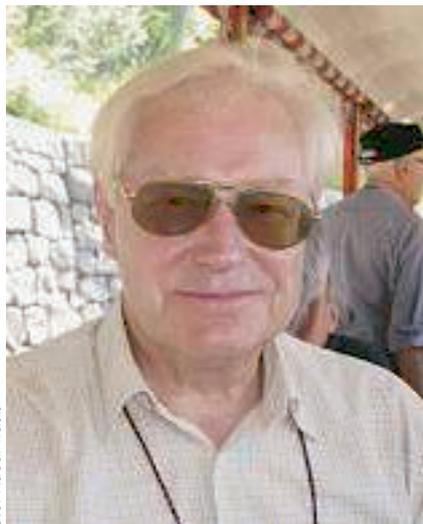


Foto: Ruedi Traub

Hermann Walser, VR-Vizepräsident und Vertreter der DFB AG im Stiftungsrat / Hermann Walser, vice-président du CA et représentant du DFB SA au Conseil de Fondation



Foto: Ruedi Traub

Simon Koller, Direktor der BRB / Simon Koller, directeur du BRB

das Team vor, welches uns auf den Gipfel bringen würde sowie einige technische Einzelheiten der Bahn, die übrigens mit System Abt fährt (Spurweite 800 mm). Bei schönstem Wetter dampfte das Züglein mit 9 km/Std. den Berg hinan. Die Aussicht wurde von Höhenmeter zu Höhenmeter grandioser. Tief unten der blaue Brienzensee, überragt von den drei berühmten Gipfeln Eiger, Mönch, Jungfrau und ganz hinten die weiteren 4000er, Lauteraarhorn, Schreckhorn, Finsteraarhorn. Nach einem «Wasserstopp» auf der Planalp erreichte die Komposition 55 Minuten nach Abfahrt den Gipfel. Nach einem feinen Essen und gutem Wein ergriffen Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl und Verwaltungsrats-Vizepräsident Hermann Walser das Wort und informierten

seitens Stiftung und Aktiengesellschaft. Die grossen Unwetterschäden, deren Behebung und die doch noch fristgerechte Eröffnung unserer Bahn waren Hauptthema. Auch wies er darauf hin, dass an unserer Bahn noch mehrere Stellen unbesetzt sind, zum Beispiel fehlen uns Ingenieure und verschiedene Mitglieder der Geschäftsleitung. Bestens eingeführt hat sich der neue Geschäftsleiter Urs Zülig, der im Januar den zurückgetretenen, sehr verdienten Peter Bernhard abgelöst hat. Je nachdem, wo man sass, war die Rückfahrt ebenso spektakulär, wie die Bergfahrt. Um das berühmte Bild auf Brienz beim Felsenfenster zu machen, war «Schiessbereitschaft» absolute Voraussetzung. Am See stand unser Schiff «Lötschberg» bereit. Auf Deck herrschte

Gedränge und so war es naheliegend, sich im wunderschönen Salon ein Bierchen zu genehmigen. In Interlaken Ost verabschiedeten sich Gönner und Gönnerinnen mit schönen Erinnerungen an den herrlichen Ausflug und die gegenseitigen Kontakte.



Foto: Bernd Hillemeyr

Die Komposition fährt über den Müllbach, rechts die Überreste der alten Brücke / La composition franchit le Müllbach, à droite, les vestiges de l'ancien pont



Foto: Bernd Hillemeyr

Max Annen (IT), Simone Hurter (Mitgliederdienst), Röbi Frech (Präsident VFB) und Peter Riedwyl, Präsident der Stiftung SFB (von links nach rechts) / Max Annen (IT), Simone Hurter (Service membres), Röbi Frech (président ALSF) et Peter Riedwyl, président de la Fondation SFB (de g à d)



Foto: Ruedi Traub

Die herrliche Aussicht auf den Brienzensee. / Superbe vue sur le lac de Brienz.

# Die Saison 2012 – was es dazu alles brauchte

## Rückblick und Perspektiven

Urs W. Züllig, Geschäftsleiter

- Die Saison 2012 ist eröffnet - was es dazu alles brauchte
- Projekte in Ausführung und Planung - ein Ueberblick
- Blick in die Zukunft



DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Generalversammlung 30-6-2012 in Andermatt

## Das Unwetter – Solidarität bei der Spendenaktion



## Die Schneeräumung



## Die Behebung der Unwetterschäden im Wallis



## Die Behebung der Unwetterschäden im Urnerland



## Die Auswinterung



## Wir machen den Weg frei



## Ist die DFB eine Reise wert - Was ist neu ?

- Neue Website mit Gästebuch
- Hipp'sche Wendescheibe in Realp in Betrieb
- Abenteuer Rottenschlucht unbedingt ausprobieren
- Gletsch mit Audioguide entdecken

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Generalversammlung 30-6-2012 in Andermatt

# Projekte der DFB AG – ein Überblick

HG 4/4 / Lok 9 / Werkstätte Chur



Werkstatterweiterung Realp



Werkstatterweiterung Realp – Neue Bekohlungsanlage



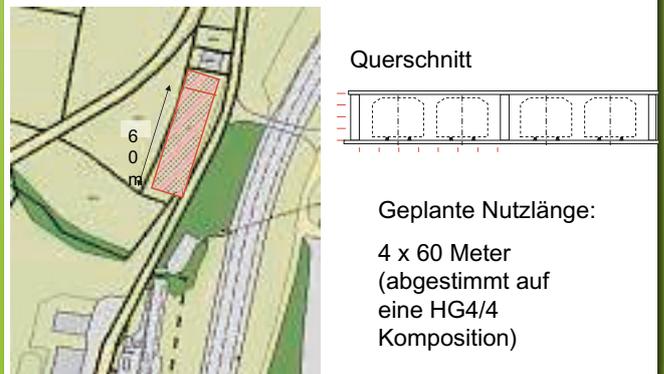
Daueraufgaben: Gleiserneuerung / Tunnelanierung / Bauwerkkontrolle



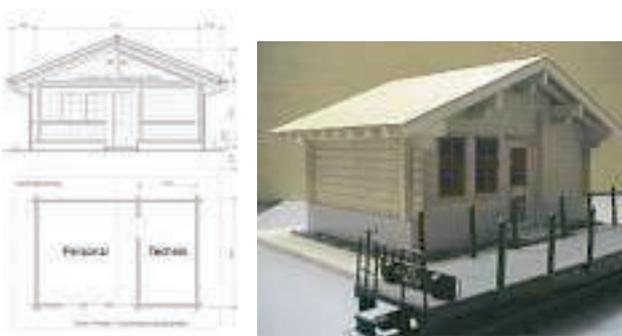
Geplante Vorhaben: Reussohlensanierung km 57.400 - 57.600



Geplante Vorhaben: Wagenhalle Realp



Geplante Vorhaben: Dienstgebäude Oberwald



## Blick in die Zukunft

- Fahrplan 2013
  - Strategie 2014 +
  - Verjüngung
  - Professionalisierung / Spezialisierung
- und das wichtigste dabei:
- die Freude der Froni's erhalten, damit sie möglichst viele Passagiere und potentielle Mitarbeiter mit dem „Furka Virus“ anstecken

Einweihungsfeier mit Gästen für eine rüstige 109-Jährige im Hotelpark

## Wettersäule mit viel Symbolwert

von Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktion

*GLETSCH (fi) – Restauratoren der Lambrechtschen Wettersäule und Gäste haben sich am 15. Juli zur Einweihungsfeier mit kirchlicher Segnung getroffen.*

«Die im Auftrag der Immobilien Gletsch AG durch die Wagenwerkstatt Aarau und die Panatec AG Stäfa restaurierte Wettersäule ist von grosser Symbolik», stellte Paul Güdel fest, der im Namen der IG Gletsch im Hotel «Glacier du Rhône» die Gäste begrüßte. Er würdigte den Aufbau der Hotelsiedlung durch die Familie Seiler. Die sich heute im Besitz des Staates Wallis befindende Immobilien Gletsch AG als Eigentümerin der Anlage und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hätten zusammengearbeitet, um diesen Ort von nationaler Bedeutung zu fördern. Die Erhaltung und sinnvolle Nutzung sei eine anspruchsvolle Aufgabe, zumal die Saison mit etwa 70 Tagen sehr kurz ist. So müsse man neben der wirtschaftlichen auch die ideelle Wertschöpfung im Auge behalten. Paul Güdel freute sich denn auch mit Hans Hallenbarter von der Immobilien Gletsch AG einen Vertreter des Kantons Wallis begrüßen zu dürfen. Ein besonderer Gruss galt auch Mark Andreas Seiler, dem das Schicksal des Stammhauses der Hoteldynastie Seiler und von ganz Gletsch ein Herzensanliegen ist. Die Bedeutung Gletschs für die DFB zeigte sich in der Anwesenheit von Geschäftsleiter Urs Züllig.

Im Mittelpunkt standen indessen die Leute der Wagenwerkstatt Aarau und der Panatec AG Stäfa, die in liebevoller Arbeit unentgeltlich der Wettersäule zu neuem Glanz verholfen haben. Als Zeichen für das gute Einvernehmen unter den Beteiligten überreichte Paul Güdel Hans Hallenbarter eine Modell-Dampflok. Der Kantonsvertreter verdankte die Geste und erinnerte daran, dass es einst Pläne gab, Gletsch für die Energiegewinnung unter Wasser zu setzen. Der Kanton sei an der Erhaltung der Hotelsiedlung interessiert und arbeite

an einem Konzept für die Erhaltung und Weiterführung des «Glacier du Rhône». Er verhehlte aber nicht, dass dies mit einem sehr hohen Aufwand verbunden sein wird.

### Einsegnung der Wettersäule

Im Hinblick auf den symbolischen Charakter für alle zu schützenden Kulturwerte in Gletsch ist die Wettersäule bei garsichtigstem Wetter gesegnet worden. Die in der Gemeinde Obergoms wirkende Seelsozialerin Eleonora Biderbost vermochte mit ihren Betrachtungen und Texten aus der Bibel den Bogen vom Zeitlichen zum Ewigen zu schlagen. Sie riet den Versammelten, die mit Gesang und Gebet in die Weihehandlung einbezogen waren, die Kräfte der Natur und der Technik nicht zu unterschätzen. Im Anschluss daran montierte Heinz Unterweger eine Plakette, die Auskunft über die Restaurierung und die Beteiligten gibt.

Das Hotel, das schon den Begrüssungsapéro spendiert hatte, lud vor dem Segnungsakt zu Tisch und bewies seine gastronomische Leistungsfähigkeit mit einem ausgezeichneten Mahl. Sepp Inderkum und seine Musikanten sorgten dabei bestens für Stimmung.



Foto: Hansueli Fischer

Wettersäule vor dem «Glacier du Rhône» / Colonne météo devant le «Glacier du Rhône»



Foto: Hansueli Fischer

Eleonora Biderbost segnet die Wettersäule. / Eleonora Biderbost bénit la colonne météorologique



Foto: Hansueli Fischer

Gruppenbild der Einweihungsteilnehmer / Photo de groupe des participants à l'inauguration

## Kapitalerhöhung 2011/2012

# Aufruf an die Freunde der Dampfbahn

von Oskar Laubi, VR Präsident

Im Jahre 2000 ist die Strecke Realp–Gletsch in Betrieb genommen worden, seither haben Tausende von Freiwilligen in Zehntausenden von Arbeitsstunden an der Fertigstellung des Abschnitts Gletsch–Oberwald gearbeitet – und am 12. August 2010 hat die Einweihung stattgefunden und ist die durchgehende Strecke von Realp bis Oberwald in Betrieb genommen worden.

Wir haben ein wichtiges Etappenziel erreicht. Trotz diesem erreichten Meilenstein, trotz dem nach wie vor unermüdlichen Einsatz unserer zahlreichen freiwilligen Mitarbeitenden und trotz den wichtigen finanziellen Beiträgen und zahlreichen Spenden und vielfältigen Unterstützungen sind die der DFB AG gestellten Aufgaben ohne weitere finanzielle Mittel nicht zu realisieren:

- Die Inbetriebnahme der durchgehenden Strecke von Realp nach Oberwald beansprucht die Dampflokomotiven ausserordentlich. Nicht alle heute im Einsatz stehenden Loks sind der Beanspruchung gewachsen – deren aufwendigen Hauptrevisionen sind früher als geplant fällig.
- Der Unter- und Oberbau der Strecken muss sukzessive erneuert werden; Tunnels, Brücken, Mauern usw. müssen saniert werden; die Sanierung des Scheiteltunnels ist zwar angefangen worden, aber es sind noch weitere Etappen notwendig und geplant. Mit der Kapitalerhöhung 2012 soll dafür gesorgt werden, dass diese dringenden Projekte zeit- und bedarfsgerecht in Angriff genommen bzw. abgeschlossen werden können.

Im Weiteren ist es das Ziel, die bestehenden, verzinsbaren längerfristigen Fremdkapitalschulden weiter abzubauen.

Wir versprechen Ihnen keine Bar-Dividenden – die Rendite einer DFB-Aktie ist anderer Art:

- Sie sind Mit-EigentümerIn eines ausserordentlich wertvollen Kulturgutes in den Alpen.
- Sie ermöglichen und unterstützen einen guten Tourismus in die wirtschaftlich benachteiligten Regionen Urserental und Obergoms.
- Sie tragen mit einer Aktie bei, ein Unternehmen zu erhalten, das Tausenden von Freiwilligen eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung bietet.

Zeichnen Sie Aktien – für sich, für Ihre Kinder, für Freunde. Verlangen Sie den Prospekt mit Zeichnungsschein bei «DFB-Aktienregister», Postfach 141, 6490 Andermatt, oder per E-Mail an aktienregister@dfb.ch. Über den Internet-Pfad [www.DFB.ch/?AK1](http://www.DFB.ch/?AK1) können Sie Aktien ohne Umweg direkt bestellen!

Wir danken Ihnen.

## Härtetest mit Bravour bestanden

# Die Saison 2012 ist in vollem Schwung

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist eine bisher erfreuliche Saison 2012 mit gut ausgelasteten Dampfzügen bereits weit fortgeschritten. Wie an dieser Stelle prognostiziert, konnte der Betrieb pünktlich am 23. Juni aufgenommen werden. Gerade als die vor der Eröffnung besonders stark geforderte Bauabteilung und die Dieselcrew einen Gang zurückschalten wollten, trafen am Montag 2. Juli die ersten Meldungen über den Starkregen und das Hochwasser der Furkareuss (eindrückliche Bilderstre-

cke siehe [www.dfb.ch/Neuigkeiten](http://www.dfb.ch/Neuigkeiten)) ein. Diese liessen nichts Gutes erahnen – die Schadensaufnahme zeigte Murgänge, Hangrutschungen, unterspülte Brückwiderlager und Stützwerke und einen komplett anderen, deutlich abgesenkten Flusslauf der Furkareuss. Bis zum nächsten Betriebstag blieben genau vier Tage Zeit. In einer beispiellosen Aktion (siehe auch Bericht von Walter Willi) konnten in den folgenden drei Tagen die kritischen Schadstellen repariert, gesichert oder mittels einer Gleisverschiebung in einen fahrbaren Zustand gebracht werden. Am Donnerstag um 16 Uhr, also genau 18 Stunden vor dem nächsten fahrplanmässigen Zug, wurde die Strecke wieder freigegeben – ohne dass unsere Passagiere etwas von den Vorfällen gespürt hätten. Allen Beteiligten gebührt ein riesiger Dank für den grossartigen Einsatz – welcher selbst für unsere Profis einen ausserordentlichen Kraftakt darstellte. Es erfüllt

den Geschäftsleiter mit Stolz, mit einer solchen Equipe zusammenarbeiten zu dürfen. In einer zweiten Phase werden zur Zeit aufwendige und teure Sicherungsmassnahmen an den unterspülten Stellen getroffen, um potentiell gravierende Folgeschäden bei künftigen Hochwassern zu vermeiden. Glücklicherweise konnten und können diese Schäden mit den Mitteln, welche für die Unwetterschäden von Oktober 2011 gesammelt wurden, abgedeckt werden. Trotzdem sind wir für die Präventionsarbeiten auf weitere Mittel angewiesen und danken allen Spendern herzlich für einen Beitrag auf das Unwetterkonto. Nebst dem eigentlichen Bahnbetrieb kann der aufmerksame Besucher zahlreiche weitere Baustellen und Neuerungen entdecken. In Realp wächst die Werkstätterweiterung aus dem Boden – die wöchentlichen Fortschritte sind augenfällig und auch erforderlich, wenn das Gebäude bis zum Wintereinbruch

im Rohbau fertiggestellt sein soll. Gleich daneben konnte die neue Bekohlungsanlage in Betrieb genommen werden und erleichtert dank kreativen, von unseren Praktikern entwickelten Lösungen das Leben unserer Lokcrews.

Nebst diesen offensichtliche Baustellen gibt es natürlich auch die (noch) weniger sichtbaren – ich spreche von Projekten in der Planungsphase oder von Optimierungsschritten für die nächste Saison. In die erste Kategorie fallen zum Beispiel, wie auch an der Generalversammlung der Aktionäre berichtet, das Betriebsgebäude in Oberwald, die künftige Wagenhalle in Realp oder der Umzug der Werkstätte Chur im Frühjahr 2013 an einen neuen Standort.

In die zweite Kategorie fallen die Verbesserungen und Optimierungsschritte für die Saison 2013 – auch diese wol-

len rechtzeitig geplant sein – zudem wird manch ein Thema am besten gleich angepackt, wenn die Nachteile während des Betriebs am augenfälligsten sind.

Eine vor kurzem erstellte Studie hat das Erlebnis bei unserer Bahn aus Sicht des Fahrgastes durchleuchtet. Das Ergebnis war höchst erfreulich und hat gezeigt, das die eigentliche Fahrt mit der Dampfbahn in allen Aspekten sehr gute Noten erhält und unserem Credo, die Begeisterung der Mitarbeitenden auf die Gäste zu übertragen, nachgelebt wird. Ein herzliches Dankeschön an alle Freiwilligen, die dies im täglichen Einsatz vorleben.

Deutlicher Verbesserungsbedarf wurde vor respektive nach der Fahrt identifiziert – diese Defizite sind erkannt und fließen nun (siehe vorheriger Abschnitt) in die Planung der Saison 2013 ein.

Falls Sie also die Begeisterung unserer Freiwilligen noch nicht erlebt haben oder sich persönlich die Fortschritte ansehen möchten, ist es höchste Zeit eine Reise an die Furka zu planen – am besten nehmen Sie gleich noch Ihre Freunde oder Bekannten mit, mit denen Sie schon länger mal an die Furka reisen wollten.

Als Alternative zum auch mal ausgebuchten Dampfzug ab Realp kann ich Ihnen die eine Fahrt ab Oberwald zurück nach Realp, das Eintauchen in die spannende Geschichte von Gletsch geführt vom neuen Audioguide in Verbindung mit dem Abenteuer Rottenschlucht wärmstens empfehlen. Unser Dieselzug ohne Reservationspflicht, dafür mit offenen Aussichtswagen fährt Freitag, Samstag und Sonntag bis zum 30. September. Ich freue mich, Sie an der Furka zu treffen.

---

**Verein, Aktiengesellschaft und Stiftung sind Teile eines Ganzen**

## Leitbild Furka-Bergstrecke

**Von Robert Frech (VFB), Oskar Laubi (DFB) und Peter Riedwyl (SFB)**

*Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB), die DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG (DFB) und die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) sichern zusammen den Erhalt und den Betrieb des Kulturgutes Furka-Bergstrecke. Nun zeigen die drei Organisationen mit einem gemeinsamen Leitbild, dass sie Teile eines Ganzen sind.*

### **Gruppe Furka-Bergstrecke**

Familie Brunner lässt sich mit ihren beiden Kindern auf das Abenteuer Dampfbahn ein. Auf ihrer Fahrt von Realp nach Oberwald gönnen sie sich einen Aufenthalt in Gletsch. Gleich beim Bahnhof stöbern die vier im SouvenirShop. Mit neuen Baseballkappen auf den Köpfen und der Furka-Wanderkarte im Rucksack geht es weiter zum InfoPoint. Hier wird ihnen schnell klar, dass ihr Aufent-

halt in Gletsch kaum reicht, um alles zu sehen. Sie sind froh um die Beratung durch die liebenswürdige Frau vom InfoPoint. Die Brunners werden ihren Tag bei der Dampfbahn weiter geniessen. Dass dies nur dank den Leistungen dreier Organisationen möglich ist, ist für die vier nebensächlich.

Insider wissen natürlich, dass die drei Organisationen VFB, DFB und SFB in einer arbeitsteiligen und zugleich koordinierenden Weise ihren Beitrag zum Kulturgut Furka-Bergstrecke leisten. Der Zusammengehörigkeit der drei Organisationen soll mit der Bezeichnung «Gruppe Furka-Bergstrecke» Ausdruck verliehen werden.

### **Leitbild Furka-Bergstrecke**

Das Leitbild Furka-Bergstrecke wurde im Auftrag der Präsidentenkonferenz

durch eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Max Graf (SFB) und den Mitgliedern Walter Benz (SFB), Robert Frech (VFB), Jean-Pierre Deriaz (DFB), Pepi Helg (VFB) und Hans Tribolet (DFB) erarbeitet. Die Mitglieder des Zentralvorstandes VFB, des Verwaltungsrates DFB und des Stiftungsrates SFB konnten an der Erstellung des Leitbildes mitwirken.

Dem Leitbild Furka-Bergstrecke, bestehend aus den Teilen Vision, Mission und Kernwerte, kommt eine sinngebende und bindende Funktion zu. Damit dient es als internes und externes Kommunikationsinstrument, von dem sowohl eine Orientierungs-, Legitimations- wie auch eine Motivationsfunktion ausgeht.

Mit der Vision werden die langfristigen Entwicklungsziele definiert, mit denen die Gruppe Furka-Bergstrecke wirken will. Die Mission umfasst die zentralen Aufga-

ben und Handlungsmaximen, die wahrzunehmen und zu erfüllen sind, um die Vision zu erreichen. Mit den Kernwerten wird ausgedrückt, an welche konkreten Verhaltensstandards und Werte sich die Gruppe Furka-Bergstrecke auf dem Weg zur Vision hält.

### Umsetzung des Leitbildes

Das Leitbild Furka-Bergstrecke, obwohl von den zuständigen Organen der drei Organisationen genehmigt, stellt zurzeit lediglich eine Sammlung von Aussagen auf einem Stück Papier dar. Das Leitbild wird erst zur gewünschten Weiterentwicklung der Gruppe Furka-Bergstrecke beitragen, wenn es umgesetzt ist. Dies geschieht in vielen einzelnen Aktionen, Projekten und Verhaltensweisen. Von besonderer Wichtigkeit dabei ist die partizipative Einbindung der Menschen, die sich in der Gruppe Furka-Bergstrecke engagieren. Dies soll dadurch erreicht werden, indem das Leitbild Furka-Bergstrecke als Vorgabe für weitere Leitbilder dient. So können die drei Organisationen ihre eigenen Leitbilder erstellen. Das Leitbild VFB könnte zum Beispiel der Ausgangspunkt für Leitbilder der einzelnen Sektionen sein. Nach dem gleichen Muster lassen sich Funktionsleitbilder erstellen. So könnte es zum Beispiel für das Marketing DFB nützlich sein, über ein eigenes Funktionsleitbild zu verfügen.

Die während dem Erstellen eines Leitbildes geführten Diskussionen und Auseinandersetzungen unter den Beteiligten führen zu neuen Erkenntnissen und Lösungen. Damit entsteht in deren Köpfen neues Wissen, das im Sinne einer lernenden Organisation der ganzen Gruppe Furka-Bergstrecke zugutekommt.

#### Leitbild Furka-Bergstrecke auf

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

#### Die Seite mit dem Leitbild

[www.dfb.ch/?leitbild](http://www.dfb.ch/?leitbild)

#### Über das Leitbild diskutieren lässt sich im Forum Leitbild

[www.dfb.ch/?forumleitbild](http://www.dfb.ch/?forumleitbild)

### Dank

Wir bedanken uns bei allen Personen, die sich an der Erarbeitung des Leitbildes Furka-Bergstrecke beteiligt

haben. Ebenfalls bedanken wir uns schon im Voraus bei all denjenigen, die zu dessen Umsetzung beitragen werden.

### Vision

- Wir - die Gruppe Furka-Bergstrecke, bestehend aus Verein, Aktiengesellschaft und Stiftung - wollen mit dem Kulturgut Furka-Bergstrecke eine exklusive touristische Attraktion in der Mitte der Schweizer Alpen an der Furka sein.
- Wir wollen einen nachhaltigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Gott-hard Regionen, insbesondere des Urserentals und des Goms leisten.
- Wir wollen Menschen unterschiedlicher Herkunft und Altersstufen von der Furka-Bergstrecke begeistern, damit sie sich uns anschliessen und mithelfen, den Erhalt und den Betrieb unserer Nostalgie-Bahn für kommende Generationen zu sichern.

### Mission

- Wir erinnern uns dankbar unserer Pioniere, die gegen alle Widerstände und mit Beharrlichkeit die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke erreichten, das Kulturgut retteten und damit Geschichte schrieben.
- Wir bestehen aus Verein, Aktiengesellschaft und Stiftung und bilden ein grosses Netzwerk von Menschen, die mit mehrheitlich freiwilliger Arbeit, mit Naturalien und finanziellen Mitteln die Furka-Bergstrecke unterstützen. Das Zusammenwirken dieser Menschen auf ein gemeinsames Ziel hin ist die eigentliche Kernkompetenz der Gruppe Furka-Bergstrecke.
- Wir stellen den Erhalt und Betrieb des Kulturgutes Furka-Bergstrecke, bestehend aus Bergstrecke, Bahninfrastruktur und Rollmaterial sicher. Primär wird der Betrieb mit Dampftraktion gewährleistet.
- Wir bieten unseren Gästen ein umfassendes, emotionales Erlebnis mit nostalgischer Bahnfahrt, attraktiven kulturellen Angeboten in einzigartiger Natur und begeisternder Ambiance an. Wir sind glücklich, wenn unsere Fahrgäste wiederkommen, uns weiter empfehlen oder sich sogar selber bei uns engagieren.

### Kernwerte

- Wir pflegen einen kooperativen Führungsstil.
- Wir legen die übergeordneten Ziele der Furka-Bergstrecke gemeinsam fest und überprüfen sie jährlich auf ihre Aktualität und passen sie gegebenenfalls an.
- Wir betrachten die Pflege der jeweiligen strategischen Partner der Gruppenmitglieder als Führungsaufgabe.
- Wir setzen die übergeordneten Ziele um, indem Verein, Aktiengesellschaft und Stiftung entsprechend ihrem Grundauftrag Aufgaben übernehmen und diese in eigener Verantwortung und Kompetenz erledigen.
- Wir streben bei unseren Projekten Ausgewogenheit zwischen nostalgischen, ökologischen und ökonomischen Werten an.
- Wir sehen in der Verwirklichung unserer Mission eine Aufgabe, die den Menschen, die sich dafür engagieren, Sinn, Anerkennung und dadurch Zufriedenheit bietet. Wir begegnen einander mit Offenheit, Respekt und Wertschätzung.
- Wir schaffen günstige Bedingungen, damit der Gruppe Furka-Bergstrecke das benötigte Wissen zur Verfügung steht.
- Wir treten wo immer möglich mit einem einheitlichen Erscheinungsbild auf.
- Wir informieren bei Ereignissen von öffentlichem Interesse koordiniert und zeitgerecht, offen und transparent. Dabei bevorzugen wir den Dialog.

Interview mit Robert Frech

## Der VFB-Präsident zur konkreten Umsetzung des neuen Leitbildes

### **dadf: Was bewirkt das neue Leitbild der Gruppe Furka-Bergstrecke für den VFB?**

Röbi Frech: Mit dem gemeinsamen Leitbild gibt sich die Gruppe Furka-Bergstrecke eine klare Aussage über den Weg, welcher zur Erhaltung und Betrieb der Furka-Bergstrecke zu beschreiten ist. Es zeigt auf, wie die Ziele der drei Organisationen Verein, Aktiengesellschaft und Stiftung zu erreichen sind und gibt vor, auf welche Werte besonders geachtet werden muss, damit der Fortbestand für die Zukunft gesichert werden kann.

### **dadf: Was bringt es für die tägliche Arbeit des VFB-Präsidenten und des gesamten Vorstandes?**

Röbi Frech: Für den VFB heisst es nun ein dem Vereinszweck und dessen Zielen entsprechendes Leitbild zu entwickeln, welches dem neuen Gruppenleitbild entspricht, jedoch die speziellen Eigenheiten des Vereins hervorhebt. Dieses gilt dann auch sektionsübergreifend in allen Führungsebenen. Daraus Massnahmen abzuleiten und zu formulieren, wird eine der Aufgaben des ZV in der nächsten Zeit sein, mit denen er sich intensiv beschäftigen muss.

### **dadf: Was sind die grössten Herausforderungen für den VFB?**

Röbi Frech: Folgende Themen sind verstärkt und mit mehr Intensität anzugehen:

1. Die Mitgliederentwicklung des Vereins muss vermehrt angegangen werden. Um dies zu erreichen, muss eine gezielte Werbung in den Medien und gleichzeitig gemeinsam mit den Sektionen koordiniert werden. Leider stagniert im Moment der Bestand oder nimmt sogar ab. Mit dem neuen DFB-

Webportal und dem direkten Zugang zur Mitgliederanmeldung ab Homepage haben wir jedoch bereits ein wichtiges Instrument geschaffen. Um bei Teilnahmen an relevanten Messen, Ausstellungen und sonstigen wichtigen Anlässen als VFB erkannt zu werden, sind wir daran, unseren Auftritt zu vereinheitlichen und für das Publikum attraktiv und überzeugend zu gestalten.

2. Die Medienpräsenz für die Gruppe Furka-Bergstrecke muss intensiviert werden. Wir wollen erreichen, dass der VFB «praktisch» jedermann und jederfrau ein Begriff ist. Dazu gehört auch ein weiterer Ausbau der Internetpräsenz der Sektionen im neuen Webportal.
3. Der Umgang mit den sozialen Medien wie etwa Facebook und Twitter. Auf jeden Fall bedeutet dies, die nötigen Kompetenzen und Ressourcen aufzubauen.
4. Die Suche nach Freiwilligen (Fronis), welche bereit sind für die Gruppe Furka-Bergstrecke in irgendeiner Art ihre Arbeitskraft und Freizeit zur Verfügung zu stellen, muss vermehrt thematisiert werden. Dazu müssen Gefässe geschaffen werden, die genau beschreiben, welcher Art die zu besetzenden Funktionen sind, damit sich der Interessent vorgängig informieren kann. Dazu gehören auch gezielte Ausbildungsmöglichkeiten und dessen zeitliche Inanspruchnahme. Es müssen aber auch entsprechende Quellen, welche als Potential für Freiwillige erkannt werden, direkt angegangen werden.



Röbi Frech

### **dadf: Was möchtest du als VFB-Präsident zusätzlich noch erreichen?**

Röbi Frech: Als Gruppe sind wir heute ein Bahnunternehmen, welches den Kinderschuhen entwachsen ist. Der Pioniercharakter der Anfänge ist abgelöst worden durch eine betriebliche Routine mit hoher Professionalität. Was mir je länger je mehr Sorgen bereitet ist, dass die Bereitschaft für Freiwilligenarbeit in unserer kurzlebigen Zeit immer mehr schwindet, was sich nachteilig für die Zukunft unserer Furka-Bergstrecke auswirken wird. Wir sind dazu aufgerufen alles daran zu setzen, dass unser Kulturgut auch für die kommenden Generationen erhalten bleibt. Ein weiteres Anliegen ist für mich die rasche Inangriffnahme der Planung und die Realisierung der Wageneinstellhalle. Es kann nicht sein, dass unsere Mitarbeitenden der Werkstatt Aarau ihre wertvolle Zeit dauernd für Revision und Instandhaltung des vorhandenen Rollmaterials einsetzen müssen und keine Kapazität mehr haben um weiter dringend benötigtes Rollmaterial für die zusätzlichen Kompositionen mit den neuen Loks HG4/4 zu erstellen. Die Lebensdauer eines Nostalgiewagens ist heute 15 Jahre. Wenn er aber für die Zeit ausserhalb der Fahrsaison in einer geeigneten Halle abgestellt werden könnte, würde sich seine Lebensdauer auf 40 bis 45 Jahre erhöhen.

### **dadf: Wie bist du zum VFB gekommen?**

Röbi Frech: Das ist eine abenteuerliche Geschichte. Ich war lange Jahre als Gemeinderat in meiner Gemeinde tätig. In dieser Zeit wurde im Unteren Aaretal ebenfalls ein

Pionierprojekt – welches in der Schweiz bis heute einmalig ist – realisiert. Hier wurde die grösste Fernwärmeversorgung REFUNA der Schweiz mit einer Wärmeleistung von über 70 MW und Ausdehnung von rund 120 Kilometer Länge in neun Gemeinden gebaut. Als Wärmequelle wurde die Abwärme des Kernkraftwerkes von Beznau 1 und 2 verwendet. Da amtierte ich als Vertreter meiner Gemeinde als Verwaltungsrat und war auch im Verwaltungsratsausschuss tätig. Zur Feier unseres 20-jährigen Bestehens (anno 2003) wurde ein Buch herausgegeben, welches die ganze Entstehung und Realisierung in Wort und Bild festhielt. Auch ich durfte ein Kapitel davon schreiben. An der Vernissage des Buches sprach mich Walter Benz (damals noch Präsident der Sektion Aargau) für eine Mitgliedschaft im VFB an. Seine Begeisterung

für die Furka-Bergstrecke überzeugte mich und ich wurde noch gleichentags Mitglied. 2005 wurde ich dann zum Präsidenten des Dachverbandes des VFB gewählt.

**dadf: Welchen Stellenwert nimmt die Furka-Bergstrecke in deinem Leben ein?**

Röbi Frech: Seit meiner Kindheit habe ich mich immer für Eisenbahnen interessiert. Angefangen habe ich mit einer Modelleisenbahn H0 der Marke Märklin. Während meiner Schulzeit konnte ich die Modellanlage auf eine Grösse ausbauen, auf der 13 Züge gleichzeitig verkehrten und automatisch gesteuert wurden (Anmerkung: Es gab damals noch keine Computer). Die Schalt- und Kontrollpulte waren alle Marke Eigenbau. In meiner beruflichen Laufzeit bei BBC/ABB hatte ich als Elektroinge-

nieur, spezialisiert auf Regel- und Steuerungstechnik, viel mit schweizerischen und ausländischen Bahnunternehmen zu tun, lieferten wir doch diesen Firmen Anlagensysteme zur Gewährleistung einer bedarfsabhängigen Energieversorgung durch ihre eigenen Kraftwerke und dem elektrischen Verbund mit andern Bahngesellschaften. Heute nimmt für mich die Furka-Bergstrecke einen wichtigen Stellenwert ein. Einerseits gibt sie mir das Gefühl noch gebraucht zu werden und andererseits mein Wissen und meine langjährige Erfahrung weitergeben zu können. Die Aufgabe und Arbeit als Präsident des VFB nimmt gut und gern 50 Prozent meiner Zeit in Anspruch. Diese Verpflichtung ist kein Zuckerlecken, wenn dahinter nicht die Begeisterung für und der Glaube an die Furka-Bergstrecke vorhanden wäre.

**Der neue Fotograf in der Redaktionskommission**

## Jürg Zimmermann

Am 9. September 1961 erblickte ich als zweites von vier Geschwistern in Interlaken die Welt. Meine Jugend und Schuljahre verbrachte ich an den verschiedensten Orten quer durch die Schweiz. Sesshaft wurde ich erst mit der eigenen Familie, mit der ich 25 Jahre in Uster lebte. Hier wuchsen Matthias (26), Katharina (24), beide im Studium und Lilian (15), die eine musikalische Laufbahn einschlägt, auf.

Meinen beruflichen Weg begann ich als Metallbauschlosser und -Zeichner und späteren Spezialisierung in Bauphysik und Baustatik. In diesem Zusammenhang kam ich Anfang der 80er-Jahre in Berührung mit Computern und Programmiersprachen. Gefesselt von diesen neuen Technologien und den darin liegenden Möglichkeiten verliess ich mein ursprüngliches Berufsfeld und wechselte in die EDV. So kam es, dass ich 1986 bei Samen Mauser in Dübendorf als Junior Operator und Pro-

grammierer meine IT Laufbahn begann. Heute bin ich hauptberuflich Informatiker und nebenberuflich Fotograf.

Obwohl mir das Fotografieren in die Wiege gelegt wurde, begann meine fotografische Laufbahn sehr spät. In der Frühphase meines fotografischen Wirkens wurde ich sehr stark von Infor-



Foto: Jürg Zimmermann

mations- und Medien-Philosophischen Fragestellungen beeinflusst. Auch heute noch gilt mein Hauptinteresse nicht den technischen Aspekten, sondern ich fühle mich dem Bildinhalt verpflichtet.

Zur DFB kam ich durch die Bekanntschaft mit Ruedi Traub. Wir sind beide Mitglied in der SAC Sektion Manegg. Dies eine weitere Leidenschaft von mir: das Bergsteigen in seinen mannigfachen Formen. Unter anderem leitete ich während zwölf Jahren das Kinder- und Familienbergsteigen in der Sektion – eine unvergessliche und intensive Zeit.

Bei einem Glas Wein kam es dann zum ersten fotografischen Auftrag für die Zeitschrift «dampf an der furka». Heute bin ich für die DFB nicht nur fotografisch, sondern auch schreiberisch unterwegs und wurde darum dieses Jahr in die Redaktions-Kommission aufgenommen. So trifft Frau und Mann mich häufig in Realp an, wo ich zum Beispiel für die Rubrik «Angetroffen» auf der Jagd nach neuen Gesichtern bin.

Besuchen Sie meine Homepage:  
<http://www.einbildung.ch/dfb/>

Ein Arbeitstag auf der Dampflokomotive (2. Teil)

## Eine Mitfahrt auf der Dampflokomotive

Von Beat Moser und Andrea Andenmatten



Foto: Beat Moser

*Ein Schnappschuss: Der Furka-Dampfzug befährt dem Lammenviadukt, während auf der Strasse das Postauto gegen Gletsch unterwegs ist. / Un instantané : Le Train à vapeur de la Furka franchit le pont de Lammen, sur la route le bus postal roule aussi en direction de Gletsch.*



Foto: Beat Moser

*Sofort nach der Ankunft in Oberwald wird Lok 4 für die Rückfahrt nach Realp bereitgestellt. (Der Zug ist eingefahren, die Gäste steigen aus. Die Lok wurde abgehängt und wird wenig später den Zug umfahren.) / Dès l'arrivée à Oberwald, la loc 4 est préparée pour le retour à Realp. (Le train est arrivé en gare, les passagers descendent. La loc a été dételée et contournera le train.)*

Nach der Ankunft in Oberwald verlassen alle Reisenden den Zug. Von sehr vielen Schaulustigen beobachtet, entkuppelt das Personal die Lokomotive von den Wagen. Das Triebfahrzeug umfährt den Zug, wechselt auf die Drehscheibe und wird dort mit vereinten Kräften um 180 Grad gewendet. Dann rollt die Maschine an die Spitze des Zuges. Walter Wäfler (Wädi) und Josef Grandl kuppeln die Wagen wieder an, während das Zugpersonal in den Abteilen die Abfälle wegräumt und die Reservationen für die Rückfahrt beschriftet. Endlich ist es Zeit zum Mittagessen, das beim sogenannten Rottenwagen serviert wird. Die stärkende Mahlzeit wurde in der DFB-Kantine Realp gekocht und mit Speiseträgern per Bahn durch den Furka-Basistunnel nach Oberwald transportiert. So kann sich das Personal bei schönem Wetter im Freien verpflegen und sich an der Walliser Sonne erholen.

### Rückfahrt nach Realp

13.30 Uhr: Heizer Josef ist bereits wieder im Führerstand der Dampflok, um das Feuer für die Fahrt vorzubereiten, Wasser einzuspeisen und den Kesseldruck auf 14 Bar zu bringen. Zur gleichen Zeit füllt Lokführer Wädi die verschiedenen Schmierbehälter mit Öl. Dann wird nochmals Wasser gefasst. 13.55: Der Zug zur Rückfahrt nach Realp startet pünktlich.

14.20 Uhr: Beim kurzen Halt in Gletsch werden Pakete mit Gebäck für den Furkawirt eingeladen. Heizer Josef schaufelt Kohle, Wädi bedient die Lokpfeife, und die Fahrt geht weiter.

14.40 Uhr: Nach der Einfahrt in Muttbach-Belvédère muss der Gegenzug aus Realp abgewartet werden. Die Gäste nutzen den kurzen Aufenthalt für Erinnerungsfotos. Wädi wird ein Handfunkgerät überreicht. Der Zug erhält durch den Furka-Scheiteltunnel etwas Schubhilfe von einem Dieseltraktor, den man nun am Schluss der Komposition ankuppelt. Als Sicherheitsmassnahme lässt die DFB AG jeden in Fahrtrichtung Realp verkehrenden Reisezug von Muttbach nach Furka schieben. Durch die Feuchtigkeit in der Tunnelröhre sind die Adhäsionsverhältnisse der um 31 bis 35 Promille ansteigenden Schienen

gelegentlich ungünstig. Ausserdem liesse sich der Zug bei einer technischen Störung der Dampflok mit dem Dieseltraktor umgehend aus dem Tunnel ziehen.

15.30 Uhr: Nach dem Kaffeehalt in der Station Furka wird es für Heizer Josef wieder etwas gemütlicher. Die schweisstreibende Arbeit, die Hitze und die Anstrengung der Bergfahrten sind vorüber.

16.10 Uhr: Der Zug erreicht den Endbahnhof in Realp, und das Zugpersonal verabschiedet sich von den Gästen. Die Dampflok wird von den Wagen getrennt und kehrt aufs Depotgelände zurück. Nun beginnt der Einsatz nach dem Einsatz. Wädi und Josef haben die HG 3/4 zu reinigen und für den nächsten Betriebstag vorzubereiten.



Foto: Beat Moser

*In Oberwald muss die Dampflok auf der Drehscheibe mit vereinten Kräften um 180 Grad gewendet werden. / A Oberwald, on unit ses forces pour tourner de 180 degrés la locomotive à vapeur sur la plaque tournante.*

## Mit dem Audioguide erkunden

*GLETSCHE (fi) – Der hotelgeschichtlich, landschaftlich und verkehrstechnisch bedeutende Ort kann jetzt mit einem elektronischen «Einflüsterer» auf eigene Faust entdeckt werden.*

Der Audioguide ist ein Gerät, ähnlich einem Telefonhörer, der auf Tastendruck gesprochene Informationen vermittelt. Er kann im Infopoint gemietet werden und erlaubt einen vollständigen Rundgang oder das gezielte Anwählen einzelner Stationen. Nach einer kurzen Einfüh-

rung in den Gebrauch des Apparates erfolgt der Start bei der Wettersäule. Bei weiteren Halten erfährt man Wissenswertes über das Blauhaus und die Hotelsiedlung insgesamt. Der Audioguide lotst den Träger zum Kleinkraftwerk im Kellergeschoss des Blauhauses und weist auf jenes in den ehemaligen Stallungen der Karawanserei hin. Er macht Lust, den Naturpfad im Gletschboden zu begehen und die Anglikanische Kapelle zu besuchen. Der Rundgang wird offiziell beim DFB-Bahnhof abgeschlos-

sen. Da werden nicht nur Informationen über das Gebäude, sondern auch über die Furka-Bergstrecke vermittelt. So ist zu hören, dass die 1914 erstmals von Brig ankommenden Züge in Gletsch Endstation hatten, dass es ab 1926 einen durchgehenden Betrieb bis Disentis gab, und dass 1981 das Schicksal der Bergstrecke besiegelt schien. Diese Strecke, so wird in Erinnerung gerufen, ist zwischen 1992 bis 2010 in Etappen von Realp bis Oberwald von Freiwilligen wieder hergestellt worden. Da kann auch der Hinweis auf die Furka-Organisation mit VFB, DFB AG und SFB nicht fehlen.

Der Audioguide ist ein Beitrag von Dr. Mark Andreas Seiler an die Zukunft Gletschs. Er hat auch in einem jüngst erschienenen Bildband Hotel- und Gletschgeschichte aufgearbeitet und zugänglich gemacht. Das handliche Gerät wird mit einer gedruckten Anleitung und Lage-skizze abgegeben. Die Kommentare bei der Rückgabe werden festgehalten und zur periodischen Optimierung der Texte verwendet. Der Guide ist – wie die Aufarbeitung der Wettersäule – ein Mosaikstein in den Bemühungen der IG Gletsch zur Neubelebung des Ortes. Diese liegt nicht nur im Interesse von Wirtschaft und Tourismus des Goms. Das Schicksal der DFB ist mit jenem der Hotelsiedlung am Pässe-Schnittpunkt eng verknüpft.



*Rosmarie Camenzind präsentiert im Infopoint den Audioguide / A l'Infopoint, Rosmarie Camenzind présente l'audioguide*

## Historisches Einfahrsignal in Realp

# Hippsche Wendescheibe

Von Heinz Hurter, Toni Hobi und Andreas Kessler, Abteilung Bau

*Die Wendescheibe ist drehbar und zeigt entweder die rote Tafel, welche «Halt» signalisiert, oder die beiden weissen Tafeln, welche «Fahrt frei» anzeigen.*

Eine Hippsche Wendescheibe ist ein historisches Eisenbahnsignal. Sie waren bei vielen Bahnen der Schweiz weit verbreitet und während Jahrzehnten erfolgreich eingesetzt. Der Uhrmacher Matthias Hipp (1813–1893) entwickelte sie und die ersten kamen 1862 in Betrieb. Bei der DVZO und der Bahn Blonay–Chamby sind heute noch Wendescheiben in Betrieb. Einige stehen noch als Museumsstücke in Gärten oder bei Bahnen.

Die Hippsche Wendescheibe der DFB wurde auf Verlangen der Betriebsabteilung gebaut. Sie dient dem Bahnhof Realp als neues Einfahrsignal. Funktionell wird sie im Originalzustand betrieben, unabhängig von der bestehenden Bahnübergangsanlage Schweigstrasse. Zugfahrten von Tiefenbach kommend enden nun am Einfahrsignal. Der Fahrdienstleiter kann somit Rangierbewegungen im Bahnhof Realp gegen einfahrende Züge schützen.

Zu einer Hippsche Wendescheibe gehört das Signal mit der drehbaren Scheibe (Aussenanlage) und zu dessen Steuerung der Stellkasten (Innenanlage). Bei der DFB steht das Signal vor dem Bahnhof Realp bei km 58.328 auf Seite Tiefenbach und der Stellkasten ist im Fahrdienstleiterbüro des Aufnahmegebäudes Realp montiert.

Die Maschinenfabrik Bozzi in Schlieren schenkte im Jahre 2008 der DFB die Hippsche Wendescheibe mit der Fabrikationsnummer 20165. Deren ursprünglicher Standort und das Baujahr sind leider unbekannt. Die Fabrik Peyer Favarger & Cie baute die Scheibe in Neuchâtel. Die beiden DFB-Fronis Toni Hobi und

Heinz Hurter begannen mit der Aufarbeitung der Hippschen Wendescheibe. Ebenfalls startete man die signaltechnischen Planungsarbeiten.

Heinz Hurter restaurierte den Stellkasten. Er besteht aus einem aussergewöhnlichen, schönen Nussbaum-Kästli. Der äussere Zustand war ziemlich lädiert, das Holz und die Farben vom Alter geprägt. Die Arbeit begann mit dem demontieren sämtlicher beweglichen Teile aus Messing in feinsten Präzision verarbeitet, dann den elektrischen Teil mit Magnetspulen und Anschlüssen.

Die äussere Renovation gestaltete sich als aufwendig. Die Lackierung aus der

damaligen Zeit wurde mit Schellack aufbereitet. Weil es zu dieser Zeit noch keine synthetischen Lacke gab, arbeiteten die Möbelpolierer mit Alkohol (heute Spiritus). Also musste das Äussere mit Spiritus abgewaschen und mehrmals geschliffen und gebeizt werden. Einen Profilstab erstellte man neu. Ein Antikschreiner überzog das nun rohe Kästlein mit Schellack. Diese Arbeit konnte nicht durch Heinz erledigt werden, weil die nötigen Kenntnisse und die dazugehörigen Materialien fehlten.

Auch die Messingteile reinigte man mit Spiritus und strich sie anschliessend mit Zaponlack wieder an. Weil Messing kein Reinmetall ist und Kupfer enthält, würde es mit der Zeit von einer etwas dunkleren Patina überzogen.

Den Stellkasten baute man mit viel Sorgfalt wieder zusammen. Nun erstrahlt dieses wunderschöne Altertum im neuen Kleid. Das Signal, die drehbare Wendescheibe, erneuerte Toni Hobi. Es war unvollständig und gewisse Teile fehlten. Erschwerend kam dazu, dass leider keine Massbilder verfügbar waren. Daher musste Toni anhand anderer noch bestehender Wendescheiben Masse nehmen. Die Scheibe wurde komplett zerlegt und alle alten, noch brauchbaren Elemente gereinigt. Gewisse Teile mussten neu konstruiert werden. Dies geschah in der DFB-Werkstatt Chur. Andere wurden auf dem heutigen Markt zusammen gesucht. Verschiedene Firmen sandstrahlten die



Foto: Heinz Hurter

*Stellkasten vor der Restauration / Armoire de commande avant restauration*



Foto: Heinz Hurter

*Aufgearbeiteter Stellkasten / Armoire de commande restaurée*

Foto: Toni Hobi



*Mechanik des Signals im Zustand vor der Instandsetzung / Mécanisme du signal avant restauration*

alten Teil oder fertigten sie neu. Dank der grösseren Geldspende von Herrn Vogel konnten die externen Aufwände ohne Belastung der DFB-Finzen beglichen werden.

Als alle Elemente beisammen waren, strich man diese neu und setzte sie und fein säuberlich zusammen. Zu Hause bei Toni erfolgte die Funktionskontrolle des Signals. Diese bestätigte die saubere Arbeit.

Im Frühling 2009 wurde das Signal zusammen mit weiterem Material durch einen nostalgischen Lastwagen mit Kran nach Realp gefahren. Fronis stellten den schweren Sockel der Wendescheibe direkt auf das vorgefertigte Fundament bei km 58.328. Toni montierte danach alle weiteren Elemente und zuletzt die neue durch die Wagenwerkstatt Aarau gefertigte Signallaterne.

Im Fahrdienstleiterbüro montierte Heinz

Foto: Toni Hobi



*Erneuerte Mechanik der Wendescheibe / Mécanisme révisé du signal à disque*

den revidierten Stellkasten an die Wand. Im gleichen Sommer wurden die von einem weiteren Sponsor gelieferten Signalkabel zwischen dem Relais-Raum Schweigstrasse und dem Signalstandort eingezogen. Die Aufschaltung und Verdrahtung durch das Sicherungsanlagen-Team zog sich bis in den Herbst 2010 hin. Andreas Kessler und seine Kollegen waren durch den Neubau und die Inbetriebnahme des Bahnübergangs Bogen in Oberwald im Sommer 2010 sehr stark beschäftigt. Die Wiedereröffnung der Strecke Oberwald-Gletsch hatte unbestritten Priorität.

Studium alter Schemata, der Anschluss des Stellkastens im Aufnahmegebäude und Verdrahtungsarbeiten für die Stromversorgung im Relais-Raum konnten auch über den Winter erledigt werden. Ab der bestehenden Stromversorgung der Blinklichtsignalanlage Schweigstrasse wurden für die Wendescheibe 24 V Gleichstrom bezogen.

Nachdem im Frühling 2011 alle bestehenden Sicherungsanlagen und Weichen der DFB durch die Stellwerktruppe wieder ausgewintert und betriebsfähig gemacht wurden, bestand Hoffnung, auch die Wendescheibe für die Betriebssaison 2011 dem Betrieb geprüft übergeben zu können. Leider kam es anders. Unerwartet traten Probleme zwischen der Steuerung (Stellkasten) und Aussensig-

nal auf. Es musste dafür gebüsst werden, dass der Stellkasten und das Signal nicht schon in der Werkstatt zusammen geprüft wurden.

Das Signal liess sich aufgrund von Impedanzproblemen nicht umstellen. Die Auslösung der Drehbewegung geschieht durch einen elektrischen Impuls, welcher vom Stellkasten ausgelöst eine Spule im Signal durchfluten und die Mechanik auslösen soll. Diese Spule reagierte aber nicht. War ein Element in der ausgeklügelten Elektromechanik des Stellkastens nicht richtig eingestellt? Ist eine der Spulen im Stellkasten lädiert? Ein original Widerstand im Stellkasten fehlte uns und musste durch einen Neuzeitlichen ersetzt werden. Nach tageweisem Testen, Einstellen, wieder Ändern, nochmals Messen und Prüfen sowie entscheidender Tipps und Unterlagen des DVZO konnte, nachdem die übrigen DFB-Anlagen bereits wieder eingewintert wurden, im Oktober 2011 die Hippsche Wendescheibe ein erstes Mal korrekt umgestellt werden. Im Frühling 2012 wurde die Wendescheibe wieder gängig gemacht, nochmals leicht überholt, eingehend geprüft und definitiv in Betrieb genommen. Somit steht sie zusammen mit dem ebenfalls neuen Zugsannäherungs-Läutwerk (in Funktion seit Sommer 2011) dem Betrieb zur Regelung des Zugverkehrs im Bahnhof Realp zu Verfügung. Die Hippsche Wendescheibe der DFB erfreut nun durch ihre Schönheit und Funktionalität.

Im oberen Teil der Scheibe ist eine Signallaterne angebracht, welche entsprechend der Tafel bei Halt eine rote Lampe

Foto: Toni Hobi



*Revidiertes Einfahrsignal A Realp km 58.328 nach der Montage im Sommer 2009 gekennzeichnet gemäss Fahrdienstvorschriften mit schwarz-weissem Kreuz als noch «ungültiges Signal». / Après sa révision, barré d'une croix noire et blanche, signal d'entrée neutralisé à Realp au pk 58.328 après le montage en été 2009.*

Foto: Heinz Hurter



*Stellkasten mit der Doppelspule des Weckers / Armoire de commande avec la double bobine du réveil*



Foto: Heinz Hurter

*Hippsche Wendescheibe mit Ansicht Signalbild «Haltsignal ohne Bedeutung / Signal à disque de Hipp en position « signal d'arrêt sans signification »*

zeigt. Bei der Fahrtstellung dreht sich die Laterne mit der Scheibe und zeigt nun eine grüne Lampe. Früher wurde die Lampe mit Petrol betrieben. Bei der DFB ist sie, wie auch die Weichenlaternen in Realp, elektrisch beleuchtet. Zum Auswechseln der Glühbirne in der Laterne und zu Unterhaltszwecken ist eine Leiter mit einer Plattform unterhalb der drehbaren kleine Flügel angebracht. Die zwei kleinen Scheiben gleichen auch die Angriffsfläche für den Wind aus und

### Funktionalität und Ausbau

#### Aussensignal

Die Hippsche Wendescheibe ist auf einem schwarz / weiss lackierten Mast montiert. Sie besitzt eine grosse rote Scheibe mit weissem Diagonalbalken und unterhalb, im rechten Winkel dazu angeordnet, zwei kleine weisse Scheiben mit schwarzem Diagonalstrich. Die Scheibe ist drehbar und zeigt als «Halt»-Signalisation die rote Tafel. Die beiden weissen Tafeln zeigen «Fahrt», respektive bei der DFB «Haltsignal ohne Bedeutung». Die Rückseite der roten Hauptscheibe ist weiss mit einem schwarzen Diagonalstrich. Für Fahrten gegen die Signalrichtung, also von Realp nach Tiefenbach, ist sie für den Lokführer daher unbedeutend.



Foto: Heinz Hurter

*Einfahrsignal A Realp Hippsche Wendescheibe km 58.328 mit Zug von Realp nach Tiefenbach in Fahrt gegen die Signalrichtung / Signal à disque de Hipp d'entrée à Realp au pk 58.328 avec train en sens contraire, en direction de Tiefenbach*

damit die aufzuwendende Stellkraft. Der Antrieb funktioniert über ein Gewicht im Signalmast, welches nach 23 Scheibenumdrehungen wieder mit einer Kurbel aufgezogen werden muss. Bei der DFB wird die Wendescheibe freitags und montags aufgezogen. Die letzte mögliche Drehung der Scheibe geschieht auf Halt. Es ist durch eine sehr ausgeklügelte Mechanik sichergestellt, dass sie nicht mehr auf Fahrt gestellt werden kann, sofern das Antriebsgewicht infolge Anstehen auf dem Boden keine vollständige Drehung über 360 Grad mehr bewerkstelligen kann.

Ein Stromimpuls löst die Drehung der Scheibe in Richtung Uhrzeigersinn aus. Nach der Drehung um 90 Grad beim Öffnen des Signals erfolgt die Haltestellung der Scheibe nicht einfach um 90 Grad, sondern geschieht in gleicher Drehrichtung um 270 Grad bis in die Ausgangsstellung.

#### Stellkasten: Bedienung und Steuerung

Der Stellkasten übernimmt die Steuerung des Aussensignals. Er besteht aus dem Stellhebel mit Mechanik, einer Stellhebelrückstellspule, einem Wecker, einem Ausgleichswiderstand, dem Nothalte-



Foto: Heinz Hurter

*Stellkasten mit den drei möglichen Stellungen / Armoire de commande avec les trois positions possibles*

knopf und der Überwachungseinrichtung der Signalstellung auf Fahrt-, Halt- oder Zwischenlage. Diese elektrische Rückmeldung zeigt die exakte Stellung der Wendescheibe an.

Die Bedienung des Signals erfolgt durch den Fahrdienstleiter Realp. Vor Betriebsaufnahme ist die Hippsche Wendescheibe mit dem Schlüsselschalter im Fahrdienstvorraum zu aktivieren, damit wird der Stell- und Überwachungsstrom eingestellt (Speisung). Nach Betriebsschluss ist dieselbe zu deaktivieren. Dies darf nur bei haltzeigendem Signal erfolgen.

Durch Betätigung des Stellhebels nach links, wird das Signal auf Fahrt gestellt (90 Grad Drehung). Die Haltestellung wird durch den einfahrenden Zug automatisch ausgelöst (270 Grad Drehung). Der Stellhebel spickt während der Drehung der Scheibe ebenfalls automatisch auf die rechtsseitige Haltestellung zurück.

Drehungen am Aussensignal lassen am Stellkastens den Wecker erklingen. Er zeigt an, dass das Signal eine Zwischenstellung, also weder Halt noch Fahrt hat. Ab einem plombierten Nothalteknopf am Stellkasten kann der Fahrdienstleiter eine Not-Haltestellung auslösen (Signal wird in die Grundstellung Halt gebracht).

#### Schlussbemerkung

Für speziell Interessierte verweisen wir auf die Internetseiten über die «Hipp'sche Wendescheibe» ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com); Beschrieb Hippsche Wendescheibe INTEGRA-HTS-6001-178 unter [www.bischofszell.ch/de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/welcome.php?action=showobject&object\\_id=3329](http://www.bischofszell.ch/de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/welcome.php?action=showobject&object_id=3329)).

Ein Gletscher – ein Hotel – eine Familie

## Horizonte einer Walliser Hoteliersdynastie

Von Markus Andreas Seiler

### Ein Erklärungsversuch von Jürg Zimmermann

*Gewichtig kommt das Buch daher – im wahrsten Sinne des Wortes – und in einem ersten Moment schrecken diese Dimensionen eher ab und die Frage: «Was kann denn so vieles berichtet werden ohne zu langweilen?», kann durchaus berechtigt sein.*

Schon bei der ersten Berührung wird klar, dass es nicht nur um ein Hotel, eine Dynastie oder einen Ort geht. Es geht um viel mehr, um eine vielschichtige Kultur- und Natur-Historische Reise durch die Epochen einer Gegend. Die Begegnung verlangt einem viel ab, will man auf den Hintergrund gelangen, wie es kommt, dass sich der Mensch mit einem so rauen Ort auseinandersetzt, einlässt – Das Buch lädt direkt ein, lange zu weilen.

Beim Blättern durch das Buch verharren die Augen auf den Bildern aus längst vergangenen Zeiten. Die Szenerien erwachen aus ihrer Starre und beginnen zu leben. Sie nehmen einen so gefangen,

dass die Texte zur reinen Nebensache werden und nicht aufgelesen werden wollen.

Dabei sind die Texte nicht nur von historischer Nüchternheit. Sie geben an vielen Stellen auch einen Einblick in das denkerische, handelnde und empfindende Leben der Menschen: «Keine Nachlässigkeit, nicht in der letzten Stunde. Stil war die Qualität des Hauses, Stil im Bau, Stil in der Pflege.»

Erst langsam werden einem die Funktionen der einzelnen Ökonomiegebäude bewusst, denn das heutige Gletsch lässt vieles nur erahnen. Der Platz und das Hotel erwachen zu ganz neuem Leben. Die Menschen sind zum Greifen nahe. Da die Zimmergouvernanten, wie sie über die Gänge, Treppen und Räume huschen; hier die Gäste, wie sie durch dieselben schweifen und sich von den Anstrengungen der Reise und der überwältigenden Eindrücke der Berg- und Gletscherwelt erholen. Ein buntes und geschäftiges Treiben beginnt.

Es ist ein Buch, in dem sich die Bilder

und Texte in sinnvollerweise ergänzen und einem auf diese Weise einen tieferen Einblick in eine komplexe Mensch-Umwelt-Beziehung verschaffen. Fragen wir nach Lücken, welche das Buch nicht zu schliessen vermag, so bleiben wenige offen. Es sind die unscheinbaren Details in den stillen Bildern, die zum Sinnieren anregen. So wird das Buch zu einem einzigartigen Zeugnis und Zeitdokument.

Markus Andreas Seiler  
Ein Gletscher – ein Hotel – eine Familie  
Horizonte einer Walliser Hoteliersdynastie  
Rotten Verlag, 446 Seiten,  
ISBN 978-3-905756-67-8,  
Fr. 179.–

Direkt über die Herausgeberschaft:  
office@seiler.ch  
beim Verlag:  
rottenverlag@mengis-visp.ch  
oder im Buchhandel erhältlich.  
Auch zu beziehen unter:  
www.hotelleriesuisse.ch/buchshop

**Das Schwungrad meint...**

## Wir alle helfen mit

Langsam geht unsere Fahrsaison zu Ende. Am 7. Oktober 2012 fährt für dieses Jahr der letzte Dampfzug über die Furka. Vor 31 Jahren fuhr der allerletzte Regionalzug der damaligen Furka-Oberalpbahn am 11. Oktober ebenfalls über den Berg. Dann kam die grosse Leere, man hatte schon damals ein grosses Unbehagen. Eine sagenhafte Bahnstrecke wurde einfach stillgelegt. Die grosse Enttäuschung in der Bevölkerung über den Verlust kam erst allmählich. Der Widerstand begann in einzelnen Köpfen. Zum grossen Glück konnte noch rechtzeitig der Abbruch der alten Bahnlinie nach der Eröffnung des Basistunnels verhindert werden. Aus den anfänglich 70 Personen sind heute über 8000 Mitglieder geworden, die mitgeholfen haben, die Nostalgie wieder aufleben zu lassen. Ohne euch alle könnten wir uns nicht jeden Sommer erneut freuen, mit unserer Dampfbahn das Erlebnis immer wieder zu geniessen.



Foto: Jürg Zimmermann

Das sechs Kilogramm schwere Buch im Format A3 vor malerischer Kulisse /  
Le livre de 6 kg devant un fond pittoresque

Dass wir dieses Erlebnis überhaupt geniessen können, bedarf es weiterhin sehr vieler freiwilliger Helfer. Diese Helfer müssen auch ausgebildet werden, damit sie ihre Arbeiten ausführen können. Die Aufgabe der langjährigen Mitglieder ist aber auch, neue, junge Nachwuchsleute zu bringen.

Zum Betriebsjahr kann ich sagen, dass man bei etwa 85 Prozent Auslastung ist. (Angabe von Mitte August) Wir sind immer wetterabhängig, bei schönem Wetter haben wir zu viele Besucher, bei schlech-

tem Wetter sind die angemeldeten Reisegruppen unterwegs.

Ich hoffe gerne, dass unser Unternehmen wieder ein «normales Reisejahr» erleben darf, ohne Material- oder Unwetterschäden. Schliesslich geben sich unsere freiwilligen Helfer viel Mühe und leisten teils strenge Arbeit, dass der Fahrgast eine erlebnisreiche Dampfbahnfahrt geniessen kann.

Durch die vielen Personalwechsel über den ganzen Sommer bei den Dienststunden Leuten der DFB sind auch immer

wieder andere Personen an den vielen freiwilligen Arbeitsplätzen anzutreffen. Sie alle versuchen auf ihre ganz persönliche Art, ihre ihnen zugeteilte Arbeit freundlich, pflichtbewusst und hilfsbereit auszuführen.

Dazu wünsche ich ihnen viel Erfolg, verbunden mit der persönlichen Freude, für die Dampfbahn auch etwas beigetragen zu haben.

Dies wünscht euch euer Schwungrad

## Ein Vereinsausflug über die Furka

# Die Senioren/-innen des SAC Manegg

Von Ruedi Traub, Redaktor dadf und Senior des SAC

*Immer am Mittwoch sind die nicht mehr ganz jungen Frauen und Männer der Sektion Manegg des Schweizer Alpenclubs (SAC)\*\* in den Bergen, Voralpen oder im Mittelland unterwegs.*



Foto: Verena Bruttger

*Der Beginn einer schönen Wanderung von Muttbach–Belvédère nach Oberwald. Die Gruppe vor der HG 3/4 Nr. 1 «Furkahorn», aus Vietnam zurückgekehrt. Le début d'une jolie randonnée de Muttbach–Belvédère à Oberwald. Le groupe devant la HG 3/4 no. 1 « Furkahorn », de retour du Vietnam.*

Dieses Mal entschied man sich, mit der dfb auf die Furka bis Muttbach–Belvédère zu fahren und dann via Gletsch nach Oberwald zu wandern. Es sind neun Personen, davon vier Mitglieder des VFB. Wir folgten weitgehend den Routen 10

und 12 der Wanderkarte von Hansueli Fischer\*. Die Routen decken sich mit dem entsprechenden Abschnitt des «Vier-Quellen-Weg»\*\*.

Unterdessen ist der Weg vor dem Bahnübergang bei Muttbach neu gemacht

worden und damit geht es gefahrlos bis nach Gletsch. Der Einstieg in den zweiten Teil, nach Gletsch, ist nicht ganz einfach, geht es doch steil zum Rotten hinunter. Da schätzt man die neue Treppe neben dem Kehrtunnel. Flott wandert es sich bis zum Gegenanstieg, letztes Jahr super gut gemacht durch die Weg-Unterhaltsgruppe der dfb. Dann ein letzter Abstieg in der prallen Sonne und der Wald empfängt uns mit einer angenehmen Kühle. Die hübsche Niklauskapelle lässt sich blicken und weiter wandern wir im optimalen Gefälle nach Oberwald, wo es gerade noch für ein Bier vor der Zugsabfahrt reicht.

\* Furka-Wanderkarte, erhältlich in unseren Shops, über Telefon 041 870 11 13 und Internet [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch) für Fr. 18.80

\*\* Der Wanderführer «Vier-Quellen-Weg» kann über [www.vier-quellen-weg.ch](http://www.vier-quellen-weg.ch) bezogen werden.

\*\*\* [www.sac-manegg.ch](http://www.sac-manegg.ch)

## Passagiere mit Dampf unterwegs

Am ersten Fahrtag der Bahn Familie Röthlisberger aus Luzern



Foto: Ruedi Traub

Familie Röthlisberger aus Luzern in ihrem Abteil. Mutter und Kinder teilen die Eisenbahnleidenschaft des Vaters. / La famille Röthlisberger de Lucerne dans son compartiment. La mère et les enfants partagent la passion ferroviaire du père.

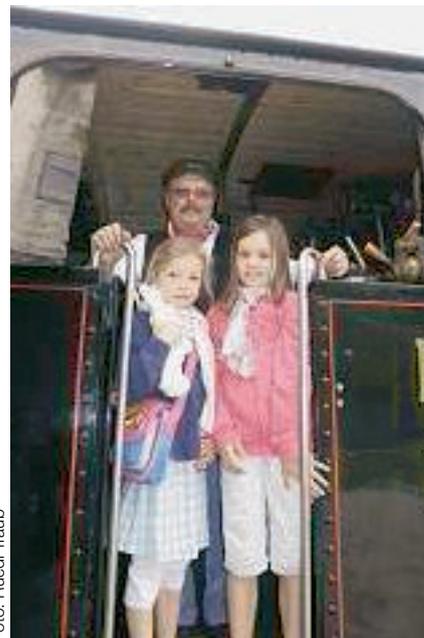


Foto: Ruedi Traub

Stolz stehen die beiden Geschwister Anna (8) und Sophie (9) im Führerstand der HG 3/4. Lokführer Walter Wäfli achtet, dass sie nicht hinunterfallen. / Les deux sœurs Anna (8) et Sophie (9) se tiennent fièrement dans le poste de conduite de la HG 3/4. Le mécanicien Walter Wäfli veille à ce qu'elles ne tombent pas.



Nachruf

## Siegfried (Sigi) Schulz ist nicht mehr

Von Manfred Willi

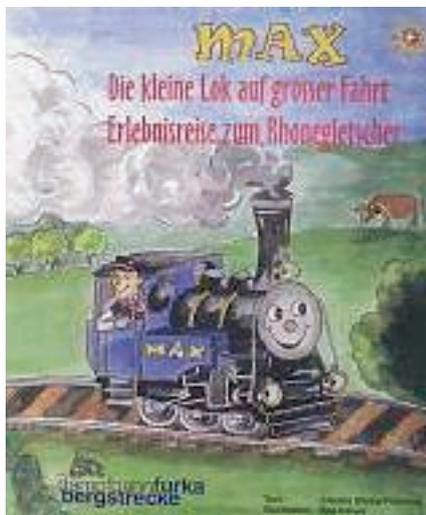
Anfang August erreichte uns die traurige Nachricht, dass Siegfried «Sigi» Schulz aus Mühlheim an der Ruhr am 31. Juli 2012 im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Sigi war einer der Pioniere an der Furka-Bergstrecke. Er arbeitete fast seit dem Anfang der Wiederaufbauarbeiten im Rahmen der Baugruppeneinsätze aktiv an der Strecke mit. Etwa im Jahr 1990 übernahm er neue Funktionen bei der DFB. In mehrmonatigen Einsätzen war er als Hüttenwart und Koch im Kantinenprovisorium in Realp tätig – als «Küchenbursche», wie er sich spasseshalber selber nannte, als erster

Ansprechpartner für neu ankommende Fronarbeiter und als Helfer in der Not in fast allen Situationen.

Er hat uns viele spannende und beeindruckende Geschichten über sein Leben erzählt. Seine aktive Zeit an der Furka hat er im Jahr 2000 beendet. Aber auch nachher hat er fast jedes Jahr eine Reise in unsere Gegend unternommen und uns besucht.

Wir sind Sigi Schulz sehr dankbar für sein grosses Engagement für unser grosses Projekt, und wir werden ihm ehrendes Andenken bewahren.

## Die Geschichte von Max der kleinen Lok und ihren Freunden © DFB



Ende letzten Jahres wurde «Max die kleine Lok» in Betrieb genommen. Max ist der Hauptdarsteller des neuen Kinderbuchs «Max, die kleine Lok auf grosser Fahrt. Erlebnisreise zum Rhonegletscher.» Das Buch erzählt die Geschichte von der Dampflok «Max», die mit ihren Tierfreunden Beat, dem kleinen Eisbären, Oskar, dem Murmeltier, Willi, der Feldmaus, Rudi, dem Gemsbock und Berry dem Bernhardiner eine Bahnfahrt über die Furka-Bergstrecke zum Rhonegletscher unternimmt und unterwegs allerlei erlebt. Erstmals hat eine Drucksache für Kinder einen direkten Bezug zur DFB. Sie entstand im Eigenverlag der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Den Text schrieb Claudia Bissig-Fränsing, die Illustrationen stammen von Bea Kaiser, einer Mitarbeiterin unseres Textillieferanten Doerig + Kreier in Appenzell. Die Zeichnungen entstanden anhand von vielen Gesprächen

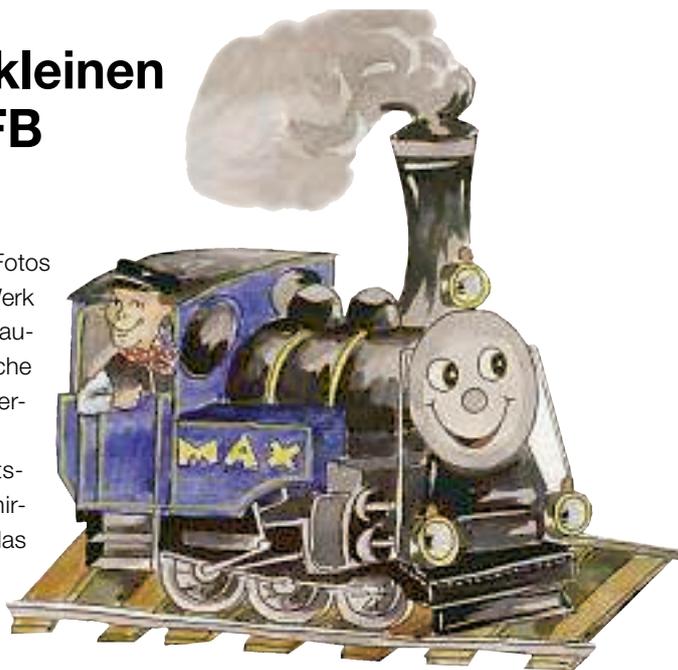


Die kleinen Freunde von Max / Les petits amis de Max

und mit Hilfe diverser Fotos und Bücher. In dem Werk kommen markante Bauwerke der DFB vor, welche es eindeutig und unverwechselbar machen. Bereits im Weihnachtsgeschäft des Souvenirhandels erfreute sich das kleine Buch grosser Beliebtheit. Im Rahmen eines Gesamtkonzeptes entstanden

parallel dazu weitere Produkte, zum Beispiel die Plüschlok «Max», ein Nuscheltuch «Max» für kleine Kinder und ein lustiges Cap mit dem Max-Motiv.

Um die Kollektion den kleinen Kunden und ihren Eltern näherzubringen, führt der DFB-Souvenirhandel 2012 einen Kinder-Malwettbewerb durch. Er basiert auf einem Bild aus dem Buch. Zu gewinnen gibt es auf Rang 1 eine Dampfbahnfahrt über die Furka-Bergstrecke für den kleinen Künstler (Alter bis 12 Jahre) und Eltern bzw. Begleitpersonen. Für Platz 2 bis 10 werden schöne Sachpreise aus dem DFB-Souvenirsoriment vergeben.



Malblätter liegen in allen Souvenir- und InfoShops der DFB, sowie im InfoPoint Gletsch und an einigen anderen Orten auf. Bei Bedarf kann man dort auch gegen eine Schutzgebühr von CHF 1.– eine kleine Box mit Buntstiften erwerben. Der Wettbewerb läuft, solange die Dampfbahn 2012 fährt (7. Oktober).

Alle erwähnten Artikel können bei der DFB in den Bahnhops, über Internet im webshop [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch), per E-Mail [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch) oder formlos beim DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf bestellt werden (Konditionen siehe Anzeige auf der hinteren Umschlagseite).



Max' Ankunft in Gletsch / Arrivée de Max à Gletsch

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

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



## Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)  
 Peter Huber  
 Stv. Leiter Personal dfb AG  
 Cécile-Lauber-Gasse 8  
 Telefon 041 260 47 80  
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

Damit die Wagen einen guten Eindruck hinterlassen, werden sie innen und aussen gereinigt.

## Wagenreinigung

Von Ruedi Traub, Redaktor

Mitte Juni erscheint das Team um Hans Günther in Realp und beginnt mit der Wagenreinigung. Mit modernsten Geräten und RIWAX Wachs-Shampoo geht man dem Schmutz zu Leibe. Aussen mit viel Spezialseifenwasser, innen mit dem Staubsauger.

Am Schluss wird die Farbe poliert. Parallel dazu sah ich Andreas (Andy) Zulauf und Joachim Schwarten den Schriftzug auf dem Kaffeewagen erneuern. An einem anderen Ort reparierten Fronis den Teil eines Personenwagens. Es herrschte rege Tätigkeit.



Foto: Ruedi Traub

Koni Stäheli und seine Frau Ruth /  
Koni Stäheli et son épouse Ruth



Foto: Ruedi Traub

Roger Mosimann



Foto: Ruedi Traub

Koni Stäheli



Foto: Ruedi Traub

Hans Günther



Foto: Ruedi Traub

Peter Ronner

## Mit Volldampf unter die Haut

Von Heinz Unterweger

Bei der Jungfernfahrt mit der Mikado-Dampflok im letzten Jahr wurde beim «Margritli» Wein gügele eine Idee geboren:

Es sollte die DFB-Dampflok 1, die an der Eröffnungsfahrt am 12. August 2010 den Pionierzug von Realp nach Oberwald zog, als Tattoo verewigt werden.

Für diese Idee musste die Schulter von Andy Zulauf von der Wagenwerkstatt Aarau der DFB erhalten. Andy ist vom Frondienst-Gedanken begeistert und überzeugt, dass man mit Einsatz und Willen alles erreichen kann.

Auch Andi Humm vom Tattoo-Piercing-Studio in Hausen AG fand diese dampfige Idee super

und setzte sie in ein Tattoo-Kunstwerk um. An Hand von verschiedenen Bildern wurde die Lok in zwei Schritten in die Haut tätowiert.

Das Resultat kann sich sehen lassen und zeugt von der Identifikation von Andy Zulauf mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, für die er als Froni und Maler schon unzählige Stunden im Einsatz war.



Die beiden Maler Hans-Joachim Schwarten und Andy Zulauf beschriften den Café-Wagen in Realp neu. In der Mitte ein Ausschnitt aus Andy's Rücken. / Les deux peintres Hans-Joachim Schwarten et Andy Zulauf renouvellent une inscription sur la voiture-café. Au centre un extrait du dos d'Andy.

## Instandstellen der Pickel

Von Heinz Hurter, Handwerkzeug-Unterhalt

Seit mehreren Jahren bin ich mit der Aufarbeitung der Handwerkzeuge beschäftigt. Das Instandstellen der Pickel habe ich immer wieder vor mich hingeschoben. Grund ist, jeder Pickel hat eine andere Lochform. Aufgeschoben

ist nicht aufgehoben. Nun suchte ich alle stumpfen Pickel zusammen und konnte in einer ersten Aktion circa 20 Stück zum Schmieden in die Werkstatt Aarau geben. Anschliessend konnte ich nochmals circa 20 Stück bereitstellen zum Schmieden. Für die Schmiedearbeit danke ich dem Schmied herzlich. Nun begann für mich das Einpassen der Stiele. Diese Arbeit konnte ich zu Hause an meiner Hobelbank ausführen. Eine sehr aufwendige Arbeit. Darauf habe ich Stiele und Pickel mit Leinöl eingelassen zum Schutz vor Feuchtigkeit.



Foto: Heinz Hurter

Pickel für Pickel schön aufgereiht / Des pics bien alignés.

Themenwochenende Schiene vom 20. bis 22. Juli

## Verkehrshaus Luzern

Von Walter Benz

Auf Einladung des Verkehrshauses Luzern nahmen verschiedene Organisationen, die sich mit Schiene und Bahn beschäftigen (siehe Kasten) an diesem gemeinsamen Anlass teil. Unsererseits war die Stiftung eingeladen und von uns «eingefädelt» die Liliputbahn Chärnsmatt aus Rothenburg. Die vom Verkehrshaus organisierten internen Gespräche zwischen den Teilnehmern, die Präsentation des «Rocky-Mountain Express» im Filmtheater, der Vietnamfilm der Lokrückführung im Erni-Museum sowie die gemeinsamen Essen ergaben gegenseitige gute Kontakte unter Teilnehmern und Verkehrshaus. Wir durften uns den rund 8200 Besuchern präsentieren und wertvolle Werbung für unsere Bahn machen. Viele Besucher versprachen uns, nächstens zur Furka zu fahren. An unserem gut positionierten Aussenstand und am Stand in der Halle Schienenverkehr wurden rund 300 Wettbewerbskarten der Stiftung ausgefüllt, 30

neue Vereinsmitglieder geworben und ein guter Umsatz von Souvenirs erzielt. Unsererseits haben Mitglieder der Sektion Innerschweiz und Aargau mitgeholfen. Bruno Rütli hat die HG 4/4 und deren Rückführung präsentiert. Walter Benz, Wolfgang Hänsel und Peter Riedwyl haben organisiert und ebenfalls mitgeholfen.

Zur Präsentation an geeigneter Stelle durften wir die grosse Tafel mit AG, Verein und Stiftung Frau Dr. Claudia Hermann, Konservatorin Schienenverkehr und Herrn Daniel Geissmann, Leiter Sammlung, zu Händen des Verkehrshauses, übergeben. Sie haben dieses Themenwochenende bestens organisiert und die Teilnehmer umfassend betreut. Vorgehen sind jährliche zukünftige Treffen. Nächstes Jahr wird ein weiteres vom 19. bis 21. Juli 2013 stattfinden.

Herzlichen Dank an das Verkehrshaus und an alle unsere Mit Helfer!

verkehrshaus.ch

### Themenwochenende Schiene 20. bis 22. Juli 2012

- 1 SBB Historic, Bern
- 1 Führungen „Roter Pfeil“  
Sa und So 14.00-16.30 Uhr
- 2 Führungen „Elefant“  
Sa und So 14.00-16.30 Uhr
- 3 Plakate auf Passarelle
- 4 Informationsstand, Puzzle
- 5 DB Museum, Nürnberg
- 6 Rail Event AG, Winterthur  
Zermatt Rail Travel, Brig  
(Präsentation Be 4/4 und Info stand)
- 7 Classic Bodensee, Ostschweiz  
Euro vapor, Zürich
- 8 Belser museologisch & nostal-chic,  
Egerkingen
- 9 Stiftung Furka-Bergstrecke, Realp
- 10 Stiftung Furka-Bergstrecke, Realp  
Liliputbahn Chärnsmatt, Rothenburg
- 11 Vapeur Val-de-Travers, St. Sulpice  
(Restaurierungsprojekt)
- 12 Eisenbahn- und Modellbaclub, LU  
(GB-Modell, Modelle herstellen)
- 13 Witschi's Pit Stop (Restaurant)
- 14 „Rocky Mountain Express“  
Fr 19.00 Uhr und 20.00 Uhr  
Sa 15.00 Uhr im Filmtheater



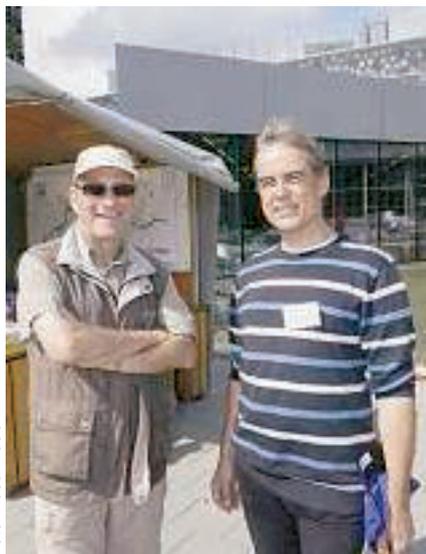


Foto: Ruedi Traub

Jakob Rüeegger und Willy Auf der Maur, Präsident Sektion Innerschweiz / Jakob Rüeegger et Willy Auf der Maur, président de la section Innerschweiz



Foto: Ruedi Traub

Bernhard Meerstatter, Heidi Eggers und Sektionsbetreuer Wolfgang Hänsel (von links nach rechts) / Bernhard Meerstatter, Heidi Eggers et le conseiller des sections Wolfgang Hänsel



Foto: Ruedi Traub

Walter Benz im Gespräch mit Besuchern  
Walter Benz parle aux visiteurs

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

## Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

### Mehr wissen

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

### Mitfahren

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

### Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,  
Peter Huber, Stv. Leiter Personal dfb AG, Cécile-Lauber-Gasse 8, 6005 Luzern  
Tel.: 041 260 47 80, Mobile: 079 515 64 63, E-Mail: personaldienst@dfb.ch

### Mitglied werden

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

### Aktien kaufen

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

### Spendemöglichkeiten

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

Einzahlungsschein-Muster:

Empfängsheim / Adressat (Réseaut)	Berechnung Euro	Versandort (Villesort)	Nummer des Gläubigers
STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE 3904 OBERWALD	STIFTUNG FURKA-BERGSTRECKE 3904 OBERWALD		
60-732268-5 CHF	60-732268-5 CHF		
FELIX MUSTER MUSTERGASSE 3 8922 MUSTELINGEN		FELIX MUSTER MUSTERGASSE 3 8922 MUSTELINGEN	110

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7,  
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

## Wettersäule in neuem Glanz

von Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission

*GLETSCH (fi) – Die aus dem Jahr 1903 stammende Lambrechtsche Wettersäule im Hotelpark ist nach fachgerechter Restaurierung wieder voll funktionsfähig.*

Im 19. Jahrhundert sind in Städten, Kurorten und anderen touristischen Zentren zur Erleichterung von Vorhersagen über den Witterungsverlauf Wettersäulen aufgestellt worden. Führender Hersteller war die Firma Wilhelm Lambrecht in Göttingen. Die Wettersäule in Gletsch verfügt neben Thermometern und einem Barometer über ein Hygrometer (Lambrecht-sches Polymeter) zur Bestimmung der relativen Luftfeuchtigkeit mit einer zusätzlichen Skala zur Ermittlung des Taupunktes. Mit dem Thermo-Hygroskop wird die absolute Luftfeuchtigkeit gemessen. Kernstück ist der Wettertelegraph, eine Anleitung zur Bestimmung des Taupunktes und der Deutung der Anzeigen insgesamt. Diese ist jedoch anspruchsvoller – und zweifellos auch spannender – als der Konsum der Meteo-Sendung am Fernsehen oder der Abruf der Vorhersagen am Smartphone.



Lambrechtscher Wettertelegraph /  
Télégraphe météo de Lambrecht

Anstoss und Auftrag zur Restaurierung gab die Eigentümerin, die sich im Besitz des Staates Wallis befindende Immobilien Gletsch AG. Die Wettersäule wurde deshalb im Mai 2011 abmontiert. Jakob Schrämmli hat das Gehäuse in der Wagenwerkstatt Aarau zerlegt, entrostet, sandgestrahlt, abgedichtet, gegen Rost geschützt und so zusammengebaut dass der künftige Unterhalt erleichtert wird. Die fehlende

Windfahne wurde nach dem Vorbild der Wettersäule von Wohlen neu angefertigt.

Bei der Firma Panatec AG in Stäfa hat Peter Wüthrich die meteorologischen Instrumente gereinigt und überarbeitet. Das Werk des Barometers war derart korrodiert, dass es durch ein neues ersetzt werden musste. Mit einem von Hand gefertigten Zeiger präsentiert es sich heute gemäss dem Original. Weder die Arbeiten

in Aarau noch jene in Stäfa wurden verrechnet.

Am 21. Juni haben Jakob Schrämmli, Peter Wüthrich und Ueli Michel die Säule am alten Standort wieder montiert. Sie zieht dort nicht nur nostalgisch veranlagte Wetterpropheten an, sondern markiert den Mittelpunkt des geschichtsträchtigen Ortes von nationaler Bedeutung, dem die IG Gletsch eine Zukunft verschaffen will. – Weitere Bilder auf Seite 6.

## Une journée de travail sur la locomotive à vapeur (2e partie)

# Un voyage sur la locomotive à vapeur

De Beat Moser et Andrea Andenmatten

Après l'arrivée à Oberwald, les voyageurs quittent le train. Sous l'œil de nombreux badauds, le personnel décroche la locomotive des wagons. La motrice contourne le train, passe sur la plaque tournante où elle est tournée de 180 degrés, puis la machine retourne en tête de train. Wädi et Joseph accrochent de nouveau les voitures voyageurs, alors que le personnel de train nettoie les compartiments et inscrit la réservation pour le voyage de retour.

Enfin, l'heure du repas de midi est arrivée. Le repas fortifiant, cuisiné à la cantine du DFB à Realp et transporté dans des récipients par le tunnel de base de la Furka jusqu'à Oberwald, est servi près du wagon d'équipe. Ainsi, par beau temps, le personnel peut se restaurer en plein air et profiter du soleil valaisan.

### Retour à Realp

13.30 : le chauffeur Joseph est déjà dans la cabine de la locomotive à vapeur afin de préparer le feu pour le voyage de retour, ajouter de l'eau et faire monter la pression dans la chaudière à 14 bar. En même temps, Wädi, le mécanicien de locomotive, rajoute de l'huile dans les différents conteneurs de graisse. Puis on procède à une nouvelle prise d'eau. Pile

à 13.55, le train se met en branle pour le voyage de retour vers Realp.

14.20 : au cours du bref arrêt à Gletsch, des paquets contenant des petits gâteaux destinés à l'aubergiste de la Furka sont chargés à bord du train. Le chauffeur Josef manipule le charbon à la pelle, Wädi actionne le sifflet de la locomotive et la voyage continue.

14.40 : après l'entrée dans la station de Muttbach-Belvédère, il faut attendre le train croiseur qui vient depuis Realp. Les voyageurs profitent du bref arrêt pour faire des photos-souvenirs. Wädi reçoit un émetteur-récepteur radio. Le DFB SA fait accoupler un tracteur diesel en queue de convoi pour aider tous les trains voyageurs à vapeur qui passent le tunnel de faite en direction de Realp. En effet, en raison de l'humidité dans le tube, les conditions d'adhérence des rails inclinés de 31 à 35‰ sont parfois défavorables. Par ailleurs, en cas de dysfonction de la locomotive à vapeur, le train pourrait être rapidement remorqué hors du tunnel par le tracteur diesel.

15.30 : après la pause-café à la station Furka, le voyage est un peu moins fatigant pour le chauffeur Josef. Le travail éprouvant, la chaleur et les efforts de la montée sont passés.

## Impressum

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

### Redaktionskommission:

Vorsitz: Peter Walsler, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf, Tel. +41 61 901 27 20, peter.walsler@dfb.ch;  
Vorsitz Stv.: Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch;  
Dieter Enz, Webredaktion DFB, Tel. +41 79 689 09 83 dieter.enz@dfb.ch  
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solioz@dfb.ch;  
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie,  
Tel. +41 79 874 52 25, jürg.zimmermann@dfb.ch  
Hansueli Fischer-Spühler (fi), Goldenbühlstrasse 130,  
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,  
hansueli.fischer@dfb.ch  
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke),  
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

**Herstellung, Druck:** ea Druck + Verlag AG,  
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln  
Telefon 055 418 82 82, Fax 055 418 82 84  
Adressänderungen Aktionäre und DFB:  
DFB-Sekretariat, Postfach 141  
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 41 888 03 03,  
administration@dfb.ch

### Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

### Herausgeber:

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

### Erscheinungsweise:

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

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

**Inseratarife:** 1/4 Seite CHF 300.– / 1/2 Seite  
CHF 500.– / 1 Seite sw CHF 900.– / 1 Seite 4farbig  
CHF 1200.– / Rückseite CHF 1500.–  
Rabatte: 2mal = 5 % / 3mal = 10 % / 4mal = 15 %  
Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und  
Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke [www.dfb.ch/ag](http://www.dfb.ch/ag)  
VFB Verein Furka-Bergstrecke [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein)  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke [www.dfb.ch/stiftung](http://www.dfb.ch/stiftung)

16.10 : le train atteint le terminus à Realp et le personnel de train prend congé des hôtes. La locomotive à vapeur est

découplée des voitures voyageurs et retourne au dépôt. Maintenant commence le travail après le travail. Wädi

et Joseph doivent nettoyer la HG 3/4 et la préparer pour le prochain jour d'exploitation.

## Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka DFB SA

# Assemblée générale 2012

### D'Oskar Laubi, président CA du DFB SA

Oskar Laubi, président du Conseil d'administration, a souhaité la bienvenue aux 272 actionnaires présents, pratiquement autant que l'année passée à Oberwald. Avec les 2270 actionnaires représentés par le représentant du CA Hermann Walser et le mandataire indépendant Joe Walker, le nombre de voix d'actionnaires s'élevait à 79'589. Il s'agit là d'un chiffre respectable, qui reflète bien le grand intérêt et l'engagement pour notre Train à vapeur.

Dans son allocution d'ouverture, le président du CA a constaté que les 700 collaborateurs – les « Fronis » – ont assuré aussi au cours de l'année 2011, avec une force et une énergie inchangées, l'offre augmentée de trains réguliers. Plus de 31'000 voyageurs ont ainsi pu savourer le voyage avec le Train à vapeur. Le chiffre d'affaire a pu être augmenté à Fr. 1,4 millions et la perte d'exploitation a été réduite notablement par rapport aux années précédentes.

Les points statutairement à l'ordre du jour, tels que rapport d'exploitation, acceptation des comptes annuels, passation d'écritures du résultat d'exploitation, décharge des organes, ont été chacun acceptés à l'unanimité et sans discussion. L'entier du conseil d'administration ayant été élu l'année passée pour une période de trois ans, seule la réélection de l'organe de contrôle était prévue. A l'unanimité et avec acclamation la PricewaterhouseCoopers a été mandatée pour trois nouvelles années.

On était impatient de voir Urs Züllig, qui a remplacé le 1<sup>er</sup> janvier de cette année Peter Bernhard, le chef d'entreprise du DFB SA de longue date. Urs Züllig a décrit l'engagement des nombreux bénévoles qui, sous la direction des frères Willi, ont réparé les dégâts dus aux intempéries d'octobre dernier. Grâce aux nombreuses images projetées, l'assemblée a pu se faire une idée réaliste du type et de l'étendue de l'engagement. Grâce aux nombreuses heures de travail fournies, le début de sai-

son a pu avoir lieu comme prévu le 23 juin. A ne pas oublier : en plus des travaux de réparation, le déblayement d'un grand volume de neige a dû être réalisé sur la ligne et dans les haltes et les gares. C'est avec intérêt qu'on a appris d'Urs Züllig quels problèmes il entrevoyait pour le DFB SA à l'avenir, et quelle stratégie il développait pour y faire face. L'applaudissement spontané de l'AG exprimait les remerciements pour ses explications, mais aussi la confiance qu'on lui accordait.

En tant que membre du conseil de Fondation, Bernd Hillemeier a informé sur les succès obtenus dans l'acquisition de moyens financiers et les divers soutiens en faveur du Train à vapeur. Robert Frech, président de l'association, a donné un aperçu des travaux de grande valeur de la Section Argovie : dans les ateliers d'Aarau, des voitures voyageurs historiques sont remises en état au cours de milliers d'heures de travail.

La motion d'un actionnaire, qui prévoyait que les décisions d'une AG soient invalidées si un actionnaire n'avait pas reçu l'invitation par courrier, a été rejetée, avec seulement deux voix en sa faveur.

Après bien deux heures, le président a pu clore une assemblée vivante et inviter à l'apéritif.

## Appel à tous les amis du Train à vapeur

# Augmentation du capital 2012

### D'Oskar Laubi, président du CA du DFB SA

*En 2000, le tronçon Realp-Gletsch a été mis en service. Depuis, des milliers de bénévoles ont collaboré, au cours de dizaines de milliers d'heures de travail, à la réhabilitation du tronçon Gletsch-Oberwald et, le 12 août 2010, l'inauguration a eu lieu et l'intégralité de la ligne sommitale entre Realp et Oberwald a été inaugurée.*

Nous avons atteint un important but intermédiaire. Malgré le franchissement de cette étape, malgré l'engagement insaisissable de nos nombreux collaborateurs bénévoles et les importantes contributions financières faites par l'Association Ligne sommitale de la Furka, malgré les nombreux dons versés par l'entremise

de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB, le DFB SA ne peut réaliser les tâches qui lui sont assignées sans moyens financiers supplémentaires.

– La mise en service de l'entier de la ligne de Realp à Oberwald soumet les locomotives à vapeur à des contraintes extraordinaires. Les locs en service actuellement ne sont pas toutes à la hauteur de ces contraintes – leurs révisions principales arrivent à échéance plus tôt que prévu.

– Les super- et infrastructures de la ligne doivent être renouvelées suc-

cessivement ; tunnels, ponts, murs, etc. doivent être assainis ; les travaux d'assainissement du tunnel de faîte ont certes commencé, mais d'autres étapes sont essentielles et planifiées.

L'augmentation du capital 2012 doit permettre d'initier ces projets urgents, respectivement de les faire aboutir à temps et selon les nécessités.

Un but supplémentaire est de réduire la dette à long terme en capital étranger rémunéré.

Nous ne vous promettons pas de dividendes – le rendement d'une action du DFB est d'un autre genre :

- Vous être copropriétaire d'un bien culturel extraordinaire de grande valeur dans les Alpes.
- Vous favorisez et soutenez un tourisme de qualité dans les régions économiquement faibles d'Urseren et de la vallée supérieure de Conches.
- Avec l'achat d'une action vous contribuez au maintien d'une entreprise qui

offre une occupation sensée à de milliers de bénévoles.

Souscrivez des actions – pour vous, pour vos enfants, pour vos amis. Demandez les prospectus et le bon de souscription à «DFB-Aktienregister, Case postale 141, 6490 Andermatt», ou par courriel à [aktienregister@dfb.ch](mailto:aktienregister@dfb.ch).

A l'adresse [www.DFB.ch/?AK1](http://www.DFB.ch/?AK1) vous pouvez commander directement les actions. Nous vous remercions !

## **Evènement pour donateurs du 16 juin 2012 de la Fondation Ligne sommitale de la Furka**

# **Brienzer Rothorn**

### **De Walter Benz et Ruedi Traub**

Chaque année, les donateurs de la Fondation sont invités à une sortie conviviale chez une organisation « à vapeur » proche et ayant un passé historique. Cette année, nous avons rendu visite au Brienzer-Rothorn-Bahn, combinée avec un voyage sur le lac de Brienz avec le bateau à vapeur « Lötschberg ».

101 donateurs nous ont fait des dons pour un montant total de Fr. 240'000.– entre le 1.4.2011 et le 31.3.2012. Nous les remercions chaleureusement ! Conformément à notre règlement et en remerciement pour ces précieux montants, nous avons invité à l'évènement 2012 tous les donateurs qui nous ont offert Fr. 2000.– ou plus au cours de la période citée.

Lors de l'apéro, qui a eu lieu à la station inférieure, Walter Benz, l'organisateur de l'évènement, a souhaité la bienvenue aux donateurs, leur a dit merci et donné des indications organisationnelles. Simon Koller, directeur des BRB, s'est exprimé à son tour avec enjouement en romanche. En allemand, il nous a présenté le team qui allait nous conduire au sommet ainsi que quelques particularités techniques du train qui fonctionne avec la crémaillère Abt (écartement 800 mm).

Le petit train a gravi la montagne par grand beau temps à la vitesse de 9 km/h. A chaque mètre escaladé, la vue devenait plus grandiose. Tout au fond miroitait le lac de Brienz, dominé au sud par les trois célèbres sommets Eiger, Mönch et Jungfrau, et plus loin encore par les autres 4000 mètres Lauteraarhorn, Schreckhorn, Finsteraarhorn. Après un arrêt pour la prise d'eau à la Planalp, la composition a atteint le sommet 55 minutes après son départ. Après un excellent repas accompagné d'un bon vin, Peter Riedwyl, président de la Fondation, et Hermann Walser, vice-président du conseil d'administration du DFB, ont pris la parole. Les dégâts

occasionnés par les intempéries, les réparations et la mise en service de notre Train à la date prévue étaient les thèmes centraux des allocutions. Par ailleurs, il a été relevé qu'il y a des places vacantes dans notre Train : nous manquons par exemple d'ingénieurs, et de membres à la direction de l'entreprise. Quand au nouveau directeur Urs Züllig, qui a remplacé en janvier le méritant Peter Bernhard, il s'est parfaitement intégré.

Selon la place occupée, la vue était aussi spectaculaire pendant le voyage de retour qu'à la montée. Il fallait absolument se tenir prêt pour réaliser la photo de Brienz depuis la fenêtre rocheuse. Notre bateau « Lötschberg » était à quai. Sur le pont il y avait foule, ainsi il était compréhensible qu'on s'octroyât une petite bière dans le superbe salon.

A Interlaken-Est les donateurs se sont dit au-revoir et se sont quittés, heureux d'avoir fait cette merveilleuse excursion et d'avoir pu tisser des liens amicaux.

### **Inauguration d'une plus que centenaire robuste**

# **Colonne météo emblématique**

### **De Hansueli Fischer, membre de la commission de rédaction**

*GLETSCH (fi) – Les réparateurs de la colonne météorologique de Lambrecht et des hôtes se sont retrouvés le 15 juillet pour la fête d'inauguration et la bénédiction.*

«La colonne météo réparée par l'atelier de wagons d'Aarau et la firme Panatec SA est emblématique», a constaté Paul Güdel qui, à l'hôtel Glacier du Rhône, a souhaité la bienvenue aux invités au

nom de la société d'intérêts de Gletsch (IG Gletsch). Il a relaté la construction du site de Gletsch par la famille Seiler. Le canton du Valais en tant que propriétaire actuel des installations hôtelières et le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka ont toutes les raisons de collaborer pour promouvoir ce lieu d'importance nationale. Le maintien et l'utilisation sensée est une tâche exigeante, notamment au vu de la courte durée de la saison qui ne compte que 70 jours. Aussi, en plus de la valeur ajoutée économique, il ne faut pas perdre de vue l'aspect immatériel. Paul Güdel s'est donc réjoui de pouvoir accueillir un représentant du canton du Valais en la personne de Hans Hallebarde de l'Immobilier Gletsch AG. Un bonjour particulier était destiné à Mark Andreas Seiler, qui est notamment concerné par la question de la destinée de la maison mère de la dynastie hôtelière Seiler et de Gletsch dans son entier. L'importance de Gletsch pour le Train à vapeur a été soulignée par la présence d'Urs Züllig, directeur de l'entreprise. Au centre des intérêts se trouvaient toutefois les gens de l'atelier de wagons d'Aarau et de la Panatec SA Stäfa, qui ont insufflé une nouvelle vie à la colonne météorologique par leur travail bénévole fait avec amour. Le représentant cantonal a remercié les hôtes et a rappelé qu'anciennement des plans prévoyaient la mise sous eau de Gletsch (il y avait un projet de barrage hydro-électrique...). Le canton est intéressé à maintenir la cité hôtelière et élabore un concept pour la sauvegarde et la continuation de l'exploitation du « Glacier du Rhône ». Il n'a toutefois pas caché les frais importants qui y sont liés.

#### Bénédictio de la colonne météo

Compte tenu du caractère symbolique de la colonne météo représentative pour tous les biens culturels à protéger à Gletsch, elle a été bénie par un sale temps par l'aumônière de commune d'Obergoms Eleonora Biderbost qui, par la lecture de textes extraits de la bible a fait le lien entre le temporel et l'éternel. Elle a conseillé à la communauté rassem-

blée, qui participait avec des chants et des prières, de ne pas sous-estimer les forces de la nature et de la technique. Heinz Unterweger a par la suite fixé une plaquette qui renseigne sur la restauration et ceux qui y ont participé.

#### Colonne météo restaurée

## Elle brille de tous ses éclats

#### De Hansueli Fischer, membre de la commission de rédaction

*GLETSCHE (fi) - Après une restauration faite dans les règles de l'art, la colonne météorologique construite par Lambrecht en 1903, installée dans le parc de l'hôtel, est de nouveau entièrement opérationnelle.*

Fin du 19<sup>e</sup> siècle, des colonnes météo ayant pour but de faciliter les prévisions météorologiques ont été construites dans de nombreuses villes, stations climatiques et autres localités s'ouvrant au tourisme. Numéro un incontesté de la production de ces instruments était la firme Wilhelm Lambrecht à Göttingen. La colonne météo à Gletsch est équipée d'un thermomètre, d'un baromètre, d'un hygromètre (polymètre de Lambrecht) pour la définition de l'humidité relative avec une échelle graduée servant à établir le point de rosée. Le thermohygroscope mesure l'humidité absolue. L'élément central de la colonne météo de Lambrecht est le télégraphe météo, une instruction pour la détermination du point de rosée et l'interprétation de l'ensemble des données. Cette opération est plus exigeante – et certainement plus captivante – que la consommation d'émissions météo diffusées à la télé ou sur smartphone.

Comme on peut le lire dans l'article de Heinz Unterweger, publié sur internet, la société des intérêts de Gletsch (IG Gletsch) a donné le coup d'envoi pour la restauration. En mai 2011, la colonne a dès lors été démontée. A l'atelier de wagons du DFB à Aarau, Jakob Schrämmli a démonté le boîtier, l'a dérouillé, sablé,

L'hôtel, qui avait déjà offert l'apéritif de bienvenue, a appelé table avant la cérémonie de bénédiction et a fait la démonstration de ses capacités gastronomiques en servant un excellent repas. Sepp Inderkumm et ses musiciens ont créé une agréable ambiance.

rendu étanche, traité anticorrosion et assemblé de manière à rendre plus aisé l'entretien futur. La girouette manquante a été refaite d'après le modèle de celle qui surmonte la colonne de Wohlen.

Peter Wüthrich a réparé les instruments météorologiques dans les ateliers de la firme Panatec SA à Stäfa. Le mécanisme du baromètre était tellement rouillé qu'il a dû être remplacé, mais l'aspect extérieur correspond à l'original grâce à la confection manuelle d'une nouvelle aiguille. Ni les travaux faits à Aarau, ni ceux réalisés à Stäfa n'ont été facturés.

Le 21 juin, Jakob Schrämmli, Peter Wüthrich et Ueli Michel ont réinstallé la colonne à son emplacement d'origine. Elle n'attire pas seulement des météorologues nostalgiques, mais marque le centre du site au riche passé historique – et à l'avenir prometteur, selon les intentions de l'IG Gletsch.

#### A toute vapeur

## J't'ai dans la peau

L'année passée, lors du voyage inaugural avec la locomotive Mikado, une idée avait jailli lors d'une verrée.

La locomotive à vapeur DFB no. 1, qui avait remorqué le train des pionniers de Realp à Oberwald lors de la journée inaugurale du 12 août 2010, devait être immortalisée sous forme de tatouage.

A cet effet, Andy Zulauf de l'atelier de Wagons DFB à Aarau, allait mettre à dispo-

sition son épaule. Andy est un bénévole enthousiaste et est persuadé que tout est réalisable avec de la volonté et de l'engagement.

Andi Humm, du Tattoo-Piercing-Studio à Hausen AG à trouvé excellente cette idée fumante et l'a transformée en œuvre d'art ta-

ouée. Sur la base de plusieurs images la loc a été gravée dans la peau en deux étapes.

Le résultat est probant et prouve qu'Andy Zulauf s'identifie avec le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka, à laquelle il a déjà donné d'innombrables heures en tant que peintre et bénévole.

#### Mitteilung der DFB-Bauabteilung

## Besuch bei der Demontage der Steffenbachbrücke

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

#### Datum

Demontage Herbst 2012: Donnerstag, 11. Oktober 2012 (ganzer Tag)

#### Programm (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp  
 Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke  
 etwa 09.15 Uhr Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)  
 etwa 14.00 Uhr Bahntransport zurück  
 Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, ev. zusammen mit der Montageequipe

#### Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 20.–

Mahlzeit: Fr. 15.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

#### Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1800 m ü. M., und es muss mit schlechtem Wetter und mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist auf etwa 30 Personen beschränkt.

#### Brückenmontage im Frühjahr 2013

Diese findet normalerweise Mitte Mai statt. Der Montagetag richtet sich nach dem Fortschritt der Schneeräumung und wird erst unmittelbar vor der Aktion bekannt sein. Besucher müssen somit bezüglich Termin flexibel sein. Details erfahren Sie im «Dampf an der Furka», Ausgabe 1/2013.

#### Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Werner Gysi, Summerauweg 18, 8623 Wetzikon

Telefon: 044 930 63 53, E-Mail: wgysi@bluewin.ch

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

## VFB Sektionen

### Aargau

#### Sponsorenfahrt «Wägeli im Doppelpack»

Von Heinz Unterweger

Die Sektion Aargau erbringt für die Personenwagen, die sie in der Wagenwerkstatt Aarau revidiert, nicht nur die Arbeitsleistung im Frondienst. Sie beschafft auch die erforderlichen Geldmittel für die extern zu bezahlenden Materialien und Leistungen und stellt die Personenwagen ohne finanzielle Belastung der DFB für den Fahrbetrieb auf der Bergstrecke zur Verfügung.

Der Grossteil der Mittel kommt über das sogenannte Sitzplatz-Sponsoring herein. Sitzplatz-Sponsoren erwerben symbolisch einen Sitzplatz, dessen Preis jeweils in Verbindung mit der Nummer des Wagens steht. So war der Preis für einen Sitzplatz des Zweiachsers B 2206 SFr. 206.– und SFr. 210.– für einen Platz im B 2210. Sponsoren eines Doppelpacks – d.h. je eines Sitzplatzes im B 2206 und im B 2210 – zahlten SFr. 400.–.

Als Gegenleistung und Dank für die finanzielle Unterstützung erhält jeder Sitzplatzsponsor eine Urkunde, wird zum Rollout-Apéro eingeladen und zu einer Sponso-



Foto: H. Unterweger

*Der Sponsorenzug vor der Abfahrt in Oberwald / Le train des sponsors avant le départ à Oberwald*



Foto: H. Unterweger

*Sponsoren aller Altersstufen in «ihrem» Wagen / Sponsors de toutes les classes d'âge dans «leur» voiture voyageurs*

## VFB Sektionen

renfahrt. An dieser Sponsorenfahrt offerieren die DFB und die Sektion Aargau den Sponsoren eine Gratisfahrt über die Bergstrecke im unterstützten Wagen als Ausdruck des Dankes für die Hilfe. Auch die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt und grössere Material- und Dienstleistungsponsoren werden zur Sponsorenfahrt eingeladen.

Die Erfahrung aller bisherigen Wagenprojekte zeigt, dass dieser Weg des Sitzplatzsponsorings geschätzt wird und zum Erfolg führt. Es war bei allen revidierten Wagen möglich, aus den so der Sektion Aargau zugeflossenen Mitteln die Projekte zu finanzieren und die Personenwagen der DFB ohne finanzielle Belastung zur Verfügung zu stellen. Die Sitzplätze werden nicht individuell mit den Spendernamen angeschrieben, sondern auf Sponsorentafeln in den Wagen, auf denen auch die Namen der Werkstattmitarbeiter figurieren und die der Material- und Dienstleistungs-Sponsoren.

Nachdem zwei Fahrten bereits stattgefunden hatten, konnten am 6. August 2012 die letzten Sponsoren der «Wägeli im Doppelpack» exakt ein Jahr nach deren Inbetriebnahme am 6. August 2011 in «ihren» Wagen von Oberwald nach Realp fahren. Sie nahmen die Kosten für die Anreise, den Apéro und das Mittagessen auf sich und genossen bei angenehmem Wetter die schöne Fahrt in den so schön revidierten Wagen. Es gab ausreichend

Gelegenheit, sich kennenzulernen, fachzusimpeln und sich an der gemeinsamen Sache zu erfreuen.

### Steter Tropfen höhlt den Stein

In Abwandlung dieses Sprichwortes gilt für uns: Stein auf Stein gibt auch ein Haus. Kleine Beiträge von vielen erbracht bewirken am Ende Grosses.

Wir hoffen, auch in Zukunft auf unsere Sponsoren und Werkstattmitarbeiter zählen zu können und

dass wir damit in der Lage sein werden, den Wagenpark der DFB weiter auszubauen. Weitere Wagen befinden sich bereits wieder in Arbeit. Sponsorenunterlagen finden sich unter <http://www.dfb.ch/index.php?id=560> oder können bei der Wagenwerkstatt bezogen werden.

Bilder und Berichte von den Sponsorenfahrten 2012 finden sich unter <http://www.dfb.ch/index.php?id=497>



Foto: H. Untenwäger

*Kreuzung mit dem fahrplanmässigen Zug von Realp in Muttbach / A Muttbach, croisement avec le train régulier de Realp*

### Agenda der VFB-Sektion Aargau

Siehe auch [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch) und Sektionsnachrichten Heft 3/2012

#### Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 4233 und AB 4462

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr, jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

#### Samstageinsätze

**Samstag, 3. November 2012 ab 08.00 Uhr An Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich. Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54**

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

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

**Arbeitswochenende** Do, 27. bis Sa, 29. September 2012

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

**Für detaillierte Informationen siehe [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch) und die Hefte der Sektionsnachrichten**

**Sektionsreise zur DFB-Lokwerkstatt Chur und Führung durch die geschichtsträchtige Stadt Chur** Samstag, 22. September 2012

**Saison-Abschlussfahrt zur Furka-Bergstrecke und Besichtigung der Festung Fürigen**

Samstag, 6. Oktober 2012

## Solothurn

Von Robert Rellstab

Unsere «Aktivitäten», gleich Einsätze des Vorstandes, waren über Pfingsten in Burgdorf-Steinhof an einer Modelleisenbahn Ausstellung und am Solothurner Märetfest mit einem Werbematerial, um für die Furka Bergstrecke neue Mitglieder zu werben.

Am 14. Juli nahmen 42 Teilnehmer unter der Reiseleitung von Roland Stampfli an der Sektionsreise nach Hausach im Schwarzwald teil. Wir trafen uns in Solothurn und Oensingen am Samstagmorgen um mit dem Car via Basel-Feiburg i. B. nach Hausach im Schwarzwald zu gelangen. Dort angekommen, besichtigten wir die grosse, schöne im Modell nachgebaute Schwarzwaldbahn. Nach guten Infos des Erbauers durften wir uns frei im Ausstellungsraum bewegen und seine Arbeit bestaunen. Trotzdem wir in einer Halle waren, glaubte man es näherte sich ein Gewitter, es kam aber von den vielen Erinnerungsfotos, die geschossen wurden.

Bei einem feinen Mittagessen stärkten wir uns für den Nachmittag. Der begann mit einer kurzen Fahrt, zu den – was ist Schwarzwald ohne – Kuckucks-Uhren. Bei der weltgrössten dieser Art und alles aus Holz gebaut, liessen wir uns erklären und das Haus mit dem Kuckuck zeigen.

Für einen Kaffeehalt am späteren Nachmittag erreichten wir Triebberg, für viele, auch für mich, mit Schwarzwälder Kirschtorte.

Die Heimreise führte uns zum Titisee, dem Schluchsee entlang über die Höhen des Schwarzwaldes nach Waldshut/Koblentz in die Schweiz zurück, um uns in Oensingen und Solothurn von einander zu verabschieden. Danke Roland, es war schön.

Im Programm für dieses Jahr ist der Bänzen-Kegel und Jassabend im November. Die Einladung bekommt ihr zugeschickt. Weiterhin alles Gute und auf Wiedersehen. Es grüsst euch der Vorstand.



Foto: T. Widmer/AZ

*Die Sponsoren in «ihrem» Zug auf der Station Furka / Les sponsors dans «leur train» à la station Furka*



Foto: T. Widmer/AZ

*Apérohalt auf der Station Furka / Arrêt à la station Furka pour l'apéro*

## VFB Sektionen

### Ostschweiz

#### Erfolgreicher Auftritt an der Ferienmesse 2012 in St. Gallen

Von Hans-Walter Beyeler

Auch dieses Jahr war die Sektion Ostschweiz mit dem Werbepostcard an der Ferienmesse St. Gallen vom 10. bis 12. Februar präsent. Das Interesse war wiederum sehr gross, und wir konnten den neuen Fahrplanprospekt 2012 zahlreich unter die Leute bringen. Der



*Hans-Walter Beyeler präsentiert im «Souvenir-Look 1987» ein Bilder-Kaleidoskop über «25 Jahre Sektion Ostschweiz». / Re-looké façon 1987, Hans-Walter Beyeler présente un kaléidoscope d'images qui retrace les 25 ans d'histoire de la Section Ostschweiz.*

Stand war gut positioniert, offen aufgebaut und publikumswirksam gestaltet.

Vor allem interessierten die Ausflugsmöglichkeiten an die Furka und nach Gletsch. Insbesondere konnte dargelegt werden, dass aus der weit entfernten Ostschweiz durchaus Tagesausflüge an die Furka möglich sind. Die Unweterschäden vom Herbst 2011 beschäftigten die Besucher in hohem Mass. Die Besucher nahmen gerne den Einzahlungsschein für die Aktion «Unwetter 2011 – Helfen Sie uns!» der Stiftung Furka-Bergstrecke mit. Wir hoffen, dass unser Einsatz viele Spenden eingebracht hat. Die Ferienmesse St. Gallen ist und bleibt der wirksamste und erfolgversprechendste Werbeauftritt unserer Sektion, um die Dampf-

bahn Furka-Bergstrecke weiter bekannt zu machen, Fahrgäste zu werben und neue Vereinsmitglieder zu gewinnen.

#### Bauwoche der Sektion Ostschweiz 2012

Von Philipp Geisser

Die Arbeit rief – und wieder meldeten sich 25 Teilnehmer zum Frondienst der Sektion Ostschweiz an der Furka. Für die meisten davon ist die Kalenderwoche 26 der Agenda ohnehin schon viele Jahre fest für diese Freiwilligenarbeit reserviert. Erfreulicherweise waren auch dieses Jahr wieder drei Kollegen das erste Mal dabei – und wie sich gezeigt hat, vermutlich nicht das letzte Mal!

Manch einer trat die Reise mit Bildern im Hinterkopf an, welche ihn an die unweatherbedingten Verwüstungen des vergangenen Herbstes erinnerten. Gespannt waren wir denn auch alle über die Aufgaben, welche uns erwarteten. Klar – sollte der Bahnbetrieb wie geplant am Wochenende vor unserer Bauwoche aufgenommen werden, dann müssten die Schäden am Bahnkörper bereits behoben sein. Was gäbe es dann noch zu tun? Der Montagmorgen brachte Klarheit. Manfred Willi teilte an seiner traditionellen Information zur Bauwoche mit, dass die ersten Züge planmässig über den Berg rollten. Dies war möglich, weil kurz nach den Unwettern Mittel und Fachleute mit Unterstützung von Fronis zur Verfügung standen und dank guten Wetterverhältnissen auch effizient gearbeitet werden konnte.

Trotzdem war das Bauprogramm für uns noch prall gefüllt mit Tätigkeiten verschiedenster Art, und zwar auf der Urner wie auf der Walliser Seite. Die Zuteilung der Arbeiten, zugeschnitten auf die unterschiedlichsten Fähigkeiten der Teilnehmer, gelang unserem Baugruppenchef Markus Staubli wiederum hervorragend, galt es doch zusätzlich zu berücksichtigen, dass etwa zwei Drittel der Mannschaft in Realp und der Rest in Gletsch stationiert war.

Bestimmt hat jede Baustelle und jede Tätigkeit ihre eigene Geschichte, welche dem Schreibenden nicht bekannt, die Teilnehmer

jedoch als Erinnerung an die Bauwoche mit nach Hause nahmen. Somit bleibt mir nur die Möglichkeit, die Arbeiten des Bauprogramms kurz zu umschreiben:

- Die Vegetationskontrolle unter der Leitung von Franz Elmiger beschäftigte sich mit der alljährlichen Pflege der Flora entlang des Gleises.
- Die Installation von Sickerleitungen und Hinterfüllungen mit Altschotter waren Arbeiten an der Erweiterungen der Remise Realp.
- Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Kohle-Umschlaganlage in Realp wird die Bekohlung der Dampflokomotiven zukünftig vereinfacht.
- Wasser- und Druckluftinstallationen im Bereich des Lokstandes erleichtern künftig den Kleinunterhalt am Rollmaterial.
- An der neuen Absauganlage in Realp war wegen Winterschäden eine Reparatur des Antriebs erforderlich und für die zu wenig hitzebeständigen Schläuche musste noch eine zuverlässige Lösung gefunden werden.
- Im Goldgräberstil wurde die Wasserfassung 2 auf der Höhe «Rhônequelle» gereinigt.
- Mit dem Unterhalt an Drehscheiben und Wasserkränen auf der ganzen Strecke wird deren Funktionstüchtigkeit auch für dieses Jahr garantiert.
- Mit Korrekturen an den Weichen des gesamten Streckennetzes wurden die dereinst ermittelten Mängel behoben.
- Das Freimachen von Wasserdurchlässen und der Einbau neuer Rohre zwischen Gletsch und Oberwald gehören ebenfalls zur Schadensbekämpfung der letztjährigen Unwetter.
- Nachdem das Service-Rohr nach dem Rhoneviadukt nicht mehr benötigt wird, konnte es abgebrochen werden.
- Die grossen Schneemengen des vergangenen Winters verursachten Schäden an den Gebäuden und erforderten Reparaturen am Dach der Remise Realp.
- Mit der Spurenerweiterung an der Zufahrt zur Drehscheibe Oberwald ist gewährleistet, dass zukünftig die neuen Lokomotiven HG 4/4 den engen Radius störungsfrei befahren können.

Dass alle für uns lösbaren Aufgaben bis Ende der Woche erfolgreich und unfallfrei erledigt werden konnten, ist nicht zuletzt auf den guten Teamgeist zurückzuführen. Etwas ungewohnt war schon die Aufteilung der Mannschaft auf Realp und Gletsch, was die Abendrunde schmälerte und Einzelkontakte gar verunmöglichte. Als Entschädigung gab es dafür einen gemeinsamen Mittwochabend in Gletsch. Begonnen mit einem Apéro im Freien, gefolgt von den Köstlichkeiten aus der bekannten Küche von Hans Steiner & Co. und begleitet von manch interessanten und unterhaltsamen Gesprächen, entstand so ein unvergesslicher Abend.

Gedankt sei an der Stelle nicht nur dem Küchenteam und der Hausdame Maria des Blauen Hauses, sondern auch Leo für die frühmorgendlichen Alphornklänge, Margrit und Werner Meier für die Transportunterstützung sowie Markus Staubli für seinen unermüdlichen Einsatz für unsere Dampfbahn Furka Bergstrecke. Ein weiterer Dank geht im Namen aller Teilnehmer an die Sektion Ostschweiz, welche unseren Einsatz mit einer Runde Glacé-Coupe und einem Getränk würdigte.

Wir alle sind dankbar für die schöne Zeit an der Furka und dürfen stolz sein, mit unserer Arbeit einen Beitrag zum Erhalt des faszinierenden Kulturguts beigetragen zu haben. Das «Auf Wiedersehen» am letzten Tag war herzlich und ist Garant für die Teilnahme im kommenden Jahr.



*Unsere eigene Küchenmannschaft in Gletsch. Hans Steiner, Walter Süess und Erwin Reber / Notre propre équipe de cuisine à Gletsch: Hans Steiner, Walter Süess et Erwin Reber*

## VFB Sektionen



An der ersten Lok wird mit der neuen Absauganlage die Rauchkammer geleert. / La boîte à fumée de la première locomotive est vidée avec la nouvelle installation d'aspiration.



Mit 50 Mitgliedern voll besetzter Saal im Restaurant Dufour, am Gründungsort vor 25 Jahren. / 50 membres se sont réunis dans la salle du restaurant Dufour, là où a eu lieu, il y a 25 ans, la fondation de la section.



Vegetationskontrolle oberhalb Oberwald: Kurze Pause – Markus Bless, Deflorin Orlando und Albert Schneider / Contrôle de la végétation au-dessus d'Oberwald. Brève pause - Markus Bless, Deflorin Orlando et Albert Schneider



Mulde vom Umschlaggerät wird angehoben. / Relèvement du bac de l'installation de chargement



Der erste Kübel wird mit Kohle gefüllt. / La première benne est remplie de charbon.



Kurt Forster und Traugott Naef reparieren Winterschäden auf dem Dach. / Kurt Forster et Traugott Naef réparent les dégâts que l'hiver à faits au toit.



Mulde vom Umschlaggerät in Endstellung oben / Bac de l'installation de chargement en position de fin de course



Funktionskontrolle des Auslaufschiebers durch Heini Koch und Christian Heer / Contrôle du tiroir de l'écoulement par Heini Koch et Christian Heer



Die Spurerweiterung zur Drehscheibe wird vorgenommen damit die Spurerweiterung zum Radius stimmt. / Le surécartement dans la courbe vers la plaque tournante doit être réglé d'après le rayon

## VFB Sektionen

### Romandie

**Du lundi 16 au samedi 21.7.2012**

**Semaine de travail de la Section Romandie De HerrV Von Stadt**

**La section Romandie était présente du lundi 16 au samedi 21 juillet 2012 sur la ligne de la Furka.**

Au cours de cette semaine nous avons procédé aux travaux de curage d'une partie du caniveau entre Gletsch et le passage à niveau de Muttbach, ainsi que de quelques travaux d'élagage.

À partir du point kilométrique (Pk) 47,110 et en montant et du Pk 48,800 en descendant, deux équipes de six personnes, conduites par Fritz Hofer et Paul Herni, spécialistes «végétation» du DFB ont nettoyé le caniveau latéral, côté montagne. Il a fallu d'abord arracher la végétation abondante avant de pouvoir à la

*pioche et à la pelle... et à la brouette enlever la terre qui envahissait ce caniveau depuis... au moins quarante ans, selon nos «spécialistes»!*

Indépendamment des deux «chefs de groupe», cette année, mise en place de deux «gardes de sécurité» chargés de faire évacuer la voie avant le passage des trains réguliers, mais aussi de ceux de travaux. Cette fonction importante est destinée à garantir la bonne circulation des trains et la protection des «Fronis»! Ce nettoyage soigné est presque un «vrai plaisir d'altitude» quand le temps est au beau fixe, ce qui a été le cas durant toute la semaine. À part quelques averses, tout de même! Cette activité nécessaire pour le maintien du «bien culturel» nous permet de respirer en toute quiétude le bon air des montagnes! Pour accéder aux deux chantiers, il y avait la camionnette de service pour l'équipe «descendante» et... la voie pour celle «montante». Bonne mise en condition que de progresser à pied depuis la Maison Bleue à 1760m pour rejoindre de plus en plus haut-le chantier entre 1860 et 1910m. Les différentes tâches de «devégétalisation», de piochage, de pelletage et d'évacuation à la brouette en passant par-dessus la voie et, bien sûr la crémaillère, pour faire glisser la terre dans la pente du terrain...sans se laisser entraîner par la brouette, ont été accomplies tour à tour par chacun d'entre nous. Il nous a fallu également nous rendre en dessous du mur de soutènement afin de dégager les sorties d'aqueduc traversant le remblai pour faciliter l'écoulement de l'eau. Pour le retour en fin de matinée à la Maison Bleue, nous avons pu emprunter le train régulier en nous pla-

çant dans le compartiment à bagages... Ce qui nous a soulagés de la descente à pied, utilisée cependant chaque soir à la fin de la vacation, en empruntant le wanderweg sur la fin du parcours, au Pk 46,870.

D'autres tâches ont également été accomplies. Débroussaillage du talusau-dessus du mur de soutènement juste après la Maison Bleue par une équipe de deux Fronis sous la conduite de Paul Erni, ainsi que la remise en place de pierres de rive du ballast, et également un traitement chimique approprié dans la partie basse de la ligne en direction d'Oberwald.

Cette semaine a donc été efficace car nous avons dépassé les objectifs fixés dans notre «lettre de mission». En effet, nous avons terminé au Pk 47,650 pour l'équipe «descendante» et au Pk47,520 pour l'équipe «montante», nous étions distant de 130 mètres seulement! Ce point est très proche du lieu du terrible accident du 25 mai 1965 marqué par une croix sur un rocher et qui coûta la vie à trois personnes lors de travaux de déneigement.

Au final, une action «unique» mais avec des activités variées réalisées par les douze participants aux quels se sont joint le samedi le Président et le secrétaire de la Section avec un beau temps qui a duré toute la semaine.

### Zürich

**Bauwoche 1, KW 22, mit 21 Teilnehmern**

**Von Fritz Schmutz, Sektions-Redaktor**

Wie jedes Jahr fand diese Woche unter Leitung von Edi Gubler mit grosser Beteiligung statt und es konnte sicher einiges an Aufträgen erledigt werden. Leider wurde darüber kein Bericht verfasst!

**NEAT-Exkursion in Amsteg vom 21. Juli**

**Von Fritz Renold**

Bruno Affolter, Projekt-Leiter Sicherungsanlagen der Firma Thales (ex Alcatel) begrüsst die stattliche Zahl von Interessierten im Infozentrum Amsteg. Nach dem Fassen der Si-



Foto: Marcel Klemenz

*Oströhre, Fahrbahn eingebaut, eingegossene Schwellen mit montierten Schienen / Tube est, plan de roulement installé, traverses scellées et rails montés*



Foto: Marcel Klemenz

*Weströhre, Rohausbau / Tube ouest, gros œuvre terminé*

cherheitsausrüstung besteigen wir die Kleinbusse zur Fahrt durch den Zugangsstollen ins Innere des Berges. Ein kurzer Überblick über den Bauverlauf beim Mustertunnel zeigt die Komplexität dieses Jahrhundertbauwerks. Und wir erfahren, dass bei der Vermessung eine Abweichung pro km von durchschnittlich lediglich 0,175 mm erreicht wurde. In der Weströhre sieht man den Rohausbau, also so wie es nach dem Verlassen der Bergleute aussah. Eindrücklich: nach Süden und Norden nur Tunnelröhre bis zur Unendlichkeit! Durch den Querschlag bei Km 8 erreichen wir die Oströhre. Solche Stollen verbinden alle 325 Meter die beiden Röhren und dienen dereinst zur Personenrettung bei Betriebsstörungen. Hier ist bereits die Fahrbahn eingebaut, eingegossene Schwellen mit montierten Schienen. Dieser Einbau erfolgt durch einen 482m langen Betonzug, der aus insgesamt 24 Waggons besteht. Die Löcher für die Montage der Fahrleitungsträger sind auch schon gebohrt. In den Trottoirs sind diverse Rohre für Stromübertragung, Sicherungsanlagen und Telekommunikation eingebaut, weiter sind Kanäle für die Entwässerung vorhanden. Mittlerweile haben wir den nächsten Querschlag erreicht und fahren noch zum Bahntechnik-Installati-



Foto: Patrick Smit

*Première étape du curage du caniveau: enlèvement des végétaux Erster Schritt bei der Reinigung der Abflussrinne: abtragen der Vegetation*



Foto: HerrV von Stadt

*Plus fait depuis au moins 40 ans: curage du caniveau, équipe montante au Pk 47.250 / Seit wenigstens 40 Jahren nicht mehr ausgeschlammte Rinne; bergaufwärts arbeitende Mannschaft bei km 47.520*



Foto: Patrick Smit

*Retour en fin de matinée à la Maison Bleue dans le compartiment à bagages du train régulier / Rückkehr zum Blauen Haus am Mittag mit dem fahrplanmäßigen Zug im Gepäckabteil*

## VFB Sektionen

onsplatz Rynächt bei Erstfeld, wo der Betonzug mit Material bestückt wird. Auch ein Rettungsfahrzeug steht dort für einen Einsatz bereit. Nach einem Blick auf den Fahrleitungs-Montagewagen kehren wir nach Amsteg zurück, wo wir uns mit einem ganz herzlichen Dankeschön an Herrn Affolter für die faszinierende Führung verabschieden.

### Sinkende Mitgliederzahlen – Gegenmassnahmen

Wie wir feststellen müssen, hat bei den Mitglieder-Zahlen eine gewisse «Schwindsucht» eingesetzt. Dies hat auch den ZV veranlasst, in seinem Infoblatt 4/12 in deutlichen Worten darauf aufmerksam zu machen unter dem Titel: «Neue Mitglieder gesucht!» Ebenfalls bereitet er einen Wettbewerb zum Thema vor. Dass das Problem den Verein schon seit den Gründerjahren beschäftigt, zeigt ein Zitat aus dem Jahresbericht 1991 (dem Jahr vor der Betriebsaufnahme Realp–Tiefenbach!) des damaligen, wohl etwas zu optimistischen, Zentralpräsidenten Alfred Gysin zu diesem Thema: «Die Mitgliederzahl hat um 877 auf 6328 zugenommen. Um eine genügende personelle und finanzielle Basis für Aufbau und Betrieb der Bergstrecke zu finden, benötigen wir aber mindestens 15'000 Mitglieder.» Zitat Ende! Heute stehen wir bei gut 8000!

Dass sich auch unsere Sektion diesem Trend nicht entziehen kann, zeichnete sich schon an der dies-

jährigen Fespo ab mit einer Ernte von mageren 15. Auch unser Verzeichnis weist die gleichen Bremspuren auf: Seit dem Stichtag 15.01.12 mussten wir 78 Austritte verbuchen, aber, inkl. der Fespo, nur magere 30 Neu-Eintritte. Wir werden also unseren Trend seit 2004 mit einem durchschnittlichen Zuwachs von über 4% bei weiterem Verfehlen oder müssen sogar ein Nullwachstum befürchten!

All dies muss aber nicht eintreten, denn es könnte ja noch ein Wunder passieren! Und dieses kann nur von unseren Mitgliedern, den aktiven wie auch den passiven, bewirkt werden! Und dabei ist es wichtig, nicht nur das zahlenmässige Wachstum, sondern auch einen «qualitativen» Fortschritt anzuvisieren! Also bitte auch die Bereitschaft für eine aktive Mitarbeit abklären und den ehemaligen Beruf angeben und nicht einfach Rentner! Und wenn z. B. der geworbene Göttibub in Savognin oder Salvagnin wohnt, darf er auch in die Sektion seines Göttis eintreten wenn er will! Wir empfehlen auch generell, auf dem Anmelde-Formular unten anzugeben: «Geworben durch». Desgleichen im Internet, auf dem neuen Direkt-Link: [www.dfb.ch/index.php?id=54](http://www.dfb.ch/index.php?id=54) unter «Kommentar». Als Hilfe seien hier nochmals die möglichen Wirkungsfelder zusammengefasst:

- Werbung im persönlichen Umfeld (Freunde, Verwandte, Nachbarn etc.)

- Motivieren von bisher Passiven zur Mitarbeit als Froni.
- Melden von Auftrittsmöglichkeiten am Wohnort (Messen, Einkaufs-Center).
- Organisation und Begleitung von Gruppenreisen als ideale Werbe-Plattform.
- Rekrutierung von Firmen-Mitgliedern: 1 Firma = 5 Einzel-M.!
- Und weiterhin gilt natürlich: Jedes Mitglied wirbt (mindestens) ein neues!

Nun heisst es also: Alle Mann (aber auch Frau) an Deck und mithelfen, dass das erhoffte Wunder passiert. Und wenn jemand noch bessere Ideen oder Erfahrungen als Werber hat, bitte mitteilen, damit wir alle davon profitieren können!

Frei nach dem Motto:

### Es gibt nichts Gutes, ausser man tut es und spricht darüber!!

#### Polen-News:

[www.agrotur.wordpress.pl](http://www.agrotur.wordpress.pl)

Ein gelegentlicher Besuch auf dieser Website lohnt sich! Bis zum Erscheinen dieses Heftes sind dort ganz neue Infos und Reiseprogramme aufgeführt.

#### 25 Jahre Sektion Zürich

Es sind bis heute noch keine Beiträge aus dem Leserkreis eingegangen! Der Vorstand möchte hier den Aufruf wiederholen. Als Lückenbüsser werden wir jeweils ein interessantes Zitat aus früheren Dokumenten publizieren, wie dasjenige im obigen Abschnitt «Mitglieder-Alarm».

- Materialtransporte
- Viel Kleinkram

Auch am Samstag wurde noch gearbeitet, und insgesamt war es eine befriedigende Bauwoche. Das Wetter hat mitgespielt und einen Abend konnten wir zusammen am Feuer in Realp verbringen.

Ein besonderes Lob der Küche die, wie schon so oft, alle hervorragend versorgt hat.

#### Nachruf Klaus Fleischer

Nach längerer schwerer Krankheit ist am 15. Juni 2012 Klaus Fleischer verstorben.

Seine Stärke als ehemaliger Reichsbahnhaupttrat, wo sein Schwerpunkt auf dem Eisenbahnbetrieb lag, waren die Organisation und das Administrative.

Besonders hat er sich, solange er konnte, in unsere Modellbahnausstellung reingekniert. Er hat geschrieben, telefoniert, Handzettel verteilt, er hat Plakate gemacht, seinen «Standard-Entwurf» verwenden wir immer noch, und ist der Schöpfer der Aussteller-Urkunden gewesen. Auch beim Auf- und Abbau hat er immer alles gegeben.

Noch im Pflegeheim hat er sich ständig über unsere Aktivitäten als Sektion und Neuigkeiten von der Strecke informiert.

Dieses Talent und diese Schaffenskraft, auch wenn es ihm immer mal schwer fiel, wird uns fehlen, und wir werden an Klaus Fleischer denken und ihn vermissen.

## Norddeutschland

### Sektionsreise 2012

#### Von Burkhard Rätzel, Vizepräsident

Die Sektionsreise 2012 führte uns am ersten Juni-Wochenende (2./3. Juni) zur ersten deutschen Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen, etwa 35 km südlich von Bremen. Die Museumsbahn wurde 1966 gegründet und verkehrt auf 1000mm Spur zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf.

Wir trafen uns mit insgesamt 18 Teilnehmern am Samstag, den 2. Juni am Bahnhof von Bruchhausen-Vilsen. Als Erstes nah-

## Agenda

24.–29.09. (KW 39)	Bauwoche 3, Kurt Letter, 044 725 24 15
29. / 30.09.	Modellbautage Winterthur, Fritz Schmutz, 052 343 40 31
20.10.	Samstag-Einsatz, Res Minder, 044 836 64 04
10.11.	Besichtigung Werkstatt Chur, Alfredo Degen, 044 869 28 28
28.11.–02.12.	Winterthurer Messe, Fritz Schmutz, 052 343 40 31
11.09./09.10./13.11.	Stamm Zürich,* jeden 2. Dienstag ab 19.00 Uhr
25.09./23.10./27.11.	Stamm Rapperswil,** jeden 4. Dienstag ab 19.00 Uhr

\* Oase, Pers.-Restaurant SBB im HB 3. Stock, Sitzungs-Zimmer Durchgang neben Brasserie Rtg. Landesmuseum, erster Lift rechts

\*\* Rest. Mundart, alte Jonastrasse 33; Bus 993/994 ab Bahnhof bis Kreuzliplatz; im Dezember fällt der Stamm aus.

Die Projektleiter sind auch per E-Mail zu erreichen unter: vorname.name@dfb.ch

Alle Aktivitäten und Einsätze werden laufend aktualisiert und sind auf der Website [www.vfb-zh.ch](http://www.vfb-zh.ch) in unserer Agenda publiziert.

## Berlin Brandenburg

### Bauwoche 29 an der Strecke

#### Von Axel Schiele

In dieser Woche waren wir zu elft angereist und haben allerlei Dinge vollbracht:

- Anschluss eines Rohres unter der Dieselcrew-Remise
- Kabelanschlüsse für die Beregnungsanlage Gletsch–Oberwald
- Versetzen von Regnern der Beregnung, damit diese nicht immer in die Fenster hineinschiessen und profilfrei stehen

## VFB Sektionen

men wir an einer Führung durch die Werkstätte der Museumsbahn teil, wo neben vielen deutschen Dampf-, Dieselloks und Triebwagen, auch ein Schweizer Fahrzeug zu finden ist: der Akkutriebwagen T 46, ursprüngliche Bezeichnung Ca 2/2, genannt Trudi, erbaut 1931 von der Firma «Elektrische

Fahrzeuge AG Oerlikon», eingesetzt bei den Kraftwerken Oberhasli, später bis 1979 bei der Meiringen-Innertkirchen Bahn. Seit 1979 befindet sich das Fahrzeug in Norddeutschland.

Nach der Werkstättenbesichtigung ging es mit dem Dampfzug, gezogen von Lok «Hoya» nach

Asendorf, dort besichtigten wir das Automobilmuseum, nach einer Kaffeepause ging es mit dem Dampfzug zurück nach Brauchhausen-Vilsen.

Auch in dem Dampfzug stiessen wir auf ein ehemaliges Schweizer Fahrzeug, welches heute als Buffetwagen dient: den B 2207 der Rhb, erbaut 1911 durch SIG. Seit 1977 befindet sich der Wagen im Besitz der Museumsbahn.

Der Tag klang bei einem Abendessen und gemütlichen Beisammensein in Hoya, wo wir auch

unser Quartier bezogen haben, aus.

Am Sonntag erkundeten wir bei Dauerregen das Bahn-Netz der Verkehrsbetriebe der Grafschaft Hoya.

Mit dem Triebwagen T3, erbaut 1959 bei MAK, befuhren wir das gesamte Streckennetz von Hoya über Eystrup nach Syke, dann wieder zurück zum Ausgangspunkt in Hoya. Nach einer abschliessenden Stärkung bei Kaffee und Kuchen machten die Teilnehmer sich wieder auf den Heimweg.



Foto: Burkhard Rätzel

*Nach Bauende der Werkbahn der KWO nach Innertkirchen im Jahre 1926 (ab 1946 öffentliche Bahn) wurden die Dampflokomotiven abgezogen. Für Fahrten der Wartungstechniker kam der fabrikneue Akkutriebwagen Nr.3 Ca 2/2 zur Bahn. / Après la fin de la construction du chemin de fer industriel des KWO vers Innertkirchen en 1926 (dès 1946 train public), les locs à vapeur ont été retirées et remplacées par l'automotrice à accus no. 3 Ca 2/2 pour les techniciens de maintenance.*



Foto: Burkhard Rätzel

*Nach 60 Jahren im Einsatz bei der Rhb sollte der inzwischen dunkelgrün lackierte Wagen verschrottet werden. Rettung für ihn kam durch den Einsatz bei der Museumsbahn im Norden. / Après 60 ans chez le RhB, la voiture entre-temps peinte en vert devait être démolie. Elle a trouvé son salut auprès du Chemin de fer musée dans le nord.*

### DFB-Werkstätte Chur Letzter Tag der offenen Tür

(Die Werkstätte wird nächstes Jahr geräumt)

**Samstag, 22. September 2012, 10.00 – 16.00 Uhr**

**Pulvermühlestrasse 20**

Werfen Sie einen Blick in unsere Werkstatt und bestaunen Sie die beiden Lokomotiven HG 4/4 Nr. 704 und 708, die wieder originalgetreu für den Einsatz auf der Furka-Bergstrecke aufgebaut werden.

Diese beiden stolzen Vierkuppler wurden 1924 und 1930 von der SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik) für Vietnam gebaut und 1990 wieder in die Schweiz zurückgeholt.

Zudem sehen Sie auch die HG 3/4 Nr. 9, die sich nach einer Totalrevision wieder im Aufbau befindet.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Bitte benutzen Sie den öffentlichen Verkehr. Der Bus Nr. 2 ab Bahnhof Chur (Richtung «Obere Au») bis Haltestelle «Güterstrasse» bringt Sie direkt vor die Werkstatt.

Foto: Ruedi Traub



Joachim Ziegler, Präsident der Sektion Rhein-Main arbeitet ebenfalls in der Küche Realp

Foto: Ruedi Traub



Carmen Gisler aus Bürglen in der Küche Realp

Foto: Ruedi Traub



Karlheinz Wirz in der Kantine Realp faltet Prospekte, welche für Arbeitswochen abgegeben werden, hier für die CS

## Angetroffen...

Foto: Ruedi Traub



Christian Stucki, früherer SBB-Angestellter, ist in der Bauabteilung zuständig für «Elektrisches»

Foto: Ruedi Traub



Der Schnee-Räumfroni Andreas Draefn in der Werkstatt Gletsch. Er arbeitet immer noch als Lokführer bei der Deutschen Bahn

Foto: Ruedi Traub



Maria Fischer (links) und Hermine Brunner arbeiten im «Blauhaus» in Gletsch

# Souvenir-Shop

Andenken für kleine und grosse Fans



- 1 **Die grosse Fahrt** - Programm für die Lok mit grosser Fahrt: 700 Zeichnungen führen mit der Dampfbahn von Repp nach Glotsek und erleben unterwegs allerlei Lustiges. 14 Seiten auf stabiler Karton gedruckt; DPS-Elgewerlag CHF 17.00



- 2 **Pflichtbuch «Lok»**, Abmessungen ca. 50 x 15 x 20 cm. Passend zum Kinderbuch «Max, die kleine Lok»; weicher CHF 30.00



- 3 **NEU «Glocken-Tech»** - 80 Karten; mit abgestellter Lok «Lok» (ca. 55 x 55 cm); CHF 16.80



- 4 **NEU Kinder-Topf** - bestickt mit Lok «Lok»; die Wäsche ist verstellbar; CHF 12.80



- 5 **Bildkalender 2013**; Format DIN A4 zum Aufklappen, 25 Seiten mit 24 Farbfotos über die Furka-Dampfbahn; CHF 14.00



- 6 **Book «Gleise»** - Langprosa-Massengeschichte - Geschichten zur Eröffnung der Strecke Oberwald-Glotsek im Jahr 2010. AS-Verlag, 208 Seiten, 220 Abbildungen (Vollstreckengeschichte, Touristik, Bahnbetrieb, Ausflugstipps usw.); CHF 29.00



- 7 **DPS-Fotokalender 2013**; DIN A5 quer; Hardcover gedruckt, Spezialität, originale Fotos aus nichtöffentlichen Bildarchiven mit dezenter Bildbeschriftung; CHF 25.00



- 8 **Fischer's Handlung** des beliebten Touristen Nr. 1; Kunststoff laminiert mit abgerundeten Ecken, ca. 45 x 20 cm, Vorderseite Dampfbag, Rückseite Furka-Fanoreisekarte; CHF 6.80



- 9 **NEU Schlüsselanhänger** zum Jubiläum «100 Jahre Furka-Dampfloke»: Er zeigt Lok DPS Nr. 1; naturgetreu koloriert, gummi-artiges, taschenfreundliches Material, mit Ring und Karabinerhaken; CHF 6.80



- 10 **Book «Gleise der Furka-Oberwald-Bahn»** - Band 1; Zartschmuck, von Florian Huber, Eisenwegung von 50 bestehenden und neuartigen Bahnen, fertig und e-fre; zahlreiche Fotos und Skizzen, 302 Seiten; CHF 29.00

Besuchen Sie auch unseren gemütlichen Caféweges in Repp, unsere attraktiven Souvenir-Shops in den Bahnhöfen Repp und Glotsek sowie den Info-Shop in Oberwald beim MGS-Bahnhof.



Caféweges Repp



Souvenirshop Repp



Souvenirshop Glotsek



Info-Shop Oberwald

Hiermit bestelle ich:

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

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

Telco senden an:

DPS-Souvenirhandel, Ressetstrasse 7, CH-5160 Adorf  
 Fax: 041/870 07 55 - 54488 [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch)  
 Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST.  
 Auflieferung gegen Rechnung zulässig. Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zehrschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bestellungsgebühr von CHF 5.00.

Name und Vorname \_\_\_\_\_

Telefonnummer oder  
E-Mail [dfb@dfb.ch](mailto:dfb@dfb.ch)

Strasse und Nr. \_\_\_\_\_

PLZ und Wohnort \_\_\_\_\_

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

DADF 5/2012