

dampf an der furka



Tag der offenen Tür in der Werkstatt Chur S. 5

In sechs Monaten muss die Werkstatt Chur einer Wohnüberbauung weichen. Ein Grund für die Mitarbeiter möglichst vielen Bahnbegeisterten die stärksten Schmalspur-Zahnrad-Dampflokomotiven in Europa, vor Augen führen.



Oldtimer trifft auf Oldtimer S. 10

Mit Dampf über die Furka wie anno 1930...



Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle S. 11

Eine wichtige Arbeit ist die Vegetationskontrolle



Endspurt bei der Werkstätte Realp S. 14

Grosses tut sich in Realp, die Remisenerweiterung ist bald abgeschlossen



Heisser Dampf für die Feuerwehr S. 14

Die Angehörigen der Feuerwehrvereinigung Koblenz gönnen sich eine Fahrt über die Furka



Demontage der Steffenbachbrücke S. 17

Jedes Jahr wieder ein Spektakel: Die Demontage der Steffenbachbrücke



Revision des Personenwagens B 4233 S. 23

In Aarau werden die Personenwagen revidiert



Bauwoche 37 der Sektion Nürnberg S. 28

Sektion Nürnberg: Der Elektriker steht an einem gefährlichen Ort: Stromanschluss und Treibstoff-Tankstelle

Alle Themen

aktuelles

Editorial	1
Rückblick 2012	1
Peter Schwarzenbach	2
Rücktritt von Walter Benz als Stiftungsrat	4
Tag der offenen Tür in der Lokomotiv-Revisions-Werkstatt in Chur	5
Projekt Change weitgehend umgesetzt	7
Malwettkampf mit «Max, der kleinen Lok» und ihren Freunden	9
Oldtimer trifft auf Oldtimer	10
Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle	11
Passagiere mit Dampf unterwegs	12
Auflösung Wettbewerb Dampfreisen Ostschweiz	12
Dampfreisen Ostschweiz feiert	12
Das Schwungrad meint...	12
Endspurt bei der Werkstätte Realp	14
Heisser Dampf für die Feuerwehr	14
Fahrdienst ist auch Kundendienst	15
Demontage der Steffenbachbrücke	17
Train d'incendie	19
Journée portes ouvertes à l'atelier de révision de locomotives à Coire	19
Photographes ferroviaire déchainés	20
Service des trains et service à la clientèle	21
Peter Schwarzenbach	22
Angetroffen...	33

aus den sektionen

Aargau	23
Innerschweiz	24
Ostschweiz	25
Romandie	26
Zürich	26
Norddeutschland	28
Nürnberg	28
Rhein/Main	30
Stuttgart	31

impresum

13

Titelbild/couverture

Die Lok 4 (HG 3/4) unterwegs zwischen Oberwald und Gletsch, ein Bild aus der Serie «Die Eisenbahnfotografen». Sie haben auf zwei Sonderfahrten vom 10. bis 12. September die DFB verewigt. Siehe Seite 10 / La loc 4 (HG 3/4) entre Oberwald et Gletsch ; photo extraite de la série «Photographes ferroviaires déchainés» qui ont immortalisé le DFB au cours de deux courses spéciales du 10 au 12 septembre. Voir l'article p. 20. Foto/photo: Jörg Braun

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2013 12.01.2013

Ausgabe 2/2013 11.05.2013

Ausgabe 3/2013 10.08.2013

Ausgabe 4/2013 28.10.2013

Editorial

Von Ruedi Traub, Redaktor

Unser Magazin hat sich den letzten zwölf Jahren kontinuierlich entwickelt. Im Juli 2000 löste es das «Infobulletin» ab. Peter Schwaller, der damalige Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG, schrieb das erste Editorial und suchte «eine Person», welche in Zukunft diesen Text schreiben möge. Die Redaktion bestand aus vier Personen, eine davon Julian Witschi, welcher heute noch in der Redaktionskommission einsitzt.

Im Dezember 2000 tauchte erstmals der Name Gerhard Oswald auf. Er wird im Juni 2001 der «Leiter» der Redaktion. Das Magazin ist mit wenigen Ausnahmen in schwarz/blau/weiss gedruckt. Die Ausgabe März 2004 bekommt als neuen Redaktor Hansueli Fischer, welcher dafür sorgte, dass das Heft ab 2005 auf dünneres Papier gedruckt, farbiger und trotzdem bei gleicher Qualität billiger wird.

Unterdessen ist die Redaktion auf acht Personen angewachsen und erhält eine Struktur mit Vorsitzendem, einem Stellvertreter, dem Redaktor und den Kommissionsmitgliedern. So sind wir ein Team geworden, welches ganzheitlich auftritt und Vertreter aus den wichtigsten Organen der Bahn enthält. Als vorläufig letzte Errungenschaft ist es uns durch einen technischen Trick gelungen, immer mehr Farbe bei gleichem Preis in die Zeitschrift zu bringen. Zum Schluss ein Wunsch des Redaktors betreffend Bilder. Sie sollen aussagekräftig sein, eine gute Legende aus ein oder zwei Sätzen enthalten und den Leser animieren, sich in den Artikel zu vertiefen. Ob Personennamen genannt werden dürfen, ist Geschmacksache. Die einen möchten ihren Namen sehen, andere sind gegen den «Personenkult», sie pochen auf Understatement. Der Name des Bildautors sollte indessen immer aufgeführt sein.

Eine erfolgreiche Dampfbahnsaison 2012 ist Geschichte

Rückblick

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Am 11. Oktober konnte die Steffenbachbrücke bei idealen Verhältnissen in die Winterposition gebracht werden. Beeindruckend für den Schreibenden, der diese Aktion erstmals live miterleben durfte, war, wie ruhig und überlegt unter der Leitung von Adelbert Baggenstoss gearbeitet wurde. Die von Werner Gysi bestens und sehr kundig informierte Besucherschar genoss das Schauspiel von den natürlichen Aussichtsplattformen beidseits des Taleinschnitts. Doch schön der Reihe nach.

Vor einem Jahr herrschte Unsicherheit, ob und wie die Saison 2012 wegen der Unwetterschäden von Oktober 2011 überhaupt starten kann. Die Geschäftsleitung erarbeitete alternative Betriebs-szenarien, welche zum Glück dann nicht benötigt wurden. Dank zahlreichen Spenden, grosser Einsatzbereitschaft der Fronis und einer Portion Glück konnte der Saisonstart pünktlich und wie publiziert erfolgen.

Im Sommer durften wir einen weitgehend störungsfreien Fahrbetrieb erleben, es ist kein einziger Zug wegen technischer oder betrieblicher Probleme ausgefallen. Auch die Brandgefahr im Abschnitt Oberwald – Kehrtunnel war die ganze Saison dank umsichtiger Planung, guter Vorarbeit der Vegetationsgruppe, Einsatz der Sprinkleranlage und bei Bedarf Präsenz der «Brandverhinderer» mit dem Löschzug kein Problem. Kurzfristig stieg der Puls bei den Verantwortlichen nach den Starkregen vom 2. Juli. Die Schäden durch Unterspülung und Murgänge im Abschnitt Realp–Tiefenbach waren beträchtlich. Dank einem Sondereffort interner und externer Kräfte unter der Leitung von Walter und Manfred Willi sowie den noch im Unwetterfonds befindlichen Mitteln wurde das Unmögliche geschafft und die Strecke innert vier Tagen wieder fahrbar gemacht.

Auslastung besser als bei Swiss

Die Auslastung der passquere Züge war mit rund 88% ausgezeichnet – das Reservationssystem hat sich einmal mehr als erstklassiges Hilfsmittel und Lenkungsinstrument bewährt, um

- a) die Züge gut auszulasten
- b) die Gäste auf freie Kapazitäten, z.B. den Gegenzug, zu lenken.
- c) trotz hoher Auslastung den Passagieren dank individueller Sitzplatzzuteilung das Gefühl der persönlichen Betreuung zu geben.

Die Auslastung der mit Diesellok geführten Ausflugszüge «Abenteuer Rottenschlucht» war hingegen mit mageren 10% am unteren Rand der Erwartungen. Ob die Ursache der fehlenden Nachfrage in der Dieseltraktion, der ungenügenden Anziehungskraft von Gletsch als Ausflugsziel, der Neuheit des Angebots oder in der Problematik liegt, überhaupt Gäste aus dem Wallis auf die Dampfbahn zu locken, lässt sich schwer eruieren. Jedenfalls sind für 2013 Massnahmen geplant, um diese unbefriedigende Situation zu verbessern. Dafür konnten in der Saison 2012 deutlich mehr Extrazüge verkauft werden. Über ganz spezielle Sonderzüge für Fotografen wird an anderer Stelle in diesem Heft berichtet.

Meine erste Saison und Anliegen für 2013

Beeindruckt hat mich insbesondere die enorme Vielfalt der Tätigkeiten innerhalb der Dampfbahn und die Leidenschaft und Identifikation, mit welcher die vom Furka-Virus infizierten Mitarbeiter ihrer Aufgabe nachgehen. Auch wenn ich nach einer einzigen Saison noch längst nicht alle Tätigkeiten im Detail kenne, habe ich doch einen guten Einblick erhalten. Auch meine persönliche Zielsetzung, ab und zu selbst Hand anlegen zu können, habe ich bei diversen Einsätzen in die Tat umgesetzt.

Die Dampfbahn braucht für eine sichere Zukunft Verstärkung im Management-Team. Bekanntlich sind die Positionen des Marketing-Leiters, des Leiters Rollmaterial und des Personalchefs «verwaist». Ohne genügende Management-Kapazität können die ehrgeizigen Ziele der Dampfbahn weder angepackt noch umgesetzt werden. Alle Leser sind also aufgerufen, Personen in ihrem Umfeld, die für eine solche Aufgabe qualifiziert und an der Dampfbahn interessiert sind, anzuwerben – herzlichen Dank.

Das zweite Anliegen betrifft die Mittel für den Grossunterhalt der Bahninfrastruktur und des Rollmaterials. Die DFB wird mittelfristig mehr Mittel für den Unterhalt und weniger für Investitionen (nach Realisation der laufenden und geplanten Ausbauprojekte) benötigen – die Stiftung als primäres Mittelbeschaffungsorgan muss sich deshalb schon heute auf diese Situation einstellen.

«Schläft» die Dampfbahn im Winter?

Diese Frage wurde und wird mir in meiner ersten Saison oft gestellt. Insider und Mitarbeiter wissen es natürlich besser –

ausserhalb der Fahrsaison wird geplant, revidiert, gebaut – kurzum: die Intensität der Arbeiten ist in manchen Gebieten mindestens gleich hoch oder höher als im Sommer.

Herausforderungen 2013 : Vereinfachen / Konsolidieren / Optimieren

Glücklicherweise konnte aufgrund der verfügbaren Ressourcen und des grundsätzlich erfolgreichen Betriebs frühzeitig festgelegt werden, die Saison 2013 mit gegenüber 2012 unverändertem Betriebskonzept zu planen. Diese Situation erlaubt es, 2013 unter das Jahresmotto: «Vereinfachen / Konsolidieren / Optimieren» zu stellen. Jede Abteilung plant in diesem Rahmen zahlreiche Verbesserungen in ihrem Bereich.

Jahr des Umzugs

Die Werkstätte Chur muss im Verlaufe der Monate April / Mai 2013 in die neue Werkstätte in Uzwil umziehen. Im Verlaufe des Sommers soll die Werkstatt-erweiterung in Realp soweit fertiggestellt sein, dass sie bezogen werden kann. Die Ehre des ersten «Bewohners» wird

vermutlich Lok 9 zufallen, die mit grossem Einsatz im Winter in Chur soweit aufgearbeitet wird, dass sie im Frühjahr direkt nach Realp zügeln kann. Da zusätzlich vom Kanton Uri Auflagen gemacht wurden, den Lagerplatz Geeren zu räumen, werden wir die Gelegenheit nutzen, den Stützpunkt Realp materialseitig neu zu organisieren. Definitiv nicht mehr Benötigtes wird entsorgt und regelmässiger Bedarf in Realp eingelagert, während selten verwendetes Material und Reservematerial aus Chur und Realp in ein rückwärtiges Lager im Reusstal verschoben wird.

An dieser Stelle ist es mir ein Anliegen, allen Mitarbeitenden für ihren grossartigen Einsatz im vergangenen Jahr herzlich zu danken. Ich hoffe sehr, dass er Euch ebensoviel Freude bereitet hat wie mir und alle auch 2013 wieder mit Elan dabei sein können.

Zum Jahreswechsel wünsche ich allen gute Gesundheit, eine kreative Pause über die Festtage, Glück im privaten und beruflichen Umfeld und natürlich uns allen und unserer Dampfbahn an der Furka eine gute Saison 2013.

Nach vielen Jahren des Einsatzes als Personalchef und Präsident der Redaktionskommission trat Peter Schwarzenbach am 29. September 2012 zurück

Zum Rücktritt von Peter Schwarzenbach

Nach vielen Jahren des Einsatzes als Personalchef und Vorsitzender der Redaktionskommission ist Peter Schwarzenbach am 29. September 2012 zurückgetreten. Verschiedene Wegbegleiter würdigen seine Verdienste im «Dampf an der Furka».

Als Präsident der Redaktionskommission zeichnete sich Peter aus mit seinem profunden Wissen über Syntax und Stil. Zudem hatte er gute Ideen für fällige Themen. Dabei kam ihm sein Wissen über Pädagogik und Journalismus zugute.

Ruedi Traub, Redaktor DadF

Peter Schwarzenbach – eine Persönlichkeit

Von Oskar Laubi, VR-Präsident DFB AG

Ich kenne Peter Schwarzenbach seit mehr als 45 Jahren: Wir hatten im gleichen Orchester gespielt, er Kontrabass, ich Viola/Bratsche. Beide sind wir unsern Instrumenten treu geblieben und sind immer noch aktiv – im musikalischen Bereich kreuzen sich unsere Wege jedoch nicht sehr häufig.

Aber seine Persönlichkeit und sein Fachwissen im Personalbereich (HR/Human Resources) haben uns immer wieder zusammengeführt. Ich habe mich während

meiner rund 30-jährigen unternehmerischen Tätigkeit immer wieder mit ihm getroffen und von seiner ausserordentlichen Begabung und seiner treffsicheren Beurteilung von BewerberInnen und MitarbeiterInnen bei Einstellungen bzw. Beförderungen Nutzen gezogen: er bestätigte oder hinterfragte meine jeweiligen eigenen, persönlichen Eindrücke – insgesamt hat er meine letztlichen Entscheidungen in einem sehr positiven Sinne mitgeprägt. Wir haben zudem über die Jahre gegenseitig Anteil genommen an unseren privaten und familiären Entwicklungen und es ist eine tragende Freundschaft daraus entstanden.

Früh habe ich natürlich auch von seinem Hobby, der Eisenbahn, erfahren.



Foto: Ruedi Traub

Peter Schwarzenbach am 16. August 2010 als «Ehrenzugführer» in Realp. Er war der erste Zugführer, welcher den ersten Zug von Realp nach Tiefenbach begleitete. / Le chef de train d'honneur, Peter Schwarzenbach, le 16 août 2010 à Realp. Il était le premier chef de train à avoir accompagné le premier train de Realp à Tiefenbach.

Ein Besuch bei ihm zuhause war nicht ohne einen Abstecher in den Estrich zu beenden, wo er in Hunderten oder besser Tausenden von Stunden eine phantastische Anlage gebaut hatte. Es war für mich immer erstaunlich, wie er mit seinen eher massiven, kräftigen Händen feinste Detailarbeiten an Wagen, Oberleitungen usw. bewerkstelligen konnte.

Ich hatte mein Unternehmen auf meinen 65. Geburtstag hin verkauft bzw. mich von allen Verantwortlichkeiten zurückgezogen. Wenig später erhielt ich einen Telefonanruf von Peter, er sprach von seiner Aufgabe, einen neuen Verwaltungsrats-Präsidenten zu finden für die DFB AG und er meinte, dass ich dafür geeignet wäre. Er wolle mich zusammen mit dem damaligen Präsidenten und dem Geschäftsführer besuchen. Ich bat um eine kurze Bedenkzeit. War es aus persönlicher Dankbarkeit für die wertvolle Unterstützung bei wichtigen Personalentscheiden oder reizte mich die Aufgabe, in einem Unternehmen mit einer äusserst wertvollen Zwecksetzung (Kulturgut erhalten basierend auf Freiwilligenarbeit) einen Beitrag zu leisten, dass ich ihm letztlich zusagte? Es war die Kombination. Aber ich bin ja nicht der Einzige: wie viele Einstellungen hat Peter Schwarzenbach bei

der DFB AG zu «verantworten»? Unzählige! Und daraus ist auch sein unermesslicher Beitrag an die Entwicklung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu bemessen: die DFB existiert heute noch, weil einige Leute eine Vision hatten und sich über Jahre für sie eingesetzt und engagiert haben – einer der wichtigsten Pfeiler war in den letzten mehr als 20 Jahren Peter Schwarzenbach. Er zieht sich jetzt von der aktiven Verantwortung zurück – ich bin aber überzeugt, dass seine Gedanken auch in Zukunft, wenn er so an seiner Pfeife saugt, immer wieder bei der DFB sein wird. Ich werde nicht darauf verzichten, mich mit ihm von Zeit zu Zeit darüber auszutauschen.

Peter, der «Glücklichermacher»

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Zugegeben, meine Wegstrecke, welche ich mit Dir Peter bei der DFB gehen durfte ist kurz – zahlreiche Deiner Leistungen kenne ich nur vom Hörensagen. Eines kann ich aber aus eigener Anschauung berichten. Sobald jemand Interesse an einer Mitarbeit bei der DFB signalisierte, agierte Peter in selbst in der professionellen Rekrutierung unbekanntem Tempo, suchte und fand mit Beharrlichkeit dank seiner phänomenalen Menschen- und Bahnkenntnissen das optimale Einsatzgebiet – natürlich nicht nur für unsere Bahn, sondern auch und in erster Linie für den künftigen Froni.

Ich wette, dass es unzähligen Lesern des Dampf an der Furka, die bei unserer Bahn mit Leidenschaft dabei sind, ebenso ergeht wie mir – dafür danke ich Dir.

Peter, der Vielseitige

Von Peter Bernhard, ehemaliger Geschäftsleiter

Hallo Peter, vor über 30 Jahren haben wir uns kennengelernt. Oft haben sich dann unsere Wege im In- und Ausland bei unserem gemeinsamen Arbeitgeber oder bei einem Einsatz zu Gunsten des DVZO gekreuzt. Ein solches ungeplantes Treffen sollte allerdings nicht ohne Folgen bleiben. Anlässlich



Foto: Hansjueli Fischer

Peter Schwarzenbach mit seiner legendären Pfeife. / Peter Schwarzenbach avec sa pipe légendaire

der Verpflegung zwischen zwei Einsätzen als Zugführer bei der DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland) hast Du mein Interesse für die Übernahme der DFB als Geschäftsleiter geweckt. Somit durften wir in den vergangenen über acht Jahren zusammen die Geschicke dieses ausserordentlichen Kulturgutes mitbestimmen. Gerne denke ich an diese Zeit und an die damit verbundenen Auseinandersetzungen mit Dir zurück, die oft erheiternd waren und einer gewissen Brisanz nicht immer entbehrten. Wann immer Du bei Diskussionen oder Sitzungen Deine erkaltete Tabakpfeife aus der Tasche zücktest, schaltete mein Signal auf rot, etwas, das Du nicht loswerden konntest oder mit dem Du nicht ganz einverstanden warst, hat Dich speziell beschäftigt.

Lieber Peter, nun hast Du nach dem Hut mit den zwei Streifen auch das Amt des Personaldienstleiters der DFB AG an den Nagel gehängt. Ich bin überzeugt, dass Du Dich weiterhin in irgend einer Form mit der Eisenbahn oder mit Eisenbahnmuseum beschäftigen wirst, dies gehört einfach zu Deinem Leben.

Für Deine Freundschaft und Deine Unterstützung in den vergangenen Jahren möchte ich mich ganz herzlich bedanken und Dir für den kommenden «Un – Ruhestand» viel Befriedigung und Wohlergehen wünschen. Wer weiss, vielleicht kreuzen sich unsere Wege wieder einmal?

«Der Peter u der Rüedu»

Von Ruedi Burri

Auf der einen Seite «Rüedu der Jufli», oft zuerst handelnd und erst dann denkend(!), immer in Bewegung, selten stumm (...), und auf der anderen der Peter, stets gefasst und besonnen, nie aus der Ruhe zu bringen, wohlüberlegt und fundiert seine Antworten und Kommentare, oft (fast) vä-

terlich die Ratschläge: immer mit bester Absicht und hilfreich!

Schon damals, vor bald zwanzig Jahren, beim DVZO hast Du mich als «erster professioneller Amateurzugführer» beeindruckt. Ich war Ich war damals «in der Lehre» und habe, auch in den Jahren danach bei der DFB enorm von Deinem Wissen profitieren können – und von Deiner Art, Deinen Ansichten und Weis-

heiten, Deiner – oft fast schmerzhaften – Ruhe. Oft hast Du mich ermuntert oder auch sanft «gebremst» wenn es nötig war. Und ein gutes Wort war stets dabei.

Und die (Tabak-) Pfeife erst: Meistens war sie aus oder kurz vor dem ausgehen – aber stets in der einen Hand – in der anderen das Feuerzeug, bereit, Feuer zu legen... Ich danke Dir – und werde Dich in Realp vermissen!

Rücktritt von Walter Benz als Stiftungsrat

Von Peter Riedwyl, Präsident Stiftungsrat

Nach 25 Jahren Einsatz für die Furka-Bergstrecke tritt Walter Benz per Ende Oktober ab. Vereinsmitglied, Froni in verschiedensten Projekten, 1994 bis 2011 aktiv in der Wagenwerkstatt Aarau, 2001 bis 2009 Präsident der Sektion Aargau und Mitglied des Stiftungsrates von 2005 bis Oktober 2012 sind die Wegmarken von Walter.

An einer Informationsveranstaltung im Herbst 1987 liess sich Walter überzeugen Vereinsmitglied zu werden. Verschiedenste Fronieinsätze in der Furkawoche, sei als Maurer bei der Furka Station, als Betreuer des Souvenirshops in Gletsch oder als Gruppenführer folgten. Ab 1994 Einsatz als Holzbearbeiter und Sponsor von Holz aus dem eigenen Wald in der neuen Wagenwerkstatt der Sektion Aarau.

2001 (bis 2009) wurde er zum Präsidenten der Sektion Aarau gewählt. Als erste Sektion erreicht er beim kantonalen Steueramt eine Steuerbefreiung von Spenden und den Mitgliederbeiträgen an den Verein. Eingefädelt hat er bei der Stadt Aarau, dass der alte Schlachthof der Stadt Aarau zu günstigen Konditionen von der Sektion Aargau zur neuen Wagenwerkstatt umfunktioniert werden konnte.

Stiftung Furka-Bergstrecke

2005 Wahl in die wegen der Spende Wyss wieder zum «Leben» erweckte Stiftung Furka-Bergstrecke unter der Leitung von Peter Schwaller. Übernahme

der Finanzen/Buchhaltung. Aktives Engagement in der Stiftung. Einbringung der Gründung Gönnerclub Stiftung Furka-Bergstrecke, die der Stiftungsrat einstimmig genehmigt. Organisation und Durchführung von vier Gönnerevents. Den dritten Event mit der Dampflok Mikado hat Walter anlässlich seines 70. Geburtstages gesponsert. Heute hat die Stiftung mit dem Gönnerclub rund 100 ständige Gönner die uns jährlich mit etwa 250'000 Franken unterstützen. Walter war auch der Promoter und Sponsor der Werbetafeln der drei Organisationen, die heute in Realp, Gletsch und Oberwald angebracht sind.

Die Voraussetzungen für eine Weiterarbeit und dem Tragen der Mitverantwortung im Stiftungsrat sind für ihn aus seiner Sicht mit dem Vorgehen und Beschluss «Neubau Wagen-Einstellhalle Realp und dem kurzfristigen Baubeginn vom Betriebsgebäude Bahnhof Oberwald», nicht mehr gegeben.

Der Stiftungsrat verliert mit Walter Benz eine markante Persönlichkeit mit einem starken Engagement, sowohl als Froni als auch als Sponsor für die Dampfbahn. Der Stiftungsrat dankt Walter für seinen grossen Einsatz, seine Beiträge zum Nutzen der Stiftung und der Bahn. Er wünscht ihm und seiner Frau Vreni alles Gute.



Foto: Max Graf

Die Stiftungsräte Franz Mattig, Walter Benz und Peter Riedwyl (von links nach rechts) / Les conseillers de fondation Franz Mattig, Walter Benz et Peter Riedwyl (de g à d)

Tag der offenen Tür in der Lokwerkstatt Chur

Von Kurt Aeberli, Präsident 1000er-Club

In sechs Monaten muss die Werkstatt Chur einer Wohnüberbauung weichen. Ein Grund für die Mitarbeiter und den 1000er-Club vor der «Züglete» möglichst vielen Bahnbegeisterten die bis jetzt geleisteten Arbeiten an den beiden HG 4/4, den stärksten Schmalspur-Zahnrad-Dampflokomotiven in Europa, vor Augen führen. Der nächste öffentliche Tag dürfte vermutlich der «Roll-out-Aperitiv» in der zukünftigen Halle in Uzwil sein.

Über 2000 Einladungskarten wurden verschickt, die Presse und das Fernsehen orientiert, so dass wir eine Besucherzahl von etwa 500 Leuten erwarteten. Und diese kamen in Scharen! Die Zahl 500 wurde weit überschritten. Dies war unübersehbar, war doch in der von David Baumgartner geführten Festwirtschaft trotz der vielen in aller Eile noch aufgestellten zusätzlichen Tische kaum ein Platz zu finden.

Die Mannschaft präsentierte sich in weissen Hemden, mit einem roten Foulard und einer oliv-grünen Fleece-Jacke mit gestickter HG 4/4 auf dem Rücken (Bild 1).



Neben den HG 4/4 (dazu später) waren auch die «Lok 9er» mit Oliver Studer und Dani Burri vertreten, ist doch die Totalrevision soweit fortgeschritten, dass die HG 3/4 im Frühling 2013 die Werkstatt Chur auf einem Tieflader verlassen kann, um direkt nach Realp überführt zu werden. Dort wird sie in der erweiterten Werkstatt fertiggestellt und in Betrieb genommen (Bild 2).

Der Tag wurde von Jakob Knöpfel und den Fronis minutiös vorbereitet. Die



Werkstatt präsentierte sich tiptopp aufgeräumt. Auf Tischen und Werkbänken präsentierten sich viele neue oder revidierte Lokteile, alle klar beschriftet und mit ebenso vielen Fotos und technischen Zeichnungen dokumentiert (Bild 3).



Bei Arbeitsbeginn an den HG 4/4 vor einigen Jahren hat der Basler Künstler Jacques Mader eine Bleistiftzeichnung der 704, d.h. der «1000er-Club Lok» mitsamt Zug auf der Steinstaffelbrücke geschaffen. Dieses Sujet zierte die Einladungen und war auch an Wänden und auf der Weinetikette zu sehen. Die Besucher waren ein-



geladen, diese Zeichnung zu kolorieren. Drei Erwachsene und drei Kinder erhalten je einen Preis. Als bestes Bild wählte der Künstler die abgebildete Karte (Bild 4). Alle Gewinner finden Sie am Schluss des Artikels.

Doch nun folgen Sie uns auf einen Rundgang durch die Werkstatt

Gleich am Eingang steht die HG 4/4 Nr. 704 mit dem fast neuen Rahmen, der zwar extern zugeschnitten und bearbeitet, aber von Mitarbeitern der Werkstätte Chur mit Passschrauben und Nieten zusammengebaut wurde. Die Schliessköpfe der glühenden Nieten wurden mit einem hydraulischen Nietbügel und 30 Tonnen Druck geformt. (Bild 5/6)

Vorne aufgebaut ist der fertig bearbeitete Niederdruck-Zylinderblock auf den Zehntel-Millimeter genau ausgerichtet. Flankierend werden die zwei Hochdruck-Zylinderblöcke für den Adhäsionsantrieb angebracht. Leider war nur noch ein Zylinderblock brauchbar, der zweite muss neu gegossen werden. Eine teure Angelegenheit. So stand dann auch eine «Spendenlaterne» (Bild 7) da, die gefüllt werden konnte. Waren Sie verhindert nach Chur zu kommen oder sollten Sie



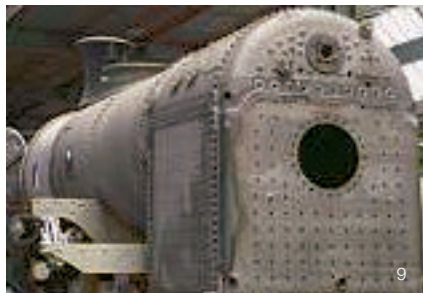
die Lampe übersehen haben oder gerade zu wenig «Flüssiges» bei sich gehabt haben, hier nochmals das Postcheckkonto 50-6-9 bei der Aargauischen Kantonalbank zu Gunsten 100er-Club HG4/4 (IBAN: CH51 0076 1016 0128 3458 8)



Die intakten Zylinderblöcke – oben Niederdruck für den Zahnradantrieb, unten Hochdruck für die Adhäsion – sowie die Kulissen für die Dampfverteilung und die Gleitbahn für den Kreuzkopf sind auf der rechten Seite fertig montiert (Bild 8).



Nach vielen Arbeitsstunden konnte der Kessel mit erneuerten Stehkesselwänden für den Tag der offenen Tür auf den Rahmen gesetzt werden. Die neue rostfreie Rauchkammer (vorn) muss noch angeietet werden. Die neue Rauchkammerrohrwand ist zum Einnieten bereit (Bild 9).



Die Rauchkammertüre wurde in vielen Stunden Handarbeit wieder hergerichtet. Was noch fehlt ist eine neue Kupfer-Feuerbüchse, eine nächste grosse Herausforderung. Kreuzköpfe auf den Hundertstel mm aufgearbeitet, Lagerkisten, Kulissen, alles ist bereit zum Einbau (Bild 10).



Erinnern Sie sich an die vielen Ventile, Hahnen, Hebel, Räder und andere glänzende Messingteile, wie Wasserstände, etc. im Führerstand? Die Armaturenstö-



cke und weitere Ventile konnten revidiert werden. Andere Ventile mussten neu erstellt werden. Alle diese Teile waren im



hinteren Teil der Werkstatt ausgestellt (Bild 11). Dann braucht es Schmierpumpen, Generatoren Injektoren, Ejektoren etc. Alles ist fertig für den Einbau (Bild 12). Eine weitere Herausforderung für die Schlosserei sind die neu zu erstellenden Wasserkästen und das komplette Führerhaus. Wir haben einen kleinen Rückstand auf die Marschtabelle, da unsere Schlosser mit der Herstellung der neuen Bekohlungsanlage für Realp beschäftigt waren. Wenn Sie das nächste Mal über den Berg fahren, kann beim Depot ein Augenschein genommen werden. (In der letzten Ausgabe des DadF 3/12 hat es Bilder). Fast alle Trieb- und Kuppelstangen sowie die Stangen der Steuerung (Dampfverteilung) können weiter verwendet werden. Alle brauchen aber neue Gleitlagerbüchsen. Das recht teure Material ist beschafft worden und wird zurzeit in der mechanischen Abteilung bearbeitet. Dort haben mehrere Mitarbeiter bereitwillig Auskunft über die ausgestellten Objekte gegeben (Bild 13). Letztlich ist noch zu erwähnen, dass die HG 4/4 708, wo immer möglich, der ersten auf den Fersen folgen soll. Der Rahmen jedenfalls konnte bewundert werden.

Ein herzliches Dankeschön den vielen Leuten, die uns in Chur besucht und un-



terstützt haben. Einen grossen Dank auch an das Mitglied des 1000er-Clubs und seinen Freund, welche den Tag mit schöner Drehorgelmusik (Bild 14) umrahmten. Dann danken wir auch Jack Mader, der den Malwettbewerb souverän betreute. Zu guter Letzt einen ganz speziellen Dank den vielen Helferinnen und Helfern, die dem Tag zu diesem schönen Erfolg verholfen haben.

Gewinner des Malwettbewerbs:

Erwachsene:

1. Rang Ulil Turck Halver (D)
2. Rang Roman Weberruss Sargans
3. Rang Ruedi Aeberli Männedorf

Kinder:

1. Rang Dominik Staubli Oberuzwil
2. Rang Lino Ritz Balgach
3. Rang Alessia und Selina Leupi Chur



14

Aus dem Verein

Projekt Change weitgehend umgesetzt

Von Julian Witschi und Bernd Hillemeyr, Zentralvorstände

Der Zentralvorstand hat am 18.+19. August in Gletsch bei einer zweitägigen Re-traite unter anderem folgende Beschlüsse gefasst respektive Geschäfte erledigt: Druck neuer Mitgliedschafts-Anmeldekarten in französischer Sprache, Entwurf für Leitbild des VFB, Druck eines Flyers zur Stärkung der Fronarbeit, breitere Streuung von Informationen der ZV-Tätigkeit. Zudem hat der ZV eine positive Bilanz des Projektes Change gezogen: Erledigt sind die Vorhaben Wiederbeleben der Sektionspräsidentenkonferenz, Anstoss zu verbesserter Drucksachenlogistik, (vorübergehende) Betreuung der Baufroni-Administration, Bestimmen von Sektionsbetreuern, Workshop zur Mitgliederbetreuung, Bereitstellen eines mobilen Werbeposters, Mitarbeit am Kommunikationskonzept, Leitbild verfassen sowie Mitarbeit in Arbeitsgruppen.

Nach dem Beschluss des Leitbildes der dfb-Gruppe hat sich der Zentralvorstand daraus eines für die Führung des Vereins Furka-Bergstrecke abgeleitet. Es wird auch im Internet unter dfb.ch/verein aufgeschaltet.

Mit dem Workshop zur Mitgliederwerbung an der Sektionspräsidentenkonferenz sollte auch noch eines der letzten Change-Teilprojekte umgesetzt werden. Der ZV entwirft nun neue Mittelfristziele. Die Berichte über die Sektionspräsidentenkonferenz und die Herbst-DV vom 10. November folgen im nächsten «Dampf an der Furka», da die Versammlungen nach dem Redaktionsschluss für dieses Heft stattgefunden haben.

Treffen der Sektionen D und NL

Bereits stattgefunden hat am 13. Oktober ein weiteres Treffen der Sektionen D und

NL in Mannheim. Vizepräsident Bernd Hillemeyr und Präsident Robert Frech konnten Verantwortliche der deutschen und niederländischen Sektionen begrüßen. Dabei wurden zahlreiche administrative Herausforderungen besprochen, etwa die Versandkosten, die Folgen des neuen SEPA-Verfahrens auf die Abrechnungen oder die Kosten der Sektion Rhein-Main als Sammelstelle für steuerbegünstigte Spenden in Deutschland.

Angesichts der Stagnation der Mitgliederzahlen ist auch für Deutschland die Anschaffung eines leicht transportierbaren Werbeposters geplant. Verschiedene Sektionsvertreter wiesen darauf hin, dass die Fahrplanbroschüre der DFB früher vorliegen sollte, um sie bereits im Winter an diversen grossen Veranstaltungen unter die Leute bringen zu können. Weiter wurden der neue Internetauftritt und die geplante Schulung der Sektionswebmaster erörtert. Beim Thema Fronarbeit wurde darauf hingewiesen, dass teilweise der Begriff Froni als anstössig betrachtet wird. In der Diskussion zeigt sich aber, dass hier starke regionale Unterschiede gegeben sind. Offiziell wird wohl besser der Begriff Freiwilligenarbeit verwendet. Das nächste Treffen D und NL ist am 12. Oktober 2013 geplant.

Bitte Adressmutationen melden!

Der Zentralvorstand bittet die VFB-Mitglieder darum, Adressmutationen zu melden. Damit können wir einigen administrativen Aufwand und Kosten sparen. Teils ist eine Nachrecherche aus Datenschutzgründen gar nicht

möglich. Andererseits stellt fortan auch die Schweizerische Post für Retouren des «Dampf an der Furka» Beträge in Rechnung. Adressmutationen an den VFB sind zu richten an: Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstr. 6, CH-8910 Affoltern a. A. oder per Mail an vfb.mitglie-

derservice@dfb.ch – Vielen Dank! Der Zentralvorstand dankt allen Mitgliedern, Spendern und Sympathisanten herzlich für die Unterstützung im laufenden Jahr. Er wünscht frohe Festtage und einen guten Rutsch. Es bleibt auch 2013 sehr viel zu tun, packen wir es an!

Mitgliederwettbewerb

Werben Sie Mitglieder! Es lohnt sich; für Sie und für das Kulturgut der Furka-Dampfbahn. Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) verlost unter erfolgreichen Vermittlern von Neumitgliedern attraktive Preise.

Der Verein unterstützt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mit einem bedeutenden Beitrag an die Betriebskosten. Aus seinem Kreis rekrutieren sich viele freiwillige Mitarbeitende für den Betrieb, den Unterhalt und die Bauabteilung der DFB. Er wirbt für Reisende und die Sektionen organisieren zahlreiche Mitgliederanlässe. Bitte ergänzen: Passivmitglieder ermöglichen mit ihrer Unterstützung die zahlreichen Aktivitäten des Vereins.

Mitglieder erhalten 4x im Jahr das «Dampf an der Furka», profitieren von einem Rabatt von 20% auf Fahrkarten der DFB und können das Magazin Eisenbahnamateur vergünstigt abonnieren. Werben Sie im Bekanntenkreis, bei Freunden, Verwandten, Arbeitskollegen und Angehörigen anderer Vereine für neue Mitglieder im VFB! Die Gewinner werden im Herbst 2013 ausgelost:

1. Preis Eine Fahrt für 2 Personen im Dampfzug über die Furka-Bergstrecke, auf Wunsch mit persönlichem Führer, sowie mit Apéro und Mittagessen im Glacier du Rhone in Gletsch.
2. Preis Anreise im Saurer-Bus zur DFB, Fahrt mit dem Dampfzug über die Furka-Bergstrecke
3. Preis Hin- und Rückfahrt Oberwald-Gletsch im Ausflugszug
4. bis 9. Preis Gutscheine à 50 Franken zum Einkauf im dfb-Souvenirhandel

Absender

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Neumitglied

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Einschicken an: Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A.

Malwettbewerb mit «Max, der kleinen Lok» und ihren Freunden

Von Martin Fränsing, Souvenir-Shop

Der vom DFB-Souvenirhandel in diesem Sommer durchgeführte Kinder-Malwettbewerb erfreute sich grossen Zuspruchs. Nachdem die Rückläufe in den Shops zunächst spärlich waren, wurde unser Briefkasten bald kontinuierlich bis zum Saisonabschluss gefüllt. Insgesamt erhielten wir 84 Gemälde, ein sehr erfreuliches Ergebnis. Die Teilnehmer waren zwischen zwei und elf Jahren alt. Ganze Familien beteiligten sich am Wettbewerb. Viele verpackten die kleinen Kunstwerke zum Schutz aufwendig mit Karton und Klarsichtfolie. Die kleinen Künstler gaben sich meist grosse Mühe, was der Jury die Auswahl nicht

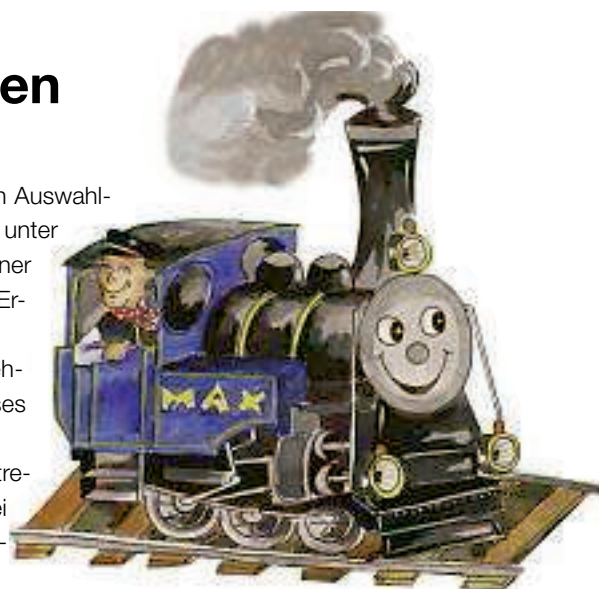
leicht machte. In wiederholten Auswahlverfahren bemühten wir uns, unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte ein angemessenes Ergebnis herauszufiltern.

Herzlichen Dank allen teilnehmenden Kindern für ihr grosses Engagement!

Die «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» dürfte auf diese Art bei vielen Familien in guter Erinnerung geblieben sein.

Alle Gewinnerinnen und Gewinner, auch die der Trostpreise, werden schriftlich benachrichtigt.

Als Gewinner wurden ermittelt:



Erster Platz: Lucas, Basel, 7 Jahre



Zweiter Platz: Viviane, Goldiwil, 11 Jahre



Dritter Platz: Janis, Beckenried, 5 Jahre



Mit Dampf über die Furka wie anno 1930...

Oldtimer trifft auf Oldtimer

Von Urs Züllig, Geschäftsleiter

Vom 10. bis 12. September 2012 standen auf der DFB Charter-Fotozüge im Einsatz, um für rund 60 Eisenbahnfotografen aus aller Welt das Dampfzeitalter der Dreissiger Jahre an der Furka wieder zum Leben zu erwecken.

An allen drei Tagen waren verschiedene Personen- und Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) gemäss einem sorgfältig geplanten Drehbuch unterwegs, um den Fotografen am richtigen Ort im besten Licht optimale Motive anzubieten. Mit von der Partie waren auch rund 20

zeitgenössisch gekleidete Statisten mit den nötigen Requisiten. Auf der Passstrasse waren die passenden Oldtimer unterwegs.

Wetterglück begleitete den Anlass in den ersten zwei Tagen, die fotografischen Resultate sprechen für sich. Dies sorgte für entspannte Stimmung unter den Teilnehmern. Die illustre Schar übernachtete im Glacier du Rhône in Gletsch – wo als Höhepunkt des zweiten Tages im Bahnhof auch noch Nachtaufnahmen stattfanden. Am dritten Tag zeigte das Wetter sein anderes Gesicht – für den von einigen Teilnehmern ersehnten Schnee reichte es

allerdings nicht ganz – trotzdem war die heisse Suppe im Berghaus Furka hochwillkommen.

Hochzufrieden verliess die Fotografenschar am Mittwochabend Realp mit dem Versprechen wiederkommen. Die Organisatoren, Peter Minder und Markus Fischer haben in einem Dankeschreiben dem Personal der DFB zum aussergewöhnlichen Einsatz gratuliert und bereits eine Anfrage für eine Wiederholung in ähnlicher Form im nächsten Jahr angekündigt.

Link auf weitere Fotos:

<http://www.railpictures.net/viewphoto.php?id=409357&nseq=31>



Foto: Urs Züllig

Stilrecht gekleidete Passagiere beim Aussteigen / Des passagers habillés dans le style de l'époque descendent du train.



Foto: Urs Züllig

Gletsch wie anno 1930? / Gletsch comme en 1930?



Foto: Urs Züllig

Zugschef Martin Fischer leitet die Fotohalte / Le chef de train Markus Fischer dirige les haltes photos.



Foto: Jörg Braun

Das Auto hat am Rallye Liège-Rome-Liège 2012 teilgenommen. In der Resultatliste steht folgendes: 38 Detlef Brumm/Sylke Lambert, Alvis 12/70 – 1938 (Auskunft Oldtimerclub Bern). / Cette auto a participé au rallye Liège-Rome-Liège 2012. Inscription dans la liste des résultats : Detlef Brumm/Sylke Lambert, Alvis 12/70 - 1938 (indications Oldtimerclub Berne)



Foto: Urs Züllig

Vorderes Fahrzeug: Fiat 508 (Ballila) Jhg. 1935, hinteres Fahrzeug Fiat 508 (Ballila) Jhg. 1932 od. 1933 / A l'avant Fiat 508 (Ballila) année 1935, à l'arrière Fiat 508 (Ballila) année 1932 ou 1933

Die Vegetationskontrolle ist eine wichtige Arbeit

Tätigkeitsbericht Vegetationskontrolle DFB 2012

Von Charles Müller, Vegetationskontrolle

Am 10. März 2012 konnte Manfred Willi die vollzählig erschienenen neun Gruppenchefs in Arth-Goldau begrüßen. Nebst ausführlicher Instruktion der Sicherheitsvorschriften im Bahnbetrieb koordinierten wir die Einsatztermine unserer Gruppe fürs laufende Betriebsjahr.

Neu kommt hinzu, dass die Arbeitenden im Gleisbereich von speziell dafür ausgebildeten Sicherheitswärtern betreut werden. Heuer sind 19 Arbeitswochen (Rund 750 Personentage) verteilt ab Schneeräumung bis Ende Fahrbetrieb vorgesehen. Der geneigte Leser mag beachtet haben, dass pro Gruppenleiter durchschnittlich zwei Wochen an Präsenz anfallen. Deshalb suchen wir auch auf diesem Wege Interessenten, welche sich zum Gruppenleiter Vegetationskontrolle entschliessen könnten. Mit mulmigem Gefühl begann die erste Gruppe in der zweiten Juniwoche mit ihrer Arbeit, wusste sie doch noch nicht, was Unwetter im vergangenen August bzw. Lawinnenniedergänge an «vegetationsspezifischen» Schäden am Trasse verursacht hatten. Mit Befriedigung konnte festgestellt werden, dass sich das Ganze im üblichen Rahmen bewegte (Äste, Geröll etc. in und am Trasse).

Schwergewichtig widmeten sich die Gruppen, zusammengesetzt aus verschiedenen Sektionen und Lehrlingslagern, vorab dem Freilegen verschütteter Wassergräben und Durchlässe, in zweiter Priorität dem Mähen von Gras, welches von Bauern der Urner- und Walliserseite abgeführt wurde, Rückschnitt von Erlen und Hangsäuberungen. Einzig der Einsatz mit Glyphosphat konnte des schlechten Wetters wegen (Regen und vor allem Wind) nicht auf der ganzen Trasse stattfinden, weshalb da und dort sich die Natur das Schotterbett wieder zurückerobert. Fotogalerie unter www.dfb-vegetationsgruppe.ch

Für all diese Arbeiten können wir auf einen stattlichen Maschinenpark zurückgreifen: Balkenmäher, Fadenschneider, Freischneider, Bläser und Motorsägen.

Am Schluss der Saison 2012 kann unsererseits mit Genugtuung festgestellt werden, dass die uns gesteckten Ziele erreicht, ja gar übertroffen wurden. Hoffen wir, dass sich in den weiteren Jahren keine grö-

seren unweatherbedingten Schäden an unserer Bahn einstellen.

Ein grosser Dank für die Unterstützung geht wiederum an die Bauabteilung, die Sponsoren von Geräten, die vielen Fronis, die Lehrlingsfirmen, CS-Volunteers, Peter Fischer und die Dieselcrew, welche unsere Sonderwünsche stets wohlwollend zu berücksichtigen wusste.



Foto: Markus Christen

Vegetations-Gruppenleiter Charles Müller mit zwei Helferinnen eines Lernendenlagers beim Säubern des Wassergrabens zwischen Gletsch und Muttbach. / Le chef de groupe végétation, Charles Müller, avec deux aides d'un camp d'apprenties lors du nettoyage d'un caniveau.



Foto: Markus Christen

Auch die Pflege der Stützmauern gehört zum Aufgabenbereich der Vegetationsgruppe. / L'entretien des murs de soutènement fait aussi partie du champ d'activité du groupe végétation.

Passagiere mit Dampf unterwegs

Familie Schwab aus Winterthur feierte am 15. Sept. 2012 die Geburtstage von Maya, Afshin (Besuch aus Peru) und Jeremias.

Sie hatte eine Oldtimer-Reise gesucht und fanden dabei unsere Bahn im Internet, visualisiert auf «Youtube».



Foto: Ruedi Traub

Von links nach rechts / De gauche à droit
Afshin und Maya Razmpour, Silvia, Jeremias, Sarah, Priscila und Daniel Schwab

Auflösung Wettbewerb Dampfreisen Ostschweiz

Der 1500. Fahrgast kommt aus dem Kanton Thurgau. Leider haben lediglich zwei Personen an diesem Wettbewerb mit einer Einzahlung an unsere Stiftung teilgenommen. Beide haben die Antwort nicht richtig geraten.

Für die Teilnahme, wenn auch mit falscher

Antwort, erhalten diese Personen trotzdem je zwei Tageskarten für die Fahrt auf der Dampfbahn. Vielleicht gibt es daraus treue Mitglieder. Besten Dank für die Unterstützung.

Dampfreisen Ostschweiz
Bruno Rütli

Dampfreisen Ostschweiz feiert

Die Dampfreisen Ostschweiz organisiert seit 1993 diverse Ausflüge in der Schweiz, mehrheitlich ist die Furka Dampfbahn das Reiseziel.

Am Sonntag, 9. September 2012 durften wir den 1500. Fahrgast zur Furka feiern, Heinz Rothmund aus Bischofszell war der Glückliche. Mit einigen Präsenten wurde Heinz auf Furka Station während

dem Zughalt gefeiert. Heinz mit seiner Partnerin Ruth sind langjährige Gäste bei Dampfreisen und haben diese Ehrung absolut verdient.

Die Dampfreisen Ostschweiz gratuliert dazu ganz herzlich auch an dieser Stelle für die Treue zum Reisen und wünscht alles Gute für die Zukunft.
Bruno Rütli, Reiseleiter

Das Schwungrad meint...

Warum warten?

Nach so vielen Jahren des Aufbaus unserer Furka Bergstrecke sind wir momentan an einer sehr schwierigen Stelle angelangt. Einerseits ist die gesamte Bahnstrecke bis Oberwald ausgebaut und andererseits möchten gerne noch mehr Leute das Erlebnis Furka mit unserer Dampfbahn buchen. Leider können wir die nächsten Jahre passquerend nicht beliebig mehr Personen befördern, weil die Züge und die nötige Infrastruktur nicht ausreichen. Ich darf daran erinnern, dass zwei Loks plus Wagen fehlen für deren Transport, die Wageneinstellhalle in Realp erst geplant und die wichtigen Reparaturen an Gleisen, Stützmauern, Brücken und Tunnels noch ausstehen. So lange für die Überwinterung der Personenwagen kein geeignetes Gebäude bereit ist, gibt es an diesen Wagen noch zu viele Schäden. Das bedingt auch wieder einen kürzeren Intervall der Reparaturen derselben.

Ich müsste also fast 100 Jahre alt werden, um dies noch zu erleben. Mir schwebt deshalb etwas vor, das wir zumindest versuchen wollen zu erreichen.

Es muss in kurzer Zeit sehr viel Geld beschafft werden, um diese unsere Aufgabe ausführen zu können. Wenn uns das nicht gelingt, verliert unsere Bahn an Attraktivität, die Leute glauben uns nicht mehr, dass wir unsere damals gestellte Aufgabe je zu Ende führen können. Die Verlustseite in der Jahresrechnung wird immer grösser als die Erfolgsseite.

Wir haben doch Tausende von Menschen, die bei unserer Bahn mitmachen. Dabei sollten doch nach meiner Meinung auch einige dabei sein, die dazu gute Vorschläge haben, wie man heute spontan zu diesem Geld kommt. Meine bescheidenen Vorschläge dazu:

Sponsorenfahrten mit Extrazug, wieder einen «Gletsch-Märt» mit speziellen Events für Sponsoren wie Dinners, Losverkäufe und Versteigerungen. etc.

Ich denke, dass wir verpflichtet sind, in dieser Sache etwas zu unternehmen, wer macht es denn sonst? Gute Ideen sind nun gefragt und für unsere Bahn überlebenswichtig.

In der Hoffnung, dass mein Aufruf einige ermuntert, wenigstens ebenfalls gute Gedanken mitzuteilen, grüsse ich herzlich,

Euer Schwungrad

Impressum

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

Redaktionskommission:

Vorsitz: Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Fülinsdorf, Tel. +41 61 901 27 20, peter.walser@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, claudesoloz@dfb.ch;
Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie,
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch
Hansueli Fischer-Spuhler (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, 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

Inserattarife: 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
VFB Verein Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/verein
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/stiftung

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: VFB Verein Furka Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Einzahlungsschein-Muster:



Für Zahlungen aus dem Ausland:

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

Spendenauf Ruf

Endspurt bei der Werkstätte Realp

von Peter Püntener, Stiftungsrat



Foto: Werner Gysi

Ausbau der Werkstätte Realp, Stand Mitte November: die oberste Decke ist betoniert und mit einer provisorischen Dachhaut aus Dachpappe versehen. Das Aufrihtetännchen steht! / Agrandissement de l'atelier de Realp, état mi-novembre : le toit est bétonné et recouvert d'une pellicule provisoire de carton bitumé. Le bouquet final est dressé.

Für den Unterhalt unserer Lokomotiven genügt die alte Remise in Realp schon lange nicht mehr. Mit dem Ausbau der Werkstätte wurde im Jahre 2009 begonnen. In einer ersten Etappe wurden die Räumlichkeiten für die Dieselcrew erstellt. Anfang Mai 2011 ging man an den Bau der neuen Bekohlungsanlage, die recht-

zeitig auf die Saison 2012 dem Betrieb übergeben werden konnte. Damit war die Voraussetzung erfüllt, dass die alte Anlage abgebrochen und das Baugelände für die dritte und grösste Bauetappe frei gemacht werden konnte.

Die Kündigung der Lokomotiv-Werkstätte Chur per 31. Mai 2013 traf uns alle schmerzlich und kam im völlig falschen Moment. Deshalb beschlossen der Verwaltungsrat der DFB und der Stiftungsrat das Bautempo des Neubaus der Werkstätte in Realp zu beschleunigen. Auch zeigte die Erfahrung der früheren Etappen, dass unsere freiwilligen Mitarbeiter bei dem komplexen Bauvorhaben mit bis zu 8 m Bauhöhe an Grenzen stossen. In einer beschränkten Submission wurde der Rohbau einer Bauunternehmung übergeben. Das Ziel, den Rohbau dieses Jahr fertigzustellen, konnte dank günstigen Wetterbedingungen erreicht werden. Ausserdem sollen noch die Fenster und die Rollltüre montiert werden. Im nächsten Jahr sollten die restlichen Bauarbeiten zügig vorangetrieben werden. Dazu

gehören die Fassade, das Flachdach, die elektrischen und sanitären Installationen, die Montage eines Hallenkrans und vieles mehr. Zurzeit sind leider die finanziellen Voraussetzungen nicht erfüllt; es fehlen uns für die Bauvöllendung noch Fr. 550'000.–! Damit das Werk rechtzeitig in Betrieb genommen und die Dampflokotiven künftig vor Ort revidiert werden können, sind wir auf Ihre Hilfe dringend angewiesen. Ihre Spende können Sie steuerbefreit zuhanden der Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald, Konto CH06 8074 0000 0068 4645 5 bei der Raiffeisenbank Lägern-Baregg, 5430 Wettingen überweisen. Herzlichen Dank!



Foto: Werner Gysi

Neue Bekohlungsanlage in Betrieb mit Lok 4. Die Anlage wurde zwischen April 2010 und Mai 2012 gebaut. / Construite entre avril 2010 et mai 2012, la nouvelle installation de chargement de charbon en service avec la loc 4.

Vereinsausflug über die Furka

Heisser Dampf für die Feuerwehr

von Arnold Näf, FWV Koblenz

Die Feuerwehrvereinigung Koblenz erfüllte sich einen Traum: mit Dampf über die Furka.

KOBLENZ (adn) – Wenn schon Zug – dann alles mit dem Zug, lautete das Motto. Mit roten Mützen und Hosenträgern traf die ganze Gesellschaft nach mehrmaligem Umsteigen in Zürich HB ein. Nach dem Start in Richtung Tessin liess der Blick aus dem Fenster für die Dampfbahnfahrt

Nasses erahnen. Unverdrossen sang jedoch der mit Kaffeekanne, Tassen und Zopf hausierende Präsident das hohe Lied des schönen Wetters vom Gott hard. Von Göschenen bis Realp goss es in Strömen. Zwischen MGB- und DFB-Bahnhof hielten die Wolken aber dicht. Die Dampfflock «Furkahorn» war den drei Wagen vorgespannt. Sie darf nach Einsätzen bei BFD, FO und in Vietnam wieder daheim an der Furka ihren Dienst versehen.



Foto: Arnold Näf/FWV Koblenz

An ihren roten Mützen sind sie zu erkennen, die Mitglieder der Feuerwehrvereinigung Koblenz. / Les membres de l'association des pompiers de Coblence ; on les reconnaît à leur casquette rouge.

Sie zieht auch ihre ehemals «elektrischen» Feinde über den Berg, so beispielsweise das Elektro-Thut-Team aus Döttingen. Die zufällig mitreisenden Nachbarn wurden mit gebührendem Hallo begrüsst. Die Fahrt in

der Holzklasse und noch mehr auf der offenen Plattform wurde genossen. Allerdings hinterliessen glühende Partikel aus dem Kamin da und dort auf Kleidern und Decolletés nachhaltige Spuren. Nach einem ungeplanten Stopp auf der Strecke und dem regulären Halt in Tiefenbach wurde die Bergstation erreicht. Hier genossen die Koblenzer im Zeltrestaurant das vorbestellte «Plättli». Ennet des Tunnels schien die Sonne. Über Gletsch wurde mit gebührender Bewunderung der absenkbaren Zahnstange Oberwald erreicht. Im «Tannenhof» verköstigte man sich mit «Cholera» oder Schnitzel mit Nüdeli. Darauf ging es nach Brig und via Lötschberg-Basistunnel und Bern zurück ins untere Aaretal.



Foto: Arnold Näf/FWW Koblenz

Sehr beliebt sind die vorbestellten «Plättli», präsentiert vom Furka-Wirtepaar Hannes und Romy. / Très appréciés : plats sur plaques en bois, commandés à l'avance, présentés par le couple d'aubergistes Hannes et Romy.

Einige Erlebnisse des Fahrdienstleiters vom 3. bis 9. August 2012

Fahrdienst ist auch Kundendienst

Von Hannes Wanner, Fahrdienstleiter

Zug 160 steht kurz vor der Abfahrt in Oberwald. Der Heizer hat gute Arbeit geleistet, die Lok lässt schon etwas Dampf ab, die Fahrgäste stehen erwartungsfroh beim Zug und warten auf die Aufforderung zum Einsteigen. Da fragt eine gut gekleidete Dame mittleren Alters den Fahrdienstleiter: «Wieso kommt da schwarzer und weisser Rauch heraus?» Geduldig erkläre ich, der schwarze Rauch komme vom Kohlefeuer und der weisse Rauch, das sei Dampf. Darauf die Dame: «Dampf? Wozu braucht die Lok denn Dampf?» Glücklicherweise klingelt in diesem Moment das Diensttelefon, sodass ich die Frage unbeantwortet stehen lassen kann.

Beim Anschreiben der reservierten Plätze gibt es oft lustige Szenen. Wer gehört wohl zu der Gruppe, die sich nur mit dem Namen «Gruppe» angemeldet hat? Und findet der Fahrgast, dem das Reisebüro seinen Sitz mit «XL268154» reservieren liess, wohl den richtigen

Platz? Zugchef und Gästebetreuer dürfen hier auch noch Detektiv spielen. Das ist ja lustig, wenn man genügend Zeit hat. Kommen die Fahrgäste aber erst kurz vor Zugsabfahrt, kann es hektisch werden.

Spätabends erreicht uns ein Mail einer verzweifelten Mutter: Ihr Sohn habe im Dampfzug sein grosses Donald-Duck-Buch vergessen und sei nun absolut nicht zu trösten. Ob wir es vielleicht gefunden hätten? Wir haben. Arne wird das Buch am Montag zur Post bringen. Hoffentlich kann sich der kleine Pechvogel so lange gedulden. Weniger Glück hat eine andere Dame, die den Stockschild ihres Mannes vermisst. Der müsse doch irgendwo auf dem Zug sein. Leider ist nichts bei den Fundgegenständen, und auch der Zugchef hat nur einen Knirps, aber keinen Stockschild gefunden. Anderntags ruft die Dame nochmals an und reklamiert nun ziemlich energisch das verlorene Stück. Wir können es aber

bei allem guten Willen nicht herbeizubringen. Ziemlich erbost beendet die Dame das Gespräch.

Eine Familie ruft um halb zehn Uhr enttäuscht an, sie stehen schon weit vor Erstfeld auf der Autobahn im Stau und schaffen es nicht mehr bis zur Zugsabfahrt. Ich bin da nicht so sicher und rate, etwas nach 10 Uhr nochmals anzurufen und den Standort durchzugeben. Um 10.05 Uhr sind sie in der Schöllenen. Das könnte reichen. Der Lokführer wird informiert, dass wir allenfalls 3–4 Minuten warten. Um 10.14 Uhr sind sie in Hospenthal. Ich erkläre der Familie, dass ich sie an der Hauptstrasse ausgangs Realp abholen werde. Um 10.17 Uhr erscheinen sie und ich weise sie (trotz Fahrverbot!) direkt zum Bahnhof. Mit sechs Minuten Verspätung fährt Zug 131 ab, und ich stelle das Auto der Familie auf den Parkplatz. Freudenstrahlend kommen sie am Nachmittag zurück und bedanken sich mit einem schönen Beitrag für die Spendenkasse. Leider können wir nicht jedesmal auf verspätete Fahrgäste warten. Aber man darf ja wohl mal eine Ausnahme machen.

Ich freue mich schon jetzt auf meinen nächsten Kundendienst bei der DFB.

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
 6005 Luzern
 Telefon 041 260 47 80
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

Einwinterung

Demontage der Steffenbachbrücke

Von Werner Gysi, Besucherbetreuer

Die Montage und Demontage der Brücke ist jedes Jahr ein Spektakel der besonderen Art, an welchem viele Schaulustige teilnehmen.

Im Rahmen der Einwinterungsmassnahmen für die DFB-Strecke wurde am 11. Oktober die Steffenbachbrücke demontiert. Das gut eingespielte Montageteam unter der Leitung von Adel-

bert Baggenstos bewältigte die anspruchsvolle Aufgabe souverän. Am Mittag war die eigentliche Demontage abgeschlossen. Am Nachmittag folgten noch die Aufräumarbeiten. Wie jedes Jahr verfolgte eine stattliche Zahl von Besuchern die Arbeiten. In der Winterstellung ist die Brücke geschützt vor den häufig im steilen Steffental niedergehenden Lawinen.



Der Brücken-Mittelteil wird abgesenkt. / La partie médiane du pont est abaissée.



Das Einfädeln der zwei Drahtseile nimmt immer ziemlich viel Zeit in Anspruch. Die beiden Monteure sind mit Gurten gesichert und müssen schwindelfrei sein! / La mise en place des deux câbles est assez compliquée. Les deux monteure sont assurés avec des harnais et ne sont pas sujets au vertige.



Beginn des Rückzugs des oberen Brückenteils. Die Brücke gleitet auf den eingefetteten Bahnschienen. / Début du repli de l'élément amont du pont. Le pont glisse sur les rails graissés.



Rückzug des unteren Brückenteils mit angehängtem Mittelteil. / Retrait de l'élément inférieur avec la partie médiane suspendue.



Aufmerksame Besucher. Im Hintergrund der Bauzug für den Transport der Zuschauer. / Observateurs attentifs. Au fond, le train de chantier pour le transport des spectateurs.



Oberer Brückenteil in Winterstellung. / Partie amont en position d'hiver.



Foto: Werner Gysi

Brücke in Winterstellung. Die Lawinen haben freien Durchgang. Foto vom Mai 2011, vor der Montage. / Pont en position d'hiver. Voie libre aux avalanches. Photo de mai 2011, avant le montage.



Wohlverdienter Mittagsimbiss des Montageteams nach abgeschlossener Demontage. Hinten im blauen Overall Montageleiter Adelbert Baggenstos. / Collation de midi bien méritée pour l'équipe de montage après la fin du démontage. Au fond, en bleu de travail, le responsable du montage, Adelbert Baggenstos.

Prévention des incendies au DFB

Train d'incendie

De Jost Ziegler et Ruedi Traub

Qui l'eut cru ! Le système d'arrosage et le train d'incendie empêchent les feux. Il s'agit là d'une installation et d'un investissement qui n'a encore jamais existé le long de la ligne ferroviaire.

Les temps ont changé, l'OFT (Office fédéral des transports) est impitoyable. Les locomotives à vapeur rejettent des escarbilles qui peuvent bouter le feu aux matériaux secs. Pour cette raison, les deux bords du tracé de la voie sont régulièrement libérés de tout objet inflammable. Ces mesures préventives sont évaluées par un expert d'origine tessinoise en feu de forêts.

De même, les mesures de défense contre les incendies sont estimées au moyen d'un schéma d'évaluation météo. Dépendant du nombre de points météo-

rologiques, il faut arroser, respectivement prévoir un accompagnement par un convoi d'extinction.

Le système d'arrosage est alimenté par deux réservoirs d'eau au PK 43.313 (« Bärfel ») et au PK 44.638 (« Minaret »). L'arrosage est déclenché par une commande par cascade, qui après 10 minutes commute sur la prochaine cascade. Dans chacune des trois cascades, trois fosses d'arrosage sont chacune raccordés à trois asperseurs circulaires. Les grues à eau pour les locomotives tirant leur eau des mêmes réservoirs, cet arrosage par tranches – au lieu d'un arrosage global – est nécessaire pour éviter de vider les réservoirs.

Le train d'incendie, poussé par un tracteur diesel, est équipé d'une réserve d'eau de 3000 litres, d'une motopompe (protection civile, type 2) et de matériel supplémentaire pour lutter contre les feux de forêt (tubes, tapette, balai d'extinction, pulvérisateur à dos, etc.). La motopompe est mise en marche avant le départ pour éviter toute fébrilité en cas d'incendie. Le train d'incendie suit le train à vapeur à une dis-

tance d'environ 300 mètres. Evidemment, l'installation est arrêtée avant le départ du train à vapeur au moyen du système d'annonce des trains. Un chef de groupe et deux bénévoles sont attribués au train d'incendie. Leur tâche consiste à scruter, principalement par olfaction, le paysage à la recherche de départs d'incendies provoqués par la locomotive à vapeur. La perception visuelle d'un feu ou d'une fumée se fait dans un deuxième temps. En cas de feu l'équipe intervient avec les moyens disponibles et l'éteint, puis arrose le lieu. Cette année, après quelques « problèmes de démarrage », l'effectif pour les trains d'incendie était quasi complet. Pour les années à venir nous cherchons de nouveaux accompagnants pour les trains d'incendie. Ceci permettrait de diminuer les contraintes qui pèsent sur les sapeurs-pompier actuels. Les personnes intéressées (aussi les femmes) voudront bien s'annoncer auprès de Jost Ziegler ou en passant par les présidents de sections. Sachez que le travail de sapeur pompier au DFB est un travail qui se fait par beau temps.

Journée portes ouvertes à l'atelier de révision de locomotives à Coire

De Kurt Aeberli, Président Club des 1000

Six mois avant que l'atelier de Coire ne doive céder sa place à un ensemble de constructions d'habitations, les collaborateurs de l'atelier et le Club des 1000 voulaient présenter au plus grand nombre d'enthousiastes ferroviaires les travaux réalisés sur les deux HG 4/4 qui – une fois en service – seront les plus puissantes locomotives à vapeur à crémaillère à voie étroite en Europe. La prochaine journée porte ouverte coïncidera probablement avec l'apéritif du roll-out de la future halle à Uzwil.

Plus de 2000 cartes d'invitations avaient été envoyées et la presse ainsi que la télévision informées ; ainsi on s'attendait à pouvoir accueillir 500 visiteurs. Mais l'af-

flux fut massif et les attentes ont été largement dépassées. Un indice ne laissait planer aucun doute : malgré les tables supplémentaires ajoutées en dernière minute, il ne restait pratiquement plus de places libres au restaurant de fête dirigé par David Baumgartner.

L'équipe se présentait en chemise blanche avec un foulard rouge et veste en fleece vert-olive avec une HG 4/4 brodée au dos (image 1). En plus des HG 4/4, la loc 9 avec Olivier Studer et Dani Burri était présente. La révision de cette machine a bien progressé et au printemps 2013 elle pourra être transférée à Realp sur un transporteur à pont surbaissé et y subir les finitions avant d'être mise en service (image 2).

La journée avait été préparée minutieusement par Jakob Knöpfel et les bénévoles, et l'atelier se présentait rangé. Un grand nombre d'éléments de locomotives neufs ou révisés, clairement étiquetés et documentés avec des photos et des dessins techniques, étaient exposés sur des tables (image 3).

Il y a quelques années, alors que les travaux de révision de la HG 4/4 venaient de commencer, l'artiste bâlois Jacques Mader avait créé un dessin au crayon de la loc 704, donc de la locomotive du Club des 1000, avec un train sur le pont du Steinstaffel. Le sujet décorait les invitations, il était présent sur les parois et l'étiquette des vins. Les visiteurs étaient

invités à colorier ce dessin au trait. Trois adultes et trois enfants ont été primés. Comme meilleure image, l'artiste a choisi le dessin en couleurs reproduit ici. Vous trouverez les noms des vainqueurs à la fin de l'article (image 4).

Visite guidée de l'atelier

Près de l'entrée se trouve la HG 4/4 no. 704 avec son châssis presque neuf ; certes celui-ci avait été découpé et travaillé sur un site externe à l'atelier, mais assemblé par des collaborateurs de l'atelier de Coire au moyen de rivets ajustés ; les têtes des rivets incandescents ont été créés avec un roivoir à étrier et une pression de 30 tonnes (image 5/6). Le bloc de cylindres basse pression, ajusté au dixième de mm près, est flanqué de 2 blocs de cylindres haute pression pour la propulsion par adhérence. Malheureusement, un seul des deux était encore utilisable, le second a dû être refait. Ce fut une affaire onéreuse. La lampe pour les dons aussi se trouvait dans les parages. Si vous ne l'avez pas vue ou si vous manquez de liquidités, voici le numéro IBAN du compte du Club des 1000 auprès de la banque cantonale argovienne (image 7) : CH51 0076 1016 0128 34588.

Les blocs de cylindres intacts, en haut la basse pression pour la propulsion par

crémaillère, en bas la haute pression pour l'adhérence, ainsi que la coulisse de distribution et la glissière de crosse de piston du côté gauche, sont installés (image 8). Après de nombreuses heures de travail, la chaudière avec les parois de la boîte à feu renouvelés a pu être posée sur le châssis. Devant, on trouve la nouvelle boîte à fumée inoxydable qui doit encore être rivetée. Il a fallu de nombreuses heures pour remettre en état la porte de la boîte à fumée ; la nouvelle plaque tubulaire de boîte à fumée est prête à être installée par rivetage (image 9). La confection d'une nouvelle boîte à feu en cuivre relève du défi. Têtes de crosses de pistons, travaillées au centième, boîtes de palier et coulisses sont prêtes à être installées (image 10). Vous vous souvenez des nombreuses soupapes, manettes, roues, niveaux d'eau et autres éléments scintillants en laiton dans la cabine ? Les armatures et les soupapes d'alimentation de chaudière ont été révisées, d'autres soupapes ont dû être recréées. Tous ces éléments étaient exposés au fond de l'atelier (image 11). Les pompes à graisse, les générateurs, les injecteurs, les éjecteurs et autres éléments nécessaires sont prêts à être installés (image 12). La remise en état des réservoirs d'eau et de la cabine de conduite sont les prochains défis que nous allons relever. Nous avons un peu de

retard sur le programme, car nos serruriers étaient appelés à construire la nouvelle installation de soutrage de charbon installée à Realp. Nous vous recommandons d'y jeter un coup d'œil lors de votre prochain passage dans la région (voir les photos dans le dernier numéro du « dampf » 3/12). Presque toutes les bielles de poussée et d'accouplement, ainsi que les barres de commande de distribution de vapeur sont réutilisables. Mais toutes nécessitent de nouvelles boîtes d'essieu à palier lisse. Ce matériel assez onéreux a été trouvé et se trouve pour façonnage au département mécanique où plusieurs collaborateurs ont volontiers donné des renseignements sur les objets exposés (image 13). Finalement, il faut encore relever que dans toute la mesure du possible les étapes de la reconstruction de la loc HG 4/4 708 et de la 704 se suivent de près. En tout cas, le châssis de la 708 pouvait déjà être admiré. Nous disons merci à toutes ces personnes qui nous ont rendu visite à Coire, au membre du Club des 1000, qui avec son ami a créé une bonne ambiance musicale, ainsi qu'à Jack Mader qui s'est occupé du concours de coloriage. Des remerciements tout particuliers vont aux nombreux aides, qui ont fait en sorte que la journée soit un grand succès (image de page 5).

Spectacle inhabituel sur la Ligne sommitale de la Furka

Photographes ferroviaires déchaînés

De Jörg Braun, Ratingen

REALP – Du 10 au 12 septembre, 60 photographes du monde entier ont immortalisé le DFB, notamment 2 de ses trains, lors de courses spéciales.

Lors de la première course, le train passagers, remorqué par la loc 4 a fait des arrêts intermédiaires près du signal à disque de Hipp, à l'entrée de la crémaillère et près du pont du Steffenbach, où

les passagers sont descendus. Le train reculait puis était pris en photos lors de son nouveau passage à la hauteur des photographes. Cette procédure a été répétée plus de 50 fois au cours des trois journées de l'évènement.

Après le retour à Realp du premier train, la loc HG 2/3 no. 6 prit le relais, remorquant une composition mixte d'une voiture voyageurs, d'un wagon marchandes

couvert et de deux wagons découverts, dont le dernier était chargé d'un ancien chariot à foin.

Certains partenaires des photographes ferroviaires étaient habillés à la mode des années 20 et 30, afin de recréer une ambiance d'époque. De plus, des véhicules routiers historiques étaient engagés.

Jusqu'à la fin de la première journée, plusieurs autres arrêts-photos des

deux trains ont eu lieu entre Tiefenbach et la station Furka. Le soir en question, l'Hôtel Glacier du Rhône était presque complet.

La deuxième journée a commencé par un voyage en direction d'Oberwald, au cours duquel de nombreux motifs, presque impossibles à photographier dans des conditions d'exploitation normales, ont été mis en boîte. De retour à Gletsch, des dépassements de trains, franchissements de gare et de passage à niveau avec et sans personnel et véhicules historiques ont été simulés dans la plus belle lumière. Lors de la course suivante jusqu'à la sortie du tunnel héli-

coïdal, la route du col a pu être fermée à la circulation à plusieurs reprises pour permettre des mises en scènes photographiques du train et des véhicules routiers historiques. La journée s'est terminée sur une séance de photos de nuit en gare de Gletsch, avec les deux locomotives en tête de leurs trains.

Le troisième jour, l'excursion au tunnel hélicoïdal ne fut que très brève en raison de la pluie et du bouillard. Lors de la course suivante en direction de Muttbach, des arrêts-photos ont été faits au passage à niveau et près de l'entrée en gare. Après le passage du tunnel de faite, un repas campagnard composé de soupe, saucis-

son et fromage attendait les participants. Puis, le trajet de retour vers Realp s'est fait perdre de temps.

Lors des adieux, Peter Minder a été complimenté pour l'organisation réussie. Les participants en habits historiques et les pilotes des véhicules anciens ont eu droit aux remerciements. Pour terminer, il faut encore relever l'énorme engagement du personnel des locomotives et des trains. Les gens du DFB ont parfaitement exécuté les directives de mise en scène et ont toujours veillé à la sécurité des participants. Tous voudraient renouveler ce tour d'une grande efficacité publicitaire pour le Train à la région- au plus tard lors de l'engagement des HG 4/4.

Péripéties vécues par l'agent-circulation du 3 au 9 août 2012

Service des trains et service à la clientèle

Hannes Wanner, agent-circulation

Le train 160 est prêt au départ à Oberwald. Le chauffeur a bien fait son travail, la locomotive relâche de la vapeur ; plein d'espoir, les voyageurs se tiennent près du train et attendent le signal de départ. A cet instant, une dame bien habillée, d'un certain âge, questionne l'agent-circulation : Pourquoi la fumée qui sort de la locomotive est-elle noire et blanche. J'explique patiemment que la fumée noire provient du feu de charbon et que la fumée blanche est en fait de la vapeur. La dame enchaîne : De la vapeur ? Pourquoi la locomotive a-t-elle besoin de vapeur ? » Le téléphone de service qui par bonheur se met à sonner à cet instant me permet de laisser la question en suspens.

Lors de l'attribution des places réservées on vit souvent des situations cocasses. Quel est ce groupe qui s'est annoncé laconiquement sous le nom de « groupe » ? Le voyageur, pour lequel le bureau de voyage a réservé une place sous le nom « XL268154 », trouvera-t-il bien sa place ? Chef de train et conseiller à la clientèle peuvent dans ce cas exercer leurs talents de détectives, mais si les hôtes

n'arrivent que quelques instants avant le départ, l'ambiance pourrait très vite devenir fébrile.

Tard le soir, nous recevons un courriel d'une maman désespérée, car son fils est inconsolable puisqu'il a oublié son grand livre de Donald Duck dans le train à vapeur. Avons-nous trouvé le livre ? Nous avons. Lundi, Arne mettra le livre à la poste. Espérons que le petit veinard saura patienter jusque-là. Une autre dame, est à la recherche du canne-parapluie de son époux. Malheureusement, il n'y a rien de tel aux objets trouvée et notre chef de train n'a trouvé qu'un parapluie pliable, mais pas de canne-parapluie. Le lendemain, la dame nous appelle encore une fois et réclame énergiquement l'objet perdu. Malgré toute notre bonne volonté, nous sommes dans l'impossibilité de le faire réapparaître d'un coup de baguette magique. Très fâchée, la dame interrompt sèchement la communication.

Une famille nous téléphone à 09 heures 30 pour nous communiquer qu'elle est dans un bouchon sur l'autoroute loin devant

Erstfeld et ne sera pas à l'heure pour le départ du train. Je ne partage pas entièrement ses conclusions et recommande de rappeler juste après dix heures pour communiquer la position. A 10 heures 05, ils sont dans les gorges des Schöllenen. Ca pourrait donc juste aller. Le mécanicien de la locomotive est informé que nous allons à la rigueur attendre 3 à 4 minutes. A 10 heures 14, la famille est à Hospenthal. J'explique à la famille que je vais les chercher sur la route principale à la sortie de Realp. A 10 heures 17, ils apparaissent et je leur indique la voie directe vers la gare, malgré l'interdiction de circuler. Le train 131 part avec 6 minutes de retard et je parque la voiture de la famille sur l'aire de stationnement. L'après-midi, ils reviennent rayonnants de joie et nous remercient en versant un joli montant dans la cagnotte des dons. Malheureusement, nous ne pouvons pas toujours attendre les voyageurs attardés. Mais, on peut bien faire une exception. Je me réjouis déjà maintenant de pouvoir de nouveau travailler au service-clientèle du DFB.

Après avoir été durant de nombreuses années chef du personnel et président de la commission de rédaction, Peter Schwarzenbach s'est retiré le 29 septembre 2012

Peter Schwarzenbach

Le président de la commission de rédaction se distinguait par sa maîtrise de la syntaxe et du style. Par ailleurs, il avait toujours de bonnes idées pour des thèmes plaisants. Pour cela, ses connaissances pédagogiques et journalistiques lui étaient très utiles.

De Ruedi Traub, rédacteur dadf

Peter qui rend heureux

D'Urs Züllig, directeur d'entreprise

Il faut l'admettre, notre parcours commun au DFB est court – je ne connais beaucoup de tes réalisations que par oui-dire. Mais, je peux confirmer pour l'avoir vu : dès que quelqu'un montrait de l'intérêt pour venir travailler au DFB, Peter agissait à une vitesse inconnue, même dans le domaine du recrutement professionnel ; il cherchait avec opiniâtreté et trouvait, grâce à ses connaissances des hommes et de la chose ferroviaire, le domaine d'engagement optimal – évidemment pas seulement pour notre Train, mais aussi – et en premier lieu – pour le futur bénévole. Je parie que les nombreux lecteurs du « dampf an der furka », qui collaborent avec passion à notre Train, ressentent la même chose que moi – je te remercie pour cela.

Peter, l'universel

De Peter Bernhard

Hello Peter,
Voici plus de 30 ans que nous nous connaissons. Souvent nos chemins se sont croisés chez notre employeur commun, en Suisse et à l'étranger ou l'ors d'un engagement en faveur du DVZO. Une de ces rencontres, non planifiée a pourtant eu des conséquences. A l'occa-

sion d'un ravitaillement entre deux engagements en tant que chef de train au DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland), tu as éveillé mon intérêt pour l'activité de directeur du DFB. Aussi, au cours des 8 années qui suivirent, nous avons pu collaborer à la prise de décisions concernant la destinée de cet extraordinaire bien culturel.

Je me souviens avec plaisir de cette époque et des discussions, souvent amusantes et pas toujours exemptes d'une certaine impétuosité. Chaque fois qu'au cours d'une discussion ou session tu sortais ta pipe refroidie de la poche, j'étais en état d'alerte ; ce dont tu ne pouvais pas te débarrasser ou qui ne te convenait pas entièrement te tracassait particulièrement.

Cher Peter, après avoir rendu ton képi avec les deux nouilles, tu rends maintenant aussi ta casquette de chef du département du personnel du DFB SA. Je suis persuadé que tu continueras à t'occuper d'une manière ou d'une autre avec le chemin de fer ou avec le musée du train qui tout simplement font partie de ta vie. Je voudrais te remercier très chaleureusement pour ton amitié et ton soutien au cours de ces dernières années et je veux te souhaiter beaucoup de satisfaction et de bonheur pour ta future retraite. Qui

sait, peut-être nos chemins se croiseront-ils encore une fois ?

« Peter et Rüedu »

De Ruedi Burri

D'un côté « Ruedi l'agité », qui souvent passe à l'action avant de réfléchir (!), est toujours en mouvement, rarement silencieux (...) et le Peter de l'autre, toujours calme et réfléchi, qui ne perd jamais son sang-froid, a des réponses et commentaires raisonnés et fondés, des conseils souvent (presque) paternels, toujours bien intentionnés et utiles !

Déjà l'époque, il y a bientôt vingt ans au DVZO, j'ai été impressionné par le « premier amateur chef de train professionnel ». J'étais alors « en apprentissage » et par la suite – une fois au DFB – j'ai pu profiter de ton savoir, de ta façon de faire, de tes avis et de ta sagesse, de ton calme – souvent presque pénible. Souvent tu m'as encouragé et parfois aussi doucement retenu, quand cela était nécessaire. Et un bon mot était toujours joint.

Et surtout la pipe à tabac : la plupart du temps, elle était éteinte ou presque – mais toujours dans une main – et dans l'autre tu tenais le briquet, prêt à mettre le feu... Je te remercie et te regretterai à Realp.



VFB Sektionen

Aargau

Revision des Personenwagens B 4233 auf Kurs

Heinz Unterweger

Der Personenwagen B 4233 (siehe auch <http://www.dfb.ch/index.php?id=560>) – Inbetriebnahme 1994 nach Kastenrevision durch die Sektion Bern – steht seit Herbst 2010 in der Wagenwerkstatt zur Revision, nachdem sich massive Feuchtigkeitsschäden am Wagenkasten gezeigt hatten. Nach Abnahme der Aussenverblechung, Ausbau der Einbauten und Zerlegung der Drehgestelle stellt sich die Revision aktuell wie folgt:

Die **Drehgestelle** sind vollständig überarbeitet und wieder komplettiert, einzig das Bremszahnrad ist noch in Bearbeitung.



Foto: Heinz Unterweger

Zusammenbau der Drehgestelle / Assemblage des bogies.

Das **Gerippe des Wagenkastens**, d.h. alle vertikalen Pfosten, die Dachpfetten und der Bodenrahmen sind saniert. Die kranken Teile wurden herausgeschnitten und je



Foto: Heinz Unterweger

Ersatz eines vermoderten Teiles der Dachpfette. / Remplacement de la partie pourrie de la panne.

nach Zustand teilweise oder vollständig durch gesundes Holz ersetzt. Damit ist der Wagen bereit für den Beginn des Innenausbaus und das Anbringen der Dachbleche.

Die **Aussenbleche** sind abgelaut und werden im nächsten Schritt provisorisch angeschlagen und angepasst, um sie anschliessend in die Lackiererei zu bringen. Für die **Innenausstattung** wird an den Storen, der Abteil-Trennwand, den Türen und den Sitzbänken gearbeitet. Es gibt neue Holzbanke im Stil der anderen Wagen, nachdem ursprünglich Bänke mit Metallgestellen montiert waren. Die Bänke sind bereits etwa zur Hälfte fertig. Die Arbeiten sind im Plan, so dass der B 4233 zur Saison 2013 wieder einsatzbereit sein wird.

Arbeiten am AB 4462 auf Sparflamme

Mit Rücksicht auf die zeitgerechte Fertigstellung des B 4233 laufen die Arbeiten am AB 4462 mehr nebenbei, soweit es die verfügbaren Kapazitäten zulassen. Die Dreh-



Foto: Jürg Morf

Kontrolle und Reinigung der Wasserdurchlässe / Contrôle et nettoyage des ponceaux.

gestelle sind bis auf die Lagerzapfen demontiert und bereit zur Überarbeitung. Das Chassis wird demnächst zum Sandstrahlen geliefert, was Voraussetzung für die weitere Überarbeitung ist.

3. Arbeitswoche 2012

In der 3. Arbeitswoche der Sektion Aargau konzentrierten sich die Arbeiten auf den Weiter-Ausbau der Remise Realp, auf Unterhaltsarbeiten auf der Strecke und die Vegetationspflege. Wie alle Jahre wirkten unsere «Stammkollegen» bei der Einwinterung der Strecke massgeblich mit.

Bern

Grundmauern für neues Dienstgebäude fertig

Von Thomas Gehri und Julian Witschi



Foto: Julian Witschi

Projektskizze für das Dienstgebäude Oberwald / Esquisse du bâtiment de service d'Oberwald.

Im Auftrag der DFB-Bauabteilung haben Aktivmitglieder der VFB Sektion Bern im August und September die Bodenplatte sowie die Umfassungsmauern für das Dienstgebäude in Oberwald erstellt. Insgesamt wurden



Foto: Julian Witschi

Betonierungsarbeiten an der Bodenplatte / Bétonnage du radier de fondation.



Foto: Julian Witschi

Ein DFB-Dampfzug passiert die eingeschaltete Umfassungsmauer. / Un train à vapeur du DFB passe devant le coffrage des murs.

drei Bauwochen (34, 35 und 39) durchgeführt. Geleitet wurden die Arbeiten von Hermann Stamm. Mit dem Betriebsgebäude erhalten die Lokführer und Zugsbegleiter eine bedarfsgerechte Unterkunft für die Arbeitspausen in der Nähe der Dampfzugerweiche. Geplant ist, im nächsten Frühling in Kooperation mit der Organisation PRO HOLZ mit Holzbau-Lehrlingen (angehenden Zimmerleuten) den Blockaufbau mit lokalem Lärchenholz im Gommer Stil zu errichten. Das Holz ist bereits zum Austrocknen geschnitten. Auch konnten Türen und Fenster zu äusserst attraktiven Konditionen organisiert werden. Die Sektion Bern und PRO HOLZ rufen dazu auf, die Arbeiten mit einer Spende zu unterstützen. Vielen Dank! Beiträge sind erbeten an: Verein Furka-Bergstrecke VFB Sektion Bern Postfach 5314 CH-3001 Bern **Konto 30-19822-6** Vermerk: «PRO HOLZ, DFB-Betriebsgebäude Oberwald» Weitere Bilder und Informationen gibt es auf www.dfb.ch/bern

VFB Sektionen



Foto: Julian Witschi

Berner Fronis (von links nach rechts): Alfred Kopp, Fred Schönthal, Theo Bögeholz und Hermann Stamm nach Abschluss der diesjährigen Arbeiten. Damit es 2013 weitergeht, sind Spenden erbeten. / *Bénévoles bernois (de g à d) devant une réalisation de 2012. Des dons sont les bienvenus pour continuer l'année prochaine.*

Einladung zu traditionellem Treberwurstessen in Twann

Zur Pflege der Geselligkeit unter den Sympathisanten der Furka-Dampfbahn organisiert die Sektion Bern ein Treberwurstessen in Twann am Bielersee. Termin ist der 16. Februar 2013. In der Regel sind die Plätze bei den Weinbauern für diesen traditionellen Anlass bereits auf Jahre ausgebucht. Die Winzer servieren im Februar diese Köstlichkeit, wenn die Hauptarbeit im Keller erledigt ist und die Arbeit im Rebberg noch nicht begonnen hat. Dabei wird der beim Traubenpressen angefallene Trester zu feinem Marc gebrannt. Hierbei werden die extra dafür hergestellten Würste (ähnlich einer Saucisson, aber weniger Fettanteil) im Brennhafen erhitzt und nehmen den typischen Geruch (aber nicht den Alkohol) auf. Weitere Auskünfte erteilt unser Vizepräsident Thomas Gehri, Dählenweg 50, CH-2503 Biel und vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch. Anmeldungen bis 2. Februar 2013.

Eindrücklicher Untergrund in Zürich

18 Mitglieder der Sektion Bern trafen sich am 18. August im Hauptbahnhof Zürich. Vom Perron ging es in wenigen Schritten via Sihlunterführung zur sehr interessanten Ausstellung über die Durchmesserlinie DML (neben dem Aufgang zu Gleis 18 – kann jedem nur

empfohlen werden). Nach einer umfassenden Einführung ins Gesamtprojekt hiess es: Ausrüsten mit Helm und Warnweste! Und los ging's auf die Baustelle. Während beim Übergang vom Bahnhof Löwenstrasse zum Tunnel noch die Bagger am Werke waren, wurden im vorderen Teil des Bahnhofs bereits Lüftung und Deckenverkleidungen montiert. Bereits lag ein provisorisches Baugleis da wo später die sogenannte «feste Fahrbahn» eingebaut wird. Nach dem informativen Rundgang und der Beantwortung unzähliger Fragen ging unsere Schar zum nächsten Programmpunkt über: die SZU (heute S-Bahn Linie 10) brachte uns in gemütlicher Bummelfahrt auf den Zürcher Hausberg Uetliberg, wo im Restaurant Gmüetliberg ein wunderschön aufgedeckter Tisch auf uns wartete. Die meisten zog es dann hoch zum Uto Kulm mit seiner Aussicht über See und Stadt Zürich.

Innerschweiz

Von Willy Auf der Maur

Die Samstags-Einsätze der Sektion im 2012 waren durchwegs sehr gut besucht. Dank viel Wetterglück konnte jedesmal einiges getan werden. Meistens verteilte



Foto: Ruedi Gilli

Jakob Hartmann, Baugruppenleiter und das 26. Jahr an der Furka / Jakob Hartmann, chef de groupes de travail, passe sa 26e année de service à la Furka.

sich die Froni-Schar auf mehrere Baustellen. Wir konnten einige Arbeiten im Zusammenhang mit der Wasserfassung und der Sprinkleranlage erledigen, weiter wurden Abläufe und Wassergraben instandgestellt, Material bereitgestellt z.T. bereits für nächste Saison. Am 15. September besuchte der Vorstand «seine» Arbeitsgruppe.

Ein rechter Teil der Fronis arbeitete an der Zufahrtsstrasse nach der Station Muttbach, das Sendekabel entlang der Strasse für die Schneerräumung wurde «verlocht».

An diesem Abend, beim Feierabend-Trunk im Pöstli, hiess das Motto: «Du hast schon manchen Stein bewegt»: Jakob Hartmann konnte im September seine 25. Arbeits-Saison an der Furka beenden (und ist unterdessen natürlich bereits im 26. Jahr als Froni tätig). Mit Stolz berichtete er von den frühen Einsätzen, als er an einer Sektions-GV anmerkte, man solle doch mehr als nur drei Arbeits-Einsätze pro Saison einplanen, war die Antwort: «Übernimm doch Du grad den Baugruppenleiter-Posten.» Mit Jakob als Leiter hat dann auch das Seetal einen

Aufschwung im Froni-Anmarsch erfahren, Jakob hat Feuerwehr-Kameraden, Musikkollegen, Gemeinderäte, Arbeitskollegen und viele weitere liebe Mitmenschen zum Furka-Einsatz überredet. Nochmals vielen herzlichen Dank für Deinen Einsatz für die Furka, Jakob.

Am 13. Oktober war der letzte Samstags-Einsatz der Sektion im 2012 (ebenfalls Steine bewegen...). Herzlichen Dank an alle Helfer, alles Gute fürs 2013, im neuen Jahr freuen wir uns auf das Wiedersehen an unserer Dampfbahn, der Vorstand und die Baugruppen-Leiter.

Der letzte Furka-Hock der Sektion im 2012 fand am 7. November im Hotel Anker in Luzern statt. Das war der vorerst letzte Furka-Hock im Anker, hier am Pilatusplatz wird nun umgebaut. Unsere Sektion hat eine langjährige Verbindung zum Anker, die Sektionsgründung fand schon hier statt und auch manche Versammlung. Wir hoffen, dass wir wieder zurückkehren können.

Im Dezember und Januar findet kein Hock statt, wir treffen uns wieder am 5. Februar, wie immer am 1. Dienstag im Monat, nun im Bahnhofbuffet in Luzern, ab 19.30 Uhr.

VFB Sektionen

Ostschweiz

25. Hauptversammlung

Von Erwin Hug

An die 50 Mitglieder der Sektion Ostschweiz trafen sich am Samstag, 3. März 2012 zur 25. Hauptversammlung im Restaurant Dufour in St. Gallen.

Unser Vizepräsident Hans-Walter Beyeler begrüsst die Teilnehmer herzlich zu dieser Jubiläumsszusammenkunft, die am selben Ort stattfindet wie die Gründungsversammlung vor 25 Jahren. Ganz speziell gedenken die Anwesenden des leider im vergangenen Jahr verstorbenen Präsidenten Fritz Pfändler, einem sehr engagierten Vorstands- und Vereinsmitglied unserer Sektion.

Nun galt es eine reichhaltige Traktandenliste abzuarbeiten. Unser Vizepräsident lässt das Vereinsjahr 2011 Revue passieren und erinnert uns in Worten und Bildern an all die vielen Aktivitäten für die gemeinsame Aufgabe zur Förderung und Weiterentwicklung der Furka-Bergstrecke. Einen speziellen Dank richtet er an die 25 Idealisten der Bauwoche und an das Team der Werkstätte Chur. Ihr Einsatz ist ein beispielhaftes Verhalten im Europäischen Freiwilligen Jahr 2011 und verdient grosse Anerkennung.

Der Vorstand wurde durch weitere Personen verstärkt. Eine wichtige Aufgabe ist die Mitgliederwerbung. Durch gezielte Aktivitäten

an Messen und Veranstaltungen hoffen wir, vermehrt jüngere Interessenten für unser Gedanken gut Furka-Bergstrecke gewinnen zu können, damit der Verein auch die nächsten Jahrzehnte erfolgreich wirken kann.

Die Versammlungsteilnehmer durften drei Gastreferenten begrüßen, nämlich Paul Güdel, Geschäftsleitungsmitglied Marketing DFB AG, Peter Riedwyl, Präsident Stiftung Furka-Bergstrecke und Wolfgang Hänsel, Vorstandsmitglied des Zentralvereins. In den Referaten wurden uns das Leitbild Marketing und die Fördermassnahmen zur touristischen Weiterentwicklung der Region Gotthard, Furka, Grimsel, Oberwallis vorgestellt. Leider rissen die Unwetterschäden vom vergangenen Herbst ein grosses Loch in die Kasse der DFB AG. Erfreulich ist die Solidarität und Bereitschaft unzähliger Spender, auch hier in dieser Notsituation ihren finanziellen Beitrag zum Wiederaufbau zu leisten.

Eine spontane Geldsammlung unter den Anwesenden brachte einen beachtlichen Betrag zusammen, den wir mit Freude an die Stiftung Furka Bergstrecke weiterleiten.

Unser unermüdlicher Vize, Hans-Walter Beyeler, in werbeträchtiger Ausrüstung von 1987, führte die interessierten Mitglieder zum Abschluss der Versammlung durch 25 Jahre Geschichte unserer Sektion. Sein ausführlich und witzig präsentiertes Kaleidoskop hat uns alle sehr beeindruckt und viele

Erinnerungen wachgerufen. Herzlichen Dank für diesen gelungenen Auftritt zum Jubiläum.

Einladung zur Hauptversammlung

Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 26. ordentlichen Hauptversammlung am 2. März 2013 um 14.15 Uhr im Restaurant Dufour in St. Gallen. Das Restaurant Dufour befindet sich an der Bahnhofstrasse 19 gleich beim Hauptbahnhof St. Gallen.

Die Traktanden sind:

Begrüssung / Wahl der Stimmenzähler / Protokoll der HV 2012 / Jahresbericht des Präsidenten / Jahresrechnung und Revisionsbericht 2012 / Budget 2013 / Bericht des Bauchefs und Bauprogramm 2013 / Entlastung des Vorstandes / Statutenänderung / Wahlen / Varia.

Anträge müssen bis spätestens am Samstag, 9. Februar 2013 beim Präsidenten eintreffen.

Wir hoffen wiederum auf eine rege Teilnahme, und wir freuen uns, Sie an unserer Hauptversammlung 2013 im Restaurant Dufour in St. Gallen begrüßen zu dürfen.

Für den Vorstand:

Hans-Walter Beyeler, Präsident
Seefeldstrasse 255B, 8008 Zürich
hwbeyeler@sunrise.ch

Erfolgreicher Auftritt an der Ferienmesse 2012 in St. Gallen

Von Hans-Walter Beyeler

Auch dieses Jahr war die Sektion Ostschweiz mit dem Werbepoststand 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 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 Unwetterschäden 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 erfolgreichste Werbeauftritt unserer Sektion um die Dampfbahn Furka-Bergstrecke weiter bekannt zu machen, Fahrgäste zu werben und neue Vereinsmitglieder zu gewinnen.



Mit 50 Mitgliedern voll besetzter Saal im Restaurant Dufour, am Gründungsort vor 25 Jahren. / Salle comble avec 50 membres au restaurant Dufour, lieu de fondation il y a 25 ans.



Der reich bebilderte Werbepoststand als Anziehungspunkt stösst auf grosses Interesse. Zusammen mit anderen Sektionsmitgliedern beantworten Hans-Walter Beyeler und Flurin Fausch als «attraktive, alt-bewährte Furka-Spezialisten» die vielfältigen Fragen. / Le stand richement illustré et attrayant qui éveille l'intérêt. Avec d'autres membres de la section, Hans-Walter Beyeler und Flurin Fausch, les routiniers spécialistes de la Furka, répondent aux nombreuses questions.

VFB Sektionen

Romandie

Voyage d'étude du COPEF

De Herr Von Stadt

Compte rendu du voyage sur la ligne du DFB par le COPEF, le vendredi 28, samedi 29 septembre et le 1^{er} octobre à Coire.

Au cours d'un voyage d'étude, des adhérents du COPEF – Cercle Ouest Parisien d'Études Ferroviaires – ont pu, du vendredi 28 septembre au lundi 1^{er} octobre, faire connaissance avec la Section Romandie. Ils ont ensuite voyagé sur la ligne Oberwald–Realp et, pour certains d'entre eux, pu bénéficier d'une visite commentée de l'atelier de Coire.

Vendredi 28, dans une salle de réunion de l'Hôtel Good Night Inn de Brigue, Philippe Roux, Président de la section Romandie, ainsi que certains membres ont présenté le DFB, le SFB, l'ASLF, la Section Romandie plus particulièrement. Ils ont décrit la naissance de la folle idée de refaire rouler des trains en traction vapeur sur cette ligne désaffectée depuis 1981, jusqu'à l'arrivée en gare d'Oberwald du convoi des «valeurux» le 12 août 2010.

L'objectif était, d'une part, de souligner le travail gigantesque effectué par tous les bénévoles, le grand coeur des donateurs qui tous, par leur engagement, ont permis la revitalisation de cette ligne. D'autre part, il s'agissait de montrer les défis auxquels notre train fait face, la nécessité de renouveler les cadres, de convaincre de nouveaux adhérents, de nouveaux «fronis» de nous rejoindre.

Quant au voyage en lui-même, plusieurs visites avaient été organisées: ainsi, à Oberwald, Manfred Willi a donné toutes les explications nécessaires pour comprendre l'utilité et le fonctionnement de la crémaillère rétractable d'Oberwald. Sur le parcours, des explications ont permis de comprendre le système d'arrosage automatique des abords de la ligne. A Gletsch, Jean-Michel Papilloud et Jean-Claude Reichen ont fait fonctionner la maquette, Michel

Berlie a, quant à lui, présenté la locomotive électrique HGe 4/4 N°16 du FO. La découverte du site de Gletsch s'est poursuivie par l'exposition sur les glaciers des Alpes, la mini station de production électrique de l'hôtel Glacier du Rhône, ainsi que celle située au rez-de-chaussée de la Maison Bleue, qui a fait l'objet d'une démonstration grâce au concours de Hans Leuenberger.

La journée du samedi s'est terminée par la découverte de Realp et de ses différents sites, la gare, la remise en construction, et les bâtiments destinés aux fronis. Cette journée s'est parfaitement déroulée grâce à la compétence et aux bons soins de Roger Hossmann, qui nous a servi de guide. Enfin, une douzaine de participants se sont rendus à Coire pour la visite technique de l'atelier de rénovation/reconstruction des locomotives à vapeur rapatriées du Vietnam.

Les félicitations des participants à ce voyage de découverte nous sont allées droit au coeur, ainsi qu'à tous ceux qui oeuvrent toute l'année pour que la ligne du DFB vive longtemps.

Cette organisation a été rendue possible grâce au concours actif du personnel du DFB, de la Section Romandie, ainsi que des organisateurs du COPEF.

Merci à tous pour ces belles journées ferroviaires !

Zürich

Einladung zur Hauptversammlung 2013

Datum: Samstag, 2. März
Ort: Kath. Kirchenzentrum Bassersdorf

Zeit: 10.00 Uhr

Traktanden: Die Statutarischen Details, allfällige Anträge und das Nachmittagsprogramm folgen im Heft 1/13 und auf der Sektions-Homepage.

Nachruf Peter Marques

Von Fritz Schmutz

Anfang Oktober hat uns Peter still und leise, kurz nach seinem 80. Geburtstag, verlassen. Obwohl

seit Jahren etwas leidend, hat sich sein Gesundheitszustand in letzter Zeit merklich verschlechtert, aber er hat diesen Umstand nie an die grosse Glocke gehängt. Nun hat er diesen Kampf überraschend verloren. Genau so war auch sein Wirken als langjähriger Froni: nur wenige wussten um seine oft tagelangen Einsätze, bei denen er akribisch und gewissenhaft Werkzeuge mit Farbcodes bemalte und auch für deren korrekte Unterbringung in den diversen Depots besorgt war. Auch wenn es ums Bemalen von Maschinenteilen und um kleinere Ausbesserungsarbeiten an den Wagen ging, war er zur Stelle, denn, obwohl von Haus aus ein Fernmelde-Profi, (früher in Fachkreisen «Telefönler» genannt) wurde die Malerei immer mehr sein intensives Hobby! Dass seine Arbeiten von den DFB-Stellen sehr geschätzt wurde, ist verständlich und man macht sich schon Gedanken darüber, wie so ein Froni alter Schule je ersetzt werden kann!

Trotz seinem Auftreten als Einzelgänger, übrigens auch in seinem privaten Umfeld, war Peter gern in Gesellschaft. So hat er auch ganz selten einen Sektions-Stamm verpasst und nur dann, wenn er in Realp im Einsatz stand. Dass er auch ein herzenguter Mensch war, der sein letztes Hemd verschenkt hätte, sei hier zum Schluss noch erwähnt. Und niemand weiss, wieviel er wohl auch in Geldform

zum Gedeihen unserer Bahn beigetragen hat.

Die Kollegen der Sektion Zürich und auch das gesamte DFB-Team danken Peter für seinen beispielhaften Einsatz und werden ihn in ehrenvoller Erinnerung behalten!

Modellbautage Winterthur 29./30.09

Von Fritz Schmutz

12 Neumitglieder; für diesen 2-tägigen Gratis-Auftritt neben dem spektakulären Diarama von Gletsch, (Erbauer Willi Rutz) ist dies doch eine respektable Ernte. Aber bei der Absicht, unsere Bahn bekannt zu machen, rennen wir, wie immer, offene Türen ein, nicht verwunderlich beim Modellbauer-Publikum! Und ebenso oft müssen, oder besser dürfen wir hören: «Ich bin schon seit Jahren Mitglied.» Positiv ist, wie in letzter Zeit fast üblich, dass die Hälfte davon Familien-Mitglieder sind und, was noch wichtiger ist: ganze vier sind zukünftige Fronis!

Bauwochen 2 und 3, KW 34 und 39

Von Bruno Letter

Leider folgte nur eine kleine Gruppe unserem Aufruf für die neu in unser Programm aufgenommene Bauwoche im August. Dies war

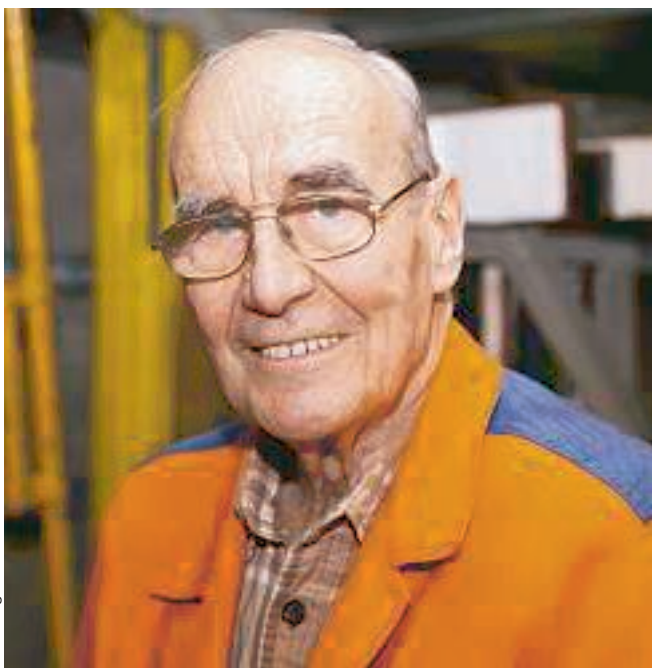
Agenda

24.11.12 Besichtigung Lokwerkstatt Chur	Alfredo Degen	044 869 28 28
28.11.–2.12 Winterthurer-Messe	Fritz Schmutz	052 343 40 31
31.01.–3.02 Fespo, Ferienmesse Zürich	do.	do.
09.02.13 Treberwurst-Essen Dachsen	Alfredo Degen	044 869 28 28
02.03.13 HV Bassersdorf (siehe Einladung)	Bruno Letter	044 836 45 56
08.01. / 12.02. / 12.03. Stamm Zürich	Ort siehe Heft 3/12	
27.11. / 22.01. / 26.02. Stamm Rapperswil	Ort siehe Heft 3/12	

Alle Projektleiter sind auch per Mail mit: vorname.name@dfb.ch zu erreichen.

VFB Sektionen

Foto: Jürg Zimmermann



Peter Marques

aber zu erwarten, da die alten Termine seit Jahren in den Agenden verankert waren und viele der «Stamm»-Fronis eh schon zwei Wochen bestreiten! Die «traditionelle» KW 39 wies denn auch wieder eine beachtliche Teilnehmerzahl von 14 auf!

Beide Arbeitswochen standen unter der fachkundigen Leitung von Kurt Letter und es konnten einige wichtige Arbeiten angepackt werden. Das durch die Unwetter im Juli stark unterspülte Trasse vor dem Tunnel 3 (siehe Foto!) musste mit Beton unterlegt werden. Nach allgemeiner Einschätzung hatte es wohl auf diesem Abschnitt seit der Eröffnung der Strecke keine solch gravierenden Schäden gegeben! Auf der gegenüberliegenden Seite der Furka-Reuss wurde ein riesiger Felsbrocken von schätzungsweise fast 30 Tonnen Gewicht aus dem Hang gespült und mit einer Vierteldrehung ins Flussbett hinuntergewälzt! Ein Beweis für die unglaublichen Kräfte der Natur. Alles eine Folge der globalen Klima-Erwärmung?

In fünf Tagen wurde ein erster Teilabschnitt der Schadstelle verschalt, teilweise mit grossem Geröll aufgefüllt und anschliessend mit einer dicken Schicht Beton verstärkt. In der zweiten Woche konnte dann ein weiterer Abschnitt in gleicher Art saniert wer-

den. Ob unser Werk nun wieder 100 Jahre halten wird?

Zusätzlich leisteten wir Unterstützung an verschiedenen Orten auf der Strecke, bei der Vegetationsgruppe und «rund ums Haus». Auch bei den Arbeiten am Muttbach-Viadukt waren wir beteiligt. Ein Dankeschön verdient jeder einzelne Teilnehmer für seine wertvolle Mitarbeit, wo immer es auch gewesen ist. Die Stimmung war ausgezeichnet und somit auch motivierend.

Erfreulich ist auch, dass wir in den zwei Bauwochen sechs neue Fronis einführen konnten.

Ein ausführlicher Bericht mit den Namen der Teilnehmer, ist auf der Sektions-Homepage publiziert.

Bilanz der Samstagseinsätze

Von Res Minder

Da bisher über diese vier Einsätze hier nichts zu lesen war, sei dies mit einer kurzen Zusammenfassung nachgeholt. Der Vorstand hatte sich mit einer zusätzlichen Bauwoche und zusätzlich diesen Tageseinsätzen ein sehr ehrgeiziges Ziel gesetzt. Wie zu befürchten war, konnte die Beteiligung die optimistischen Prognosen nicht ganz erfüllen! Die Teilnehmerzahl lag

Foto Fritz Schmutz



Unser Aushilfswerber Reinhard Scholl in voller Aktion, aber noch ohne Warnweste! (Mitte). Rechts aussen Willi Rutz / Reinhard Scholl, notre prospecteur auxiliaire en pleine action, mais encore sans gilet de visibilité (milieu).

Foto Fritz Schmutz



Ist hier wohl gerade der Bauleiter Kurt Letter (links) bei einer wichtigen Lagebesprechung gestört worden? / Le chef de chantier Kurt Letter (g) aurait-il été dérangé durant une importante mise au point ?

zwischen 3 (25.8.) und 16 (14.7., Thales-Tag) mit einem Durchschnitt von über 8. Trotz des ungünstigen Verhältnisses von Reise- zu Arbeitszeit konnten doch etliche anspruchsvolle Arbeiten geleistet werden. Wichtig für eine Verbesserung der Effizienz ist die Organisation von Fahrgemeinschaften; aber noch idealer wäre es, wenn der Gruppenleiter am Vortag die Vorarbeiten in bezug auf das vorgesehene Programm erledigen könnte. Leider ist dies aber nicht in allen Fällen möglich! Die Organisation mit Doodle hat sich unterdessen schon gut eingebürgert, aber die zeitgerechten Antworten auf E-Mails lassen leider noch etwas zu wünschen übrig. Trotz allem haben auch diese Kurz-Einsätze ihre schönen Seiten und bieten viele positive Erfolgs-Erlebnisse!

Das Wort des Präsidenten

Von Bruno Letter

Die letzte Ausgabe gibt mir wiederum Gelegenheit Rückschau zu halten auf ein erfolgreiches Jahr, erfolgreich für unsere Bahn wie auch für die Sektion. Das Highlight im Rückblick ist die termingerechte Eröffnung der Fahrsaison – 2012. Dies trotz den massiven Unweterschäden, welche uns lange bangen liessen. Lobenswert ist wiederum die tatkräftige Unterstützung unserer aktiven Mitarbeiter am Gelingen und Erfolg unserer Nostalgie-Bahn. Der Vorstand setzte in der Jahresplanung die Latte hoch. Wir haben gerufen und wir wurden nicht enttäuscht. Dafür gehört allen Aktiven ein grosses Lob, hohe Anerkennung und ein Dankeschön. Sich

VFB Sektionen

Foto Fritz Schmutz



Das durch die Unwetter im Juli stark unterspülte Trasse muss mit Beton unterlegt werden. / Reprise en sous-cœuvres de fondation du tracé fortement sapé par les intempéries de juillet.

immer wieder für die Sache neu motivieren und begeistern, ist Eure Stärke. Ich weiss, dies ist nicht immer einfach und der «abzutragende Berg» wird nicht kleiner! Ich möchte nicht einzelne hervorragende Leistungen nennen, bin mir aber bewusst, dass verschiedene Fronis viele Tage und Wochen in Realp, Chur oder auf der Strecke im Einsatz waren, die nirgends erfasst sind und von denen ich keine Kenntnis habe.

Die nahe Zukunft wartet wiederum mit grossen Aufgaben, Projekten und mit Unvorhergesehenem auf uns. Sicher ist: Ohne Fronarbeit hat unsere Bahn keine Überlebenschance. Die Sektion Zürich kann und will auch in Zukunft ihren Beitrag dazu leisten, damit das Kulturgut «Dampfbahn Furka Bergstrecke» als exklusive touristische Attraktion weiterbestehen kann. Unseren zahlreichen Passiv-Mitgliedern gehört ebenfalls ein Dankeschön, denn mit ihren Mitgliederbeiträgen helfen sie mit, die grossen Unkosten zu finanzieren. Allen Mitgliedern und ihren Angehörigen wünsche ich frohe Weihnachten und alles Gute für ein glückliches 2013. Ich freue mich auf viele weitere interessante Begegnungen und Gespräche.

Norddeutschland

Mitgliederversammlung 2013

Die Mitgliederversammlung 2013 der Sektion Norddeutschland findet am Samstag, den 9. März 2013 im Sport- und Kommunikationszentrum der Hamburger

Hochbahn, Halle 13, in D-22305 Hamburg-Barmbeck, Hellbrookstrasse 2 statt.

Beginn ist um 11 Uhr, alle Mitglieder und Freunde der Furka Bergstrecke sind herzlich eingeladen. Im Anschluss an die Versammlung besteht die Möglichkeit ein Mittagessen einzunehmen.

Als Highlight dieses Tages findet eine Fahrt mit dem historischen Triebwagen T 220 der Hamburger Hochbahn über die Ringstrecke statt, danach werden wir in Wort und Bild über Aktuelles von der Furka berichten.

Nicht-Mitglieder bitten wir aus organisatorischen Gründen um Anmeldung bis zum 15.02.2013 bei Burkhard Rätzel, Tel: 04834/936673 oder E-Mail an vfb-norddeutschland@dfb.ch

Die Tagesordnungspunkte werden den Mitgliedern im Januar in einer gesonderten Einladung bekannt gegeben.

Nürnberg

Bauwoche 37

Von Volker Kabisch, Präsident

Die 37. Bauwoche der Sektion Nürnberg mit zwölf «Furkaverückten» vom 10.–15.09.2012 stand wieder im Zeichen eines umfangreichen Bauprogramms. Nach der Einweisung von Manfred Willi am Montag früh über das bevorstehende Bauprogramm und kurzem Gedenken an «Hampi» konnten wir uns zügig an die Arbeit machen.



Arbeit für einen Elektriker / Travail d'électricien



Bachdurchlass km 57,1 / Ponceau au PK 57,1

Unter der Leitung von unserem Gleisbauexperten Holger waren in der neuen Remise die Gleise 82 und 83 inklusive der nötigen Spurrillenschienen zu verlegen.

Dabei waren die geltenden Arbeitsschutzrichtlinien strikt zu beachten, da gleichzeitig Schalungs- und Betonierungsarbeiten zur Erstellung der Aussenmauern des Remisenneubaues durch die anwesende Fremdfirma ausgeführt wurden. Die dreiköpfige Mannschaft arbeitete zügig und zielgerichtet zusammen, so dass bis Mitte der Bauwoche die neuen Gleise fertiggestellt werden konnten.

Einen grossen Arbeitsaufwand erforderten die Arbeiten zum Unterfangen der Stützmauern zwischen km 57,1–57,2. Diese sind bei den letzten Unwettern stark beschädigt worden.

Die Baugruppe in der vorangegangenen Woche hatte schon die ersten Etappen betoniert. Für un-

sere Gruppe unter der Leitung von Uwe waren die Schalungen für eine weitere Etappe zu erstellen, um am Donnerstag nachfolgend Beton giessen zu können.

Besonders schwierig gestaltete sich dabei das Verdichten mittels Rüttelflasche in den sehr tiefen und engen Hohlräumen unter dem Fels. Insgesamt wurden 4 m³ Fertigbeton verarbeitet.

Eine weitere wichtige Aufgabe dieser Gruppe war die Verkleidung mit Bruchsteinen am Ein- und Auslassbauwerk des Bachdurchlasses in km 57,1. Zusätzlich zu diesen Aufgaben kamen dann Verfügarbeiten an der Steffenbachbrücke dazu.

Zum systematischen Gleisunterhalt im Streckenabschnitt Gletsch – Oberwald ab km 43,5 unter der Leitung von Bruno Glutz waren Peter und Rolf ihm beigegeben. Da unserem Rolf als gelernter Elektriker ab Mittwoch Aufgaben zur Installation einer neuen Beleuchtung an der Tankstelle im Depot Realp und weitere Elektrikeraufga-



Betonierungsarbeiten / Travaux de bétonnage

VFB Sektionen

ben von Jost Ziegler übertragen wurden, hat dann unser Heribert die Gruppe zum Gleisunterhalt ergänzt.

Der Freitag stand dann ganz im Zeichen der Gleise. Am Vormittag galt es zunächst zur Vorbereitung der geplanten Gleiserneuerung

neue Schienen zwischen den km 53,0 und 53,14 vom Flachwagen abzuladen und neben dem Gleis auszulegen. Die dabei durch den ungünstigen Verlad der Schienen auf den Flachwagen aufgetretenen Schwierigkeiten wurden durch Hans Georg auf einfache Art und mit viel Improvisation behoben.

Nach dem Mittagessen hiess es für die ganze Baugruppe auf nach Muttbach. Denn dort waren die von der MGB übernommenen, gebrauchten Schienen gelagert. Unsere Aufgabe bestand darin, die noch zu gebrauchenden Schienen auszusortieren und die unbrauchbaren auf eine Länge von 3–4 m zu zerschneiden und sie für den Abtransport zum Schrotthändler zu stapeln.

Mit geschulten, fachmännischen Blick von unserem Holger und seiner Befähigung zum Umgang

mit dem Schneidbrenner ging auch diese Arbeit zügig voran. Am späten Nachmittag war die Aufgabe erfüllt und es hiess nun Feierabend für alle.

Zum schon traditionellen Abschlussessen im Nebenzimmer des Hotel «Des Alpes» fand sich frisch gestylt die gesamte Gruppe wieder zusammen. Nach mehrheitlichem Wunsch stand auf dem Menüplan diesmal wieder Käsefondue. In vielfältigen Gesprächen konnten wir die Arbeiten der vergangenen Woche auswerten.

Des Weiteren galt es, unseren mit 75 Jahren ältesten Fronarbeiter Werner Zimmermann zu verabschieden und ihm für seine Arbeit in den vergangenen Jahren zu danken. Auf diesem Wege möchten wir auch im Namen der Sektion Nürnberg ihm noch viele Jahre mit Gesundheit und Lebensfreunde wünschen.

Zum Schluss soll nicht unerwähnt bleiben, dass wir während der Bauwoche von der Küchenmannschaft in Realp und Gletsch (Mittagessen) in der gewohnten Weise hervorragend versorgt wurden. Neben unserer Cornelia, die schon lange Jahre mit für das leibliche Wohl der Gruppe sorgt, war zum ersten Mal auch Monika mit in der Küche aktiv.

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



Neubau Gleis 82–83 / Construction voies 82–83



Schienenablad vor Furka / Déchargement de rails avant la Furka



Werner Zimmermann, unser Ältester / Werner Zimmermann, notre plus ancien



Unsere Baugruppe / Notre groupe de travail



Unterfangung der Stützmauern / Sous-œuvre des murs de soutènement

VFB Sektionen

Rhein/Main

Bauwochenbericht

Von Hans-J. Kabbe

Seit vielen Jahren, es dürften schon 20 sein, führt die Sektion Rhein/Main in den Wochen 24 und 25 Baueinsätze an der Furka aus. Die alljährlichen Totalumbauten des alten Schienenstrangs sind seit Jahren unser Arbeitsfeld. Damit wird eine der Betriebsauflagen des BAV erfüllt.

Vor einigen Jahren begannen sich die Veteranen unter uns Gedanken über den Nachwuchs zu machen. Lange Zeit sah es so aus, als würde mit den damals noch rüstigen, nun aber in die Jahre gekommenen Fronis, das Programm nicht mehr lange durchführbar sein.

Glücklicherweise konnten seit zwei, drei Jahren aber doch jüngere Teilnehmer für die schwere Arbeit im Gleis, aber auch für andere Arbeiten, gewonnen werden. Der Altersdurchschnitt unserer Gruppe ist seitdem wieder gesunken. Das haben wir zu einem nicht unwesentlichen Teil unseren beiden Gleisbaufachleuten Dieter Koesling und Norbert Kirchner zu verdanken, mit denen die Alten wie die Jungen gern zusammen arbeiten.

Beide gehören übrigens nicht zu unserer Sektion. Wie überhaupt der ganze Bautrupps sektionsübergreifend aus vielen «Einzeltälern» zusammengesetzt ist. Aus dem Kölner Raum, Sachsen, Stuttgart, Rhein/Neckar und der Schweiz kommen die Teilnehmer und natürlich Rhein/Main.

Sollte das vielleicht ein Modell für die Zukunft anderer Bauwochen sein?

In diesem Jahr war der Gleisumbau von der Zahnstangeneinfahrt bis kurz vor die Wilerbrücke vorgesehen. Die Lehrlinge von LOGIN bauten auf dem Planum die Zahnstange und Schienen auf den neuen Schwellen zusammen. Unser Umbauprogramm ist eine der wenigen Möglichkeiten für die Lehrlinge am Zahnstangengleis zu üben. Unsere Aufgabe war dann, das Gleis für die Züge befahrbar zu machen.

Dazu ist eigentlich eine absolute Sperrung des Gleises nötig, damit die Nivellierung und Stopfarbeiten über einen längeren Abschnitt in einem Stück erfolgen können. Das liess sich in diesem Jahr wegen der Nähe zum Bahnhof Realp leider nicht durchhalten. So wurde uns die Arbeit wegen der notwendigen Bremsfahrten mit den Reisezugwagen schon sehr schwer gemacht. In kurzen Abständen alle Ausrüstung aus dem Gleisbereich zu räumen und wieder neu anzufangen, hat uns sehr viel Zeit und Schweiss gekostet. Vorteil (aus betrieblicher Sicht) der zeitkritischste Gleisabschnitt ist nun erneuert und wir werden mit unserer Baustelle im nächsten Jahr wohl wieder weit hinauf den Furkapass ziehen.

Einen Punkt auf der Mängelliste, welche auf den Beobachtungen der Streckenwärter, den systematischen Gleiskontrollen und den Messwagenfahrten basiert, konnten wir noch in der Woche 24 zur Zufriedenheit der



Foto: Frank Meive

Arbeitsplatz Realp neben dem Werkstatt- und Remisengebäude. Wichtigste Werkzeuge für den Gleisbau: Der Stopfhammer (Deutschland: Wacker) und die Schottergabel. Im Vordergrund eine Stockwinde, mit der das Schienenprofil in die richtige Höhe gehoben wird. / Place de travail Realp près de l'atelier: outils les plus importants pour la pose de la voie: le bourroir et la fourche. Au premier plan un vérin qui permet le levage des rails au bon niveau.



Foto: Frank Meive

Die Rotte von Rhein/Main. Ein Rotte wird häufig im Rottenwagen gepflegt (an unserer Bahn in Oberwald), im vorliegenden Fall in der Kantine Realp. Verpflegt werden sie von der Rottenköchin. / L'équipe de Rhin/Main. Le ravitaillement est assuré par la cuisinière d'équipe.

VFB Sektionen

Foto: Frank Meive



Arbeitsplatz kurz vor der Wilerbrücke. Gleise und Zahnstangen sind gesetzt, Schotter (Recycling-Material vom Gotthardtunnel) wird herangefahren und gestopft (Deutschland: «wackern»). / Place de travail en aval du point de Wiler. Rails et crémaillère sont posés, le ballast (matériel de recyclage du tunnel du Gotthard) est acheminé et bourré.

Zugbesatzungen einschottern und richten. Es ist der Abschnitt zwischen den Weichen 54 und 55. In beiden Wochen waren wir so gut besetzt, dass eine Gruppe zu Arbeiten an den vom Unwetter beschädigten Stellen eingesetzt werden konnte, und zwei Helfer standen Jost Ziegler beim Wagenunterhalt zur Seite.

Nicht zu vergessen unsere Helfer in der Küche, Walburga, Joachim und Harry. Bei der grossen Anzahl Essen, die jeden Tag bereitzustellen war, ein Knochenjob.

Freitag Abend trafen wir uns zu einem Umtrunk im Pöstli. Grosse Feiern, wie sie andere Sektionen schon mal durchführen, darf die Sektion nicht finanzieren. Wegen der Gemeinnützigkeit, schaut uns das Finanzamt sehr genau in die Bücher. Das ist der Preis für das steuerbegünstigte Spendensammeln in Deutschland, das über die Sektion Rhein/Main erfolgt.

Kürzlich erreichte uns folgender Bericht von Manfred Willi:

Nachdem die Resultate unserer Messwagenfahrt vom 9. August vorliegen, haben wir mit Spannung auch den Umbauabschnitt von km 57.820 bis 58.120 angeschaut. Die Auswertung zeigt in jeder Hinsicht ein sehr gutes Resultat. Da hat sich unser Einsatz doch wieder mal gelohnt.

An so einem Erfolg würden wir auch gern neu hinzukommende Fronis jedweder Sektion teilhaben lassen.

Einfach bei Rhein/Main oder Dieter Koesling melden.

Und wenn wir uns im nächsten Jahr, hoffentlich alle gesund und munter wiedersehen, dann ist es nicht zuletzt Manfreds verständnisvollem Umgang mit uns Fronis zu verdanken, dass alle trotz der schweren Arbeit gerne wiederkommen.

Stuttgart

Bauwoche vom 30.07. bis 04.08.2012

Von Rainer Vogler

Schon Tradition hat die «Kalenderwoche 31» als Bauwoche für die Stuttgarter Sektions-Fronis. Wir trafen uns am Sonntag gegen 18 Uhr in der DFB-Kantine in Realp. Wir, das waren Wolfgang Wehlan als Baugruppenleiter, Jürgen Ehmann, Eberhard Kühnle, Rainer Vogler und Wilfried Weyer hierzu gesellten sich unsere Gast-Fronis Alfons Scheck und Gerd Zimmermann.

Ausser der Sektion Stuttgart waren noch Fronis der Sektion Gott-

Fotos: Rainer Vogler



Über Jahre hinweg wurden Entwässerungsgräben immer mehr mit Erde und Geröll aufgefüllt, bis sie schliesslich unter dem Grasbewuchs vollständig verschwanden. Aufwendig entfernte die Mannschaft von Hand den Bewuchs, um danach die Gräben wieder freizulegen. / Au fil des ans, les caniveaux se sont remplis de terre et d'éboulis, avant de disparaître sous la couche végétale. Au prix d'un gros effort, l'équipe dégage les ouvertures.



Mit dem kurzfristig organisierten Löschzug erhielten wir eine wertvolle Unterstützung. / Le train-incendie mobilisé à brève échéance nous a été d'un grand secours.

hard und aus der Region um die Schwäbische Alb vor Ort. Darunter war auch unser Sektionsmitglied Ottmar Daleiden, der als Koch den Küchendienst in der Kantine Realp und im Mannschaftswagen in Oberwald übernahm.

Am Montag früh ab 7 Uhr, also zur Frühstückszeit, erfolgte durch Manfred Willi die Einweisung und die Sicherheitsbelehrung für die anstehenden Arbeiten dieser Bauwoche. Danach wurden die Fronis einzelnen Arbeitsgruppen zugeteilt, bzw. konnten sie sich je nach Interesse zu den Gruppen hinzugesellen.

Die Aufgaben waren recht unterschiedlich. Im wahrsten Sinne des Wortes naheliegend war die Unterstützung der Baggerarbei-

ten in der Remise in Realp. Hier packte Wilfried Weyer – wie schon in der Woche zuvor – kräftig mit an. Während unserer Bauwoche hatte die DFB die einmalige Gelegenheit, rund 700 m Gleis bei der MGB abzubauen. Dieses Streckenstück bei «Zen Hohen Flühen» zwischen Bitsch und Mörel wurde am 25.07.2012 ausser Betrieb genommen und gleich darauf wurde die neue, unter einer Steinschlaggalerie liegende Strecke planmässig befahren. Bei dem Abbau der alten Strecke halfen zahlreiche Gleisbauprofis anderer Sektionen und auch «unsere» Jürgen Ehmann und Alfons Scheck. An der Station Muttbach wurden die Schienen eingelagert. Der Strassenbau konnte nach die-



Mit viel Wasser und viel Druck wurde ein Wasserdurchlass durchgespült und ist damit wieder funktionsfähig. / Le ponceau a été dégagé avec beaucoup d'eau sous haute pression.

ser Grossaktion planmässig in der folgenden Woche beginnen. Ein weiteres Tätigkeitsfeld war eine grosse Unterspülung im Bereich des Alt Senntumstafel-Tunnel III. Hier konnten während unserer Bauwoche nur Vorarbeiten für umfangreiche Betonierarbeiten durchgeführt werden. Um eine Genehmigung für das Betonieren erhalten zu können, mussten erst von einer Spezialfirma ph-Messstellen in der Furka-Reuss installiert werden. Hierbei wurde sie von den Fronis kräftig unterstützt.

Eine weitere Arbeitsgruppe befasste sich mit sogenannten

Vegetationsarbeiten. Was sich dahinter verbarg, wurde uns von Hans Stäger unterhalb der Station Furka in Form von Einzelaufgaben erläutert und zugeteilt: Ein Gleisabschnitt, der von Schlamm überspült war, wurde gesäubert, entlang der Strecke wurden Entwässerungsgräben freigelegt, bzw. wieder angelegt, Durchlässe wurden auf ihre Funktion überprüft und gereinigt und auch umfangreicher Grasbewuchs wurde entfernt. Die Fronis Eberhard Kühnle, Rainer Vogler und Gerd Zimmermann hatten alle Hände voll zu tun. Und als man einen Wasserdurchlass wieder-



Ein freigelegter Einlassbereich für einen Wasserdurchlass unterhalb der Station Furka. / Une bouche dégagée d'un ponceau en aval de la station Furka.

entdeckte und ihn auch wieder funktionsfähig machen konnte, war eine an dieser Stelle wichtige Massnahme zur Wasserabfuhr abgeschlossen. Wertvolle Unterstützung erhielten wir hier durch die Mannschaft des Löschzuges, der üblicherweise zwischen Oberwald und Gletsch unterwegs ist. Mit Hochdruck wurde ein Wasserdurchlass durchgespült, um mit normalen Werkzeugen nicht erreichbare

Steine und Erde aus der Röhre zu spülen.

Eine arbeitsame, aber sonnige und vor allem unfallfreie Bauwoche konnte schliesslich am Freitagabend erfolgreich abgeschlossen werden.

Wir bedanken uns sehr bei den Küchenmannschaften in Realp um Heidi Hossmann und an der Station Furka um Hannes Hoffelner und Romny Frangi für die hervorragende Verpflegung.





Foto: Ruedi Traub

Elsbeth Gubler, in Gletsch, Schalter



Foto: Ruedi Traub

Monika Schläfli, in Gletsch, Gästebetreuerin



Foto: Ruedi Traub

Matthias Wyrsch, Zugführer in Gletsch



Foto: Ruedi Traub

Kurt Meier, beim Lammenviadukt, Bauabteilung

Angetroffen...



Foto: Ruedi Traub

Peter und Barbara Walser, in Gletsch



Foto: Ruedi Traub

Werner Oberholzer in Oberwald, Fahrdienstleiter



Foto: Ruedi Traub

Fritz und Marie Lorenzi, Chur. Fritz war viele Jahre Baggerführer bei der Schneeräumung.

Souvenir-Shop



Attraktive Umhängetasche der Marke barz&barz
Mit Wechsel-Cover «Dampfbahn-Bild». Hochwertige Basistasche aus reissfestem, schwarzem Nylongewebe; Klappdeckel aus bedruckter Gewebeplane mit Klettverschluss. Foto vorne und hinten gemäss Abbildung; weitere Cover im Fachhandel erhältlich. Verschieden grosse Innenfächer

- ① **Grosse Tasche** für Formate bis 36 x 26 x 6 cm, z.B. für Laptop **CHF 69.90**
- ② **Kleine Tasche** für Formate bis 24 x 20 x 6 cm, z.B. für ipad **CHF 59.90**



- ③ **NEU Zauberpost**, ungewöhnlicher Windlichtschirm «Furka-Bergstrecke» aus dünnem Karton mit «Licht an/Licht aus»-Effekt, inkl. einer neutralen Grusskarte zum Beschriften (ca. 12 x 18 cm) und Briefumschlag. Der Windlichtschirm lässt sich zu einer Laterne der Grösse 8,0 x 8,0 x 11,5 cm aufrollen. Im Normalzustand ist eine Landschaft mit DFB-Dampfzügen sichtbar. Stellt man ein Teelicht in den Schirm, erscheinen wie von Zauberhand bekannte DFB-Brückenbauwerke. Zum Verschicken für verschiedenste Anlässe geeignet. **CHF 8.50**
Die Abbildung zeigt ein Handmuster.



- ④ **Outdoor-Jacke RUKKA** wasser- und winddicht, atmungsaktiv, blau-schwarz mit reflektierenden Streifen und mit aufgesticktem DFB-Logo. Grössen S, M, L, XL, XXL, 3XL **CHF 179.00**



- ⑤ **Dekorationsmodell einer Furka-Dampflok** aus Metall und auf Gleisstück montiert, ohne Antrieb; Masse ca. L = 32, B = 10, H = 17 cm **CHF 58.00**



- ⑥ **Krawatte aus echter Seide** rot mit gold/dunkelblauen Streifen und Dampf-lokomotive (DFB-Signet) **Weihnachtsaktion CHF 49.00**



- ⑦ **DVD-Film «Furka-Dampfbahn»** Edition Eisenbahn-Romantik, ca. 60 Min. deutscher Kommentar, Strecke Realp-Oberwald mit der Wiedereröffnung 2010 und verschiedenen Fronarbeitseinsätzen **CHF 39.80**



- ⑧ **NEU Schneekugel**, blau-weiss, mit Foto Dampfzug in Gletsch; Masse ca. L = 7, B = 5, H = 5 cm **CHF 8.50**



- Zwei Plüschtiere aus dem Kinderbuch «Max, die kleine Lok» (deutsche Erzeugnisse)
- ⑨ **Beat, der kleine Eisbär**; mit Schal, ca. 22 cm gross **CHF 10.00**
- ⑩ **Oskar, das Murmeltier**; mit besticktem Halstuch ca. 18 cm gross **CHF 18.00**
Plüsch-Lok und Buch sind weiterhin erhältlich.



- ⑪ **Switzerland Memory**, Ravensburger-Spiel mit 72 Karten für 2 bis 8 Spieler (Kinder ab 4 Jahren) **CHF 25.90**

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch

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

Talon senden an:

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

Name und Vorname _____

Telefon-Nummer oder
E-Mail für Rückfragen

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DADF 4/2012