

dampf an der furka

September 08

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Klimawandel findet nicht bloss weit hinten in der Türkei, sondern auch bei uns statt. Wer auf der Bergstrecke arbeitet, stellt fest, dass sich nicht nur der Rhonegletscher zurückzieht. Im Boden, auf dem wir stehen, tut sich etwas. Um hier die Zusammenhänge etwas auszuleuchten, hat Walter Willi einen Aufsatz über die Geologie der Furka-Region verfasst.

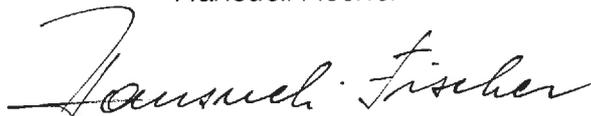
Abermals einen Schwerpunkt im Heft bilden die Ausführungen von Hans Tribolet zur Zahnstangenteknik.

Dass sich im Bereich «Dampfbahn und Internet» einiges ändert, dürfte Ihnen nicht entgangen sein. Max Annen versucht in einem Aufsatz verständlich zu machen, worauf man abzielt und wie man aus www.dfb.ch eine einfach bedienbare Informations-, Verkaufs- und Betriebsplattform machen will.

Geschäftsleiter Peter Bernhard berichtet von einer Veranstaltung mit Touristikfachleuten aus der weiteren Furka-Region. Damit wird einmal mehr deutlich, wie wichtig Vernetzung und gute Nachbarschaft sind.

Bei der Lektüre dieser Beiträge und auch der Standard-Themen aus Betrieb und Sektionen wünsche ich viel Vergnügen.

Hansueli Fischer



aktuelles

Die Geologie im Furkagebiet	1
Generalversammlung DFB AG	4
Regionale Touristiker auf der Furka	7
Bericht des Geschäftsleiters	8
Stiftung gründet Gönnerclub	10
Aus dem Zentralvorstand	11
Besuch bei Mister	12
Zahnradbahn-Technik	13
Neugestaltung Internet-Auftritt	16
Historische Bahnen in Polen	17
Das Schwungrad meint	18
Brief an die Dampfbahn	18
Glückwunsch zum 50. Geburtstag	18
Von der Lok-Remise zum Museum	19
La géologie dans la région de la Furka	20
Bon engagement à tous les niveaux	21
25 ans de l'Association Ligne sommitale	

aus den vfb Sektionen

Aarau	23
Innerschweiz	24
Nordwestschweiz	24
Ostschweiz	24
Zürich	26
Nordrhein-Westfalen	27
Stuttgart	28

Titelbild

Mit Lok FO4 bespannter Zug auf der Station Furka. / Train remorqué par la loc FO4 à la station Furka.

Foto: Hansueli Fischer

Impressum

Redaktionsadresse: Hansueli Fischer-Spühler
Goldenhühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen
Telefon +41 (0) 56 243 13 13
E-Mail: redaktion.dadf@dfb.ch

Redaktionskommission:
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Christian Stern, Marketing DFB AG,
Tel. +41 32 622 35 17, christian.stern@dfb.ch;
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudio.solioz@dfb.ch;
Irene Schär-Hänni, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 398 52 12,
julian.witschi@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
administration@dfb.ch

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

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

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

Abonnement: sFr. 35.- (Jahr) für Aktionäre

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

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

Redaktionsschluss Ausgabe 4/2008: 31.10.2008
Ausgabe 1/2009: 31.01.2009
Ausgabe 2/2009: 15.05.2009
Ausgabe 3/2009: 15.08.2009

Der Untergrund und die Bergstrecke

Die Geologie im Furkagebiet

1. Die geologischen Formationen

Das Furkagebiet liegt in einer sehr interessanten geologischen Formation. Auf sehr kleinem Raum ist eine grosse Viel-

falt an Gesteinen und Mineralien anzutreffen. Diese Gesteinsformationen und die Landschaft sind wie folgt entstanden:

Zeitraum	Geologische Vorgänge	Hervorgegangene Gesteine
vor 345 Mio Jahren	Bildung kristalline Gesteine des Gotthard- und Aaremassivs	Granit, Gneis, Marmor, Glimmerschiefer etc.
vor 245–345 Mio Jahren	Ablagerung von Sedimenten über dem Gotthard- und Aaremassiv	Konglomerate, dunkle Schiefer und Umwandlung Granite
vor 1.5–64 Mio Jahren	Alpine Gebirgsbildung, Hebung Alpenfaltung und das Goms entstehen durch Verschieferung, Umwandlung Gesteine	Tonschiefer, Gneis, Quarzit, Glimmerschiefer, Amphibolit etc
vor 1.5 Mio Jahren bis heute	Abtragung des Gebirges durch Eis und Wasser. Das Urserental und das Goms entstehen durch diese Abtragungen. Es wird eine interessante Längsfurche in den Alpen gebildet.	Abtrag und Verschiebung der Gesteinsformationen, Ablagerungen durch Gletscher und Flüsse



Nahezu senkrechte Schieferung in der Urserenzone.
Roche schisteuse verticale dans la zone d'Ursern.

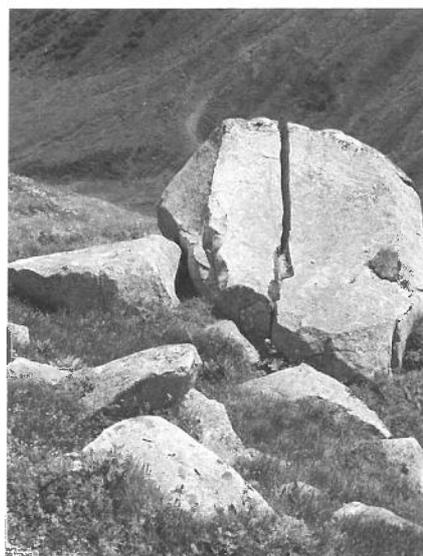
Das Furkagebiet, oder geologisch ausgedrückt die Urserenzone, liegt eingeklemmt zwischen dem südlich gelegenen Gotthardmassiv und dem nördlichen Aaremassiv. Diese Zone erstreckt sich vom Tavetsch bis in den Raum Oberwald. Die Breitenausdehnung der Urserenzone beträgt maximal rund 2 Kilometer. Durch die gewaltigen Kräfte der Alpenfaltung und Überschiebungen sind die Gesteine in der Urserenzone stark geschiefert und die Schichten sind liegend bis stehend formiert.

2. Geologische Besonderheiten

Die Gesteinsformationen in der Urserenzone heben sich deutlich von den Formationen des Gotthard- und Aaremassivs ab. Diese Feststellung ist sehr deutlich an der zackigen Gebirgskette zwischen dem Urserental und Göschenental sichtbar. Die oben erwähnten starken Faltungskräfte

haben dazu geführt, dass in der Urserenzone und in den benachbarten Massiven sehr vielfältige Mineralien gebildet wurden. Das Gelände wurde in der letzten geologischen Zeitära auch sehr stark durch die grossen Gletscherströme des Reuss- und Rhonegletschers geformt. Zurückgeblieben sind Reste von Gletschermoränen und dazu sehr augenfällig zum Teil hausgrosse Findlinge auf der Oberfläche. Zwischenzeitlich haben die Wasserläufe an den Steilhängen grosse Furchen im Gelände hinterlassen.

Die grosse Vielfalt an Gesteinsarten wie Granite, Gneise, schiefrig-silbergrau glänzende Ton- und Quarzitschichten bilden eine interessante aber eher selten vorkommende Gebirgslandschaft.



Findlinge an der Furkastrasse.
Blocs erratiques près de la route du col de la Furka.

3. Einflüsse der geologischen Beschaffenheit auf unser Bahntrasse

Diese vielfältige geologische Beschaffenheit des Gesteins und der Landschaft haben einen grossen Einfluss auf das Trasse und die Bauwerke unserer Bahn.

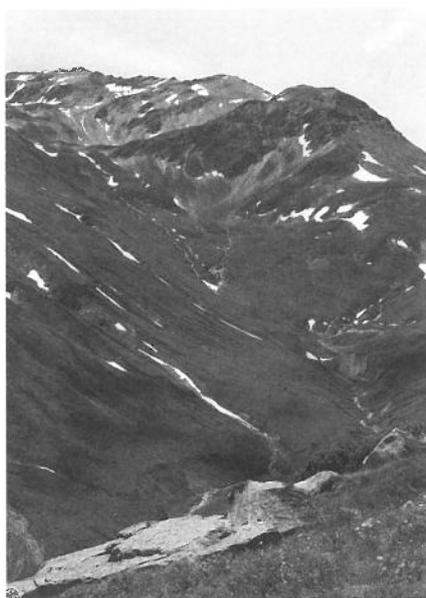
Das stark geschieferte und teilweise aufgelöste Gestein, durch die ständigen Frostwechsel zusätzlich beansprucht, verursacht in den Felseinschnitten dauernd kleinere und grössere Abbrüche. Die oberflächlich liegenden Findlinge bilden besonders im Frühling bei niedergehenden Grundlawinen eine grosse Gefahr

für das Bahntrasse. So sind besonders in diesem Frühjahr mehrere solcher Findlinge abgerutscht.

Durch die Einflüsse der Gletscher und der Wasserläufe sind in den letzten Jahrtausenden viele kleine Täler und Rufen entstanden. Durch den Niedergang der Lawinen in solchen Rinnen bekommen sie besonders grosse Zerstörungskräfte. In gleicher Art bekommt das Wasser bei auftretenden Gewittern in diesen steilen Rinnen eine sehr grosse Fließgeschwindigkeit und donnert ungehemmt ins Tal. Die fehlende Bewaldung in diesem hochalpinen Raum verhindert jeglichen Rückhalt der anfallenden Niederschläge.

Die schiefrigen und teilweise aufgelösten Gesteinsformationen bilden vor allem im Frühling bei steten Frostwechseln eine Sturzgefahr auf das Bahntrasse.

Das Moränenmaterial an den steilen Hängen ist zum grossen Teil sehr feinkörniges bis toniges Material. Bei Übersättigung mit eindringendem Wasser bei der Schneeschmelze oder bei starken Niederschlägen im Sommer neigen die Hänge zu grösseren und kleineren Murgängen. Der sich in den letzten Jahrzehnten verändernde Permafrost in den Alpenregionen beeinflusst die Bildung von Murgängen zusätzlich.



*Mangels Bewaldung werden Niederschläge nicht zurückgehalten.
Les précipitations ne sont pas retenues en raison de l'absence de boisement.*



*Die Furkareuss senkt sich zusehends ab.
Le lit de la Furkareuss s'abaisse continuellement.*

Einen weiteren grossen Einfluss auf die Sicherheit unsere Bauwerke hat die stete Abteufung der Reusssohle von Tiefenbach bis Realp. In den letzten beiden Jahrzehnten hat sich die Furkareuss in diesem Abschnitt bis zu 5 Meter abgesenkt.

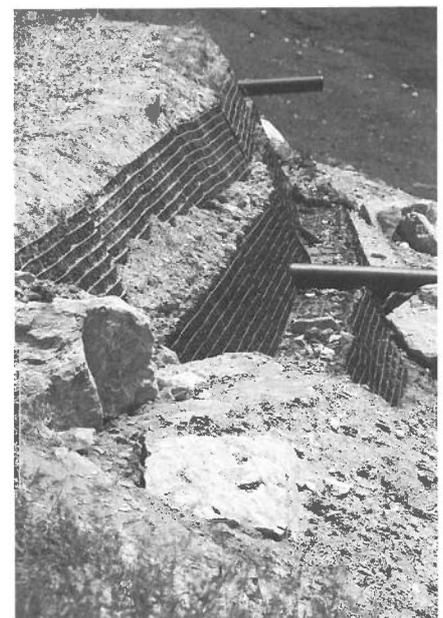
4. Massnahmen gegen die geologischen Schwierigkeiten

Die unter dem Kapitel 3 beschriebenen Beschaffenheit der Gesteinsformationen und der Landschaft führen unweigerlich zu einem grossem Aufwand für die Gewährleistung der Sicherheit der Bahnstrecke, der vorsorglichen baulichen Schutzmassnahmen und schlussendlich bei Räumarbeiten bei nicht voraussehbaren Ereignissen.

Diese Bedingungen haben dazu geführt, dass folgende Massnahmen dauernd angeordnet und durchgeführt werden:

- Intensive und regelmässige Kontrolle der Bahnstrecke
Die Bahnstrecke wird mindestens wöchentlich einmal durch einen versierten Streckenwärter abgelaufen. Die Beobachtungen werden laufend notiert und ausgewertet und notwendige Massnahmen eingeleitet.
- Die verschiedenen Bauwerke wie Stützwerke, Durchlässe, Entwässerungen, Viadukte, Brücken und Tunnels werden durch Fachleute regelmässig begutachtet.

- Durch die regelmässige Anwesenheit vieler Baugruppen in der Betriebszeit können zusätzliche Beobachtungen gemacht werden.
- Die Mitarbeiter aus der Leitung der Bauabteilung sind sehr oft und regelmässig auf allen Streckenabschnitten tätig.
- Seit kurzem hat die DFB einen versierten und ortskundigen Geologen beauftragt, verschiedene geologische Gutachten zu erstellen. Diese Gutachten sind bereits abgeliefert und dienen der Planung von



*Verbauung für Rutschsicherung und Entwässerung.
Stabilisation de glissements et drainage.*



Rutschsanierung an der Muttbachstrasse.
Assainissement d'un glissement sur la route de Muttbach.

- Schaffung von Sturzräumen für Felsabbrüche
- Entwässerung von Hängen und Trassebereichen
- Hangfussicherungen mit Steinkörben oder Drahtgittersystemen
- Unterfangungen von Stützwerken (z. B. bei der akuten Reusssohlenabsenkung)
- Schutzbarrikaden bei Steinschlagbereichen
- Kontrollierte Abstürze von Findlingen oder Sicherheitssprengungen bei absturzgefährdeten, grossen Findlingen
- Nötigenfalls Trasseverlegungen Gleis hangwärts (ausgeführt bei km 57.500)

Quellen: Gutachten GEO URI
(Peter Amacher) und geologische
Artikel von Toni P. Labhart

präventiven Massnahmen.
- Zusätzlich werden künftig weiträumige Beobachtungen stattfinden.
Nebst den vorsorglichen Beobachtungen

und Kontrollen sind auch laufend bauliche Massnahmen notwendig:
- Verankerungen bei absturzgefährdeten Felspartien

Text: Walter Willi
Fotos: Hansueli Fischer

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Name _____ Vorname _____ Geburtsdatum _____

Adresse _____ PLZ, Wohnort _____ Staatsangehörigk. _____

Tel. Privat _____ Tel. Geschäft _____ Mobile _____

E-Mail _____ Beruf _____

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse _____

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn _____

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

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst, Peter Schwarzenbach, Raad, CH-8498 Gibswil ZH
Telefon +41 (0) 55 246 36 15, E-Mail: personaldienst@dfb.ch



Die Versammlung der Aktionäre in der Mehrzweckhalle Oberwald.
Assemblée des actionnaires à la salle polyvalente d'Oberwald.

Generalversammlung der DFB AG in Oberwald

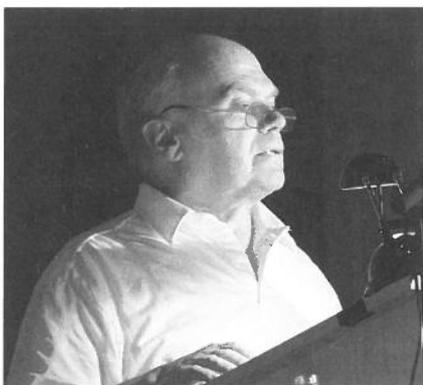
Welches ist die «richtige» Farbe für die Züge der Dampfbahn?

An der Generalversammlung der DFB AG standen diesmal weder die Jahresrechnung, noch sonstige statutarische Geschäfte im Mittelpunkt – sondern der Antrag des VFB «Blau ist unsere Farbe!».

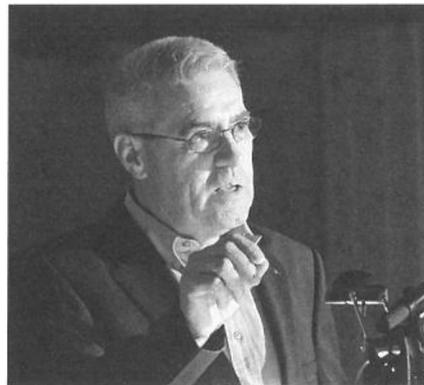
Wäre Robert Frech ein Pianist, man würde sagen, er habe voll in die Tasten gegriffen. Schwungvoll und energisch vertrat der Zentralpräsident des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) vor den 297 Aktionärinnen und Aktionären, die zur 22. Generalversammlung der DFB AG in Oberwald erschienen waren, den VFB-Antrag «Blau ist unsere Farbe!».

Anlass zum Antrag habe die Besorgnis

gegeben, dass «das DFB-Blau von den Dampflokomotiven verschwinden soll», erklärte Frech in seinem Votum. Überhaupt sei die «Farb-Politik» schwer durchschaubar: Rote Wagen, blaue Wagen, schwarze Lokomotiven, grüne Lokomotiven. An ihrer Versammlung in Aarau hätten die VFB-Delegierten deshalb «mit grossem Mehr» beschlossen, die «Farb-Frage» vor die GV zu bringen. Gemäss dem Antrag sollen die DFB-Züge «grundsätzlich DFB-blau» sein. Wo historische Gründe es rechtfertigten, würden Ausnahmen toleriert, führte Frech weiter aus und nannte als Beispiele die Wagen in FO-rot sowie die schwarze FO-Lok 4.



Robert Frech vertritt an der GV den Beschluss der VFB-Delegierten.
Lors de l'AG, Robert Frech défend la résolution des délégués de l'ALSF.



Jean-Daniel Mudry referiert über das Projekt «San Gottardo».
Jean-Daniel Mudry fait un exposé sur le projet «San Gottardo».

«Es gibt wichtigere Probleme»

Für DFB-Präsident Oskar Laubi rennen die Antragsteller offene Türen ein. Das DFB-blau werde von keiner Seite ernsthaft in Frage gestellt, auch vom Verwaltungsrat nicht. Blaue Züge seien die Visitenkarte des Unternehmens. Es gebe keinen Anlass, daran etwas zu ändern. Abweichungen von der Regel liessen sich freilich nicht vermeiden, etwa dann, wenn Sponsoren etwas anderes vorschrieben oder wenn historische Gründe eine andere Farbgebung erforderten.

Auch DFB-Geschäftsführer Peter Bernhard vertrat die Meinung, dass der Antrag ein Thema aufwärme, das im Grunde schon längst erledigt sei. Er plädierte dafür, die Diskussion um die «richtige» Farbe endlich zu beenden. «Es gibt wichtigere Probleme.» Ähnlich wie Bernhard äusseren sich mehrere Redner im Saal. Es kämen immer dieselben Argumente. Die Frage sei «ausdiskutiert». Das fand auch Aktionär Werner Gysi. Er stellt den Ordnungsantrag auf Beendigung der Diskussion – und kam damit schlank durch.

Die Meinung der «Basis»

Präsident Laubi wies darauf hin, dass der Entscheid über die Farbgebung an Maschinen und Wagen ohnehin nicht in die Kompetenz der Generalversammlung falle. Gemäss Gesetz und Statuten obliege die operative Führung des Unternehmens – und dazu gehören auch Beschlüsse, die das Erscheinungsbild betreffen – dem Verwaltungsrat und der



Hermann Walser wird Vizepräsident des Verwaltungsrates.
Hermann Walser devient vice-président du conseil d'administration.

von ihm ernannten Geschäftsleitung. Die Meinung der «Basis» soll aber dennoch berücksichtigt werden. Der Verwaltungsrat habe deshalb beschlossen, so Laubi weiter, die Aktionärinnen und Aktionäre an der Generalversammlung konsultativ über den VFB Antrag sowie die «deckungsgleichen» Anträge verschiedener Aktionäre abstimmen zu lassen. Das Resultat der Befragung war eindeutig: Die grosse Mehrheit der im Saal Anwesenden stimmt dem Antrag mit offenem Handmehr zu. Damit war das heisseste Geschäft der Generalversammlung 2008 abgeschlossen. «Der Verwaltungsrat nimmt das Ergebnis ernst», versicherte Laubi: «Er wird eine aus Vertretern des DFB-Verwaltungsrats, der Geschäftsleitung, des VFB sowie der Stiftung zusammengesetzte Arbeitsgruppe mit der vertieften und abschliessenden Behandlung der «Farb-Frage» beauftragen.»

Applaus für den «Furka-Marsch»

Die übrigen Traktanden warfen keine hohen Wellen. Die Aktionärinnen und Aktionäre winkten sämtliche statutarischen Geschäfte – Jahresbericht 2007, Jahresrechnung 2007, Entlastung der Organe – einstimmig oder mit wenigen Enthaltungen durch. Zum neuen Vizepräsidenten anstelle des zurücktretenden Hansruedi Fehlriin wählte die Generalversammlung den Juristen Hermann Walser, Mitglied des Verwaltungsrats seit 2004. Das Gastreferat von Jean-Daniel Mudry, Projektleiter San Gottardo, sowie die «Ausblicke in die

GV der DFB AG

Randnotizen

Nach Andermatt war wieder Oberwald an der Reihe. Die Gemeinde hat die Halle freundlicherweise gratis zur Verfügung gestellt. Das Einrichten des leeren Raums bedeutete für die Vorbereitungsleute ein tüchtiges Stück Arbeit. Zusammenschweissen will Tourismusfachmann Jean-Daniel Mudry die Gotthard-Region. Nach Eröffnung des Basistunnels wird es eine weitere «Bergstrecke» geben. Die eine wie die andere wird von der Regionalpolitik besser zur Kenntnis genommen werden müssen.

Es gibt nicht nur den «blauen Montag», sondern auch die «blaue Bahn». Weshalb es Abweichungen vom «Kobaltblau» gibt, wurde dargetan und versichert, dass nicht mutwillig umlackiert

Zukunft» von Peter Bernhard, Geschäftsführer DFB AG, Robert Frech, Zentralpräsident VFB und Peter Schwaller, Präsident Stiftung Furka Bergstrecke (SFB), wurden mit Applaus quittiert. Den grössten Beifall aber erntete das Schwyzerörgeli-Orchester für seine schwungvollen Darbietungen zur Umrahmung der Generalversammlung und insbesondere für die Uraufführung des eigens für den Anlass komponierten «Furka-Marsch».

Ueli Burkhard



Das Schwyzerörgeli-Ensemble «Tschopphef» konzertiert.
Concert de l'ensemble de Schwyzerörgeli «Tschopphef».

wird. Eine Arbeitsgruppe wird sich mit dem Thema befassen, das bei der Dampfbahn nicht zu den wichtigsten und dringendsten gehören kann.

Wer bauen will, braucht Bewilligungen. Das gilt ebenso für die Einfahrt in Oberwald wie für das Remisen in Realp. Hoffnungen, dass es bald vorwärts geht, scheinen berechtigt zu sein. Nach wie vor gesucht wird eine geschützte Abstellmöglichkeit für die Wagen.

Dass die Furka-Organisationen eine Art Familie sind, liegt nahe. Und innerhalb der Familie sagt man einander «DU». Bruno Rütli hat die Versammelten dazu gebracht, letzte «Siezis-Restbestände» auf den Abfallhaufen der Dampfbahn-Geschichte zu werfen. Eine Umweltverschmutzung ist nicht zu befürchten.

Fronddienst ist wichtigste Grundlage des Bahnbetriebs über die Furka. Walter Willi hat heuer damit seine liebe Not. Zur Zeit der GV waren Arbeits-Samstage und ganze Arbeitswochen noch nicht besetzt. Geschäftsleiter Peter Bernhard liess einmal mehr durchblicken, dass man da und dort an die Grenzen der Freiwilligkeit stösst.

Um eine Grenz-Situation ging es auch beim Schlusswort von Verwaltungsratspräsident Oskar Laubi. Er kündigte an, dass das wertvolle Kulturgut in die Stiftung eingebracht werden soll, damit es nicht verloren gehen kann, sollten – was niemand hofft – ausserordentliche Ereignisse die Existenz gefährden.

Bei solchen Gedanken verblasst das blaueste Blau. Aber sowohl «Anstrich» als «Eigentum» sind letztlich Äusserlichkeiten. Dennoch ist ihre emotionale Bedeutung hoch. Kühle Köpfe sind gefragt.

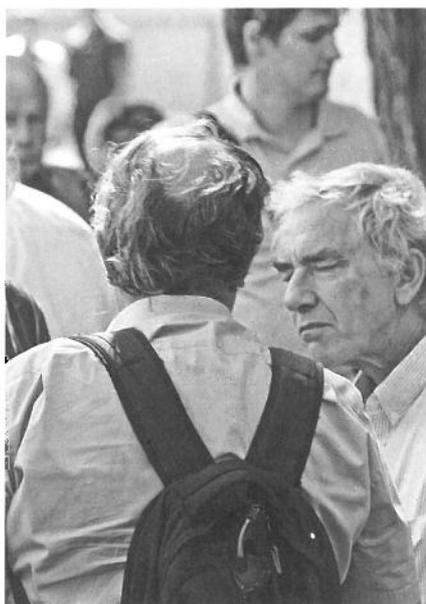
Nach locker verlaufener Versammlung wurde die Stimmung noch ein bisschen lockerer: Die Sektion Wallis servierte unter schattigen Bäumen einen feinen Apéro, der hier den Gastgebern herzlich verdankt sei.

Hansueli Fischer



*Unter schattigen Bäumen lässt es sich gut sein.
Fin de journée conviviale à l'ombre des arbres.*

Apéro als Ort der Begegnung



*Der Verwaltungsratspräsident
als aufmerksamer Zuhörer.
Écoute attentive du président du conseil
d'administration.*



*Andrea Andenmatten lässt niemanden
dürsten.
Andrea Andenmatten veille au bien-être
des invités.*



*Der Bau- und der Personalchef wälzen
ein heisses Thema.
Sujet de discussion important pour les
responsables de la construction et du
personnel.*

Die Dampfbahn zeigt sich ihren Nachbarn und Partnern

Regionale Touristiker auf der Furka

REALP (pb) Am 10. Juli folgten über 40 Vertreter von Goms Tourismus, Gästecenter Goms, Andermatt Gotthard Tourismus (AGT) und Andermatt Alpine Destination Company (Projekt Sawiri) der Einladung der Geschäftsleitung DFB AG für einen Ausflug auf die Furka.

Die Gäste wurden spontan von einer alphornblasenden Familie empfangen. Beim Apéro, gespickt mit Spezialitäten von dies- und jenseits der Furka, auf 2160 Meter Höhe, war es ein Leichtes für den Geschäftsleiter DFB AG, die Verbundenheit der Dampfbahn mit den Anwesenden zu unterstreichen und auch die Einmaligkeit dieses nostalgischen Kulturgutes für die Region hervorzuheben. Ein kurzer geschichtlicher Rückblick und einige Worte zur Zukunft der DFB wurden von den Anwesenden mit viel Interesse aufgenommen. Mitten in der faszinierenden Bergwelt der Furka bei schönstem Sommerwetter folgte man gerne der Einladung, sich an die attraktiv gedeckten Tische zu setzen und das vom Furkawirt und seinen Mitarbeitern vorzüglich zubereitete Nachtessen zu geniessen. Die angeregten Diskussionen wurden nur noch kurz unterbrochen, einerseits durch den Dank des Marketingleiters DFB AG für die gute Zusammenarbeit und andererseits durch den Präsidenten von AGT, Peter Heinzer, der die Wichtigkeit der Dampfbahn für die Region unterstrich und spontan eine beachtliche Spende in Aussicht stellte. Stellvertretend für alle Fronis konnten die anwesenden Mitarbeiter aus jedem Bereich der DFB AG den Applaus für die während vielen Stunden erbrachten freiwilligen Leistungen entgegen nehmen. Leider ging dieser Anlass, umrahmt von einer Ländlerkapelle aus Tiefenbach, nur viel zu rasch zu Ende und die Heimfahrt musste angetreten werden. Nicht schlecht staunten dann die Rinder, die ge-

rade über die Steinsteifelbrücke getrieben wurden, in der Abenddämmerung noch mit einem unerwarteten Dampfzug konfrontiert zu werden. Beinahe hätten sie es geschafft, dass unsere Freunde aus dem

Goms noch den letzten Autozug durch den Basistunnel, dem eigentlichen Grund für die Pionierleistungen zur Erhaltung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, verpasst hätten.

Rückblickend darf sicher gesagt werden, dass dank dieses gelungenen Anlasses die Zusammenarbeit mit unsern Partnern vertieft und damit die Zielrichtung «nicht nur Dampfbahnfahrt, sondern Erlebnis» zu verkaufen, weiterhin unterstrichen werden konnte.



*Die Gäste werden im Zelt des Berghauses bewirtet.
Le hôtes sont servis dans la tente du refuge de montagne.*



*Die Ländlerkapelle aus Tiefenbach spielt.
Production de la Ländlerkapelle de Tiefenbach.*

Bericht des Geschäftsleiters

Guter Einsatz auf allen Ebenen

Schon befinden wir uns in der zweiten Hälfte unserer Fahrsaison 2008. Die gute Besetzung der Züge lässt erahnen, dass wir auch in diesem Jahr wieder mit einer erfreulichen Auslastung rechnen dürfen. Auch aus dem Souvenirverkauf gibt es erfreuliche Zahlen zu vermelden.

Während gut einer Woche hat uns das staatliche, japanische Fernsehen besucht. Aus allen möglichen und unmöglichen Blickwinkeln wurden dabei Aufnahmen gemacht, damit in Japan zu einer bevorzugten Sendezeit eine rund zweistündige Präsentation dieses einmaligen Kulturgutes in den Schweizer Bergen gemacht werden kann.

Witterung machte zu schaffen

Dieses Jahr brauchte es viel Flexibilität und Anpassungsvermögen im Bereich Bau. Die Wetterkapriolen haben uns seit der Schneeräumung recht zugesetzt. Einige Male wurden die Gleise verschüttet und nur dank der umgehenden Umdisposition von Baugruppen durch den Bauführer konnte der Betrieb aufgenommen oder ohne Unterbruch aufrecht erhalten werden.

Die Vielfältigkeit der Arbeiten, die zurzeit anstehen, möchte ich wie folgt darstellen: Auf meine Frage, wo ich an einem bestimmten Tag wieder einmal Kontakt mit Fronis an der Front haben könnte, erhielt ich folgende Antwort:

Am Donnerstag könntest Du

- irgendwo zwischen Furka und Realp unserem sehr engagierten neuen Streckenwärter begegnen
- beim Gleisende in Oberwald den inoffiziellen Spatenstich für das Anschlussbauwerk Oberwald (Verlegung Bach gemäss kommunaler Bewilligung) sehen
- die Baustelle zwischen Räterischbachbrücke und Lammenbrücke besuchen, dort werden defekte Gleisbauteile ausgetauscht

- beobachten, wie am Lehnenviadukt (Oberwald–Gletsch, 500 Meter unterhalb Rottenviadukt) ein Kordon betoniert wird
- bei der Hilfsbrücke (Gletsch–Muttbach) Schalungsarbeiten für die neue Stützmauerkonstruktion beobachten
- die von 20 Tonnen Stahlschrott befreite Station Tiefenbach bewundern
- in Realp der Fertigstellung der Vormauerung der Wasserturmverkleidung beiwohnen

Diese Auswahl illustriert mit wie viel Engagement unsere Froni-Baugruppen eingesetzt werden und wie vielseitig ein solcher Arbeitstag geplant werden muss. Immer wieder bin ich überrascht über den Einsatzwillen jedes Mitarbeiters und jeder Mitarbeiterin bei sonnigem, aber auch bei schlechtem Wetter. Dass aber auch unsere Küchen in Realp und Gletsch mit dem guten und variantenreichen Essen zur guten Laune aller Beteiligten beitragen, soll hier auch wieder einmal erwähnt und verdankt werden.

Rollmaterial

Neben den vielen Fragen zur Eröffnung der Teilstrecke Gletsch–Oberwald beschäftigt vor allem der Zustand der verschiedenen Dampflok und vor allem das Schicksal der HG 3/4 Nr. 9 die Gemüter. Unsere Dampflok sind nostalgische Traktionsfahrzeuge. Während des Betriebs sind sie meistens bis an die tolerierte Belastungsgrenze ausgelastet. Der Unterhalt hat dementsprechend einen sehr hohen Stellenwert.

Aus Erfahrung wird alle fünf bis sechs Jahre eine grössere Revision fällig, bei der die Lok in verschiedene Teile zerlegt werden muss. All diese Arbeiten werden durch unser Lokpersonal, oder durch unsere Spezialisten in Chur ausgeführt. Viele dieser Mitarbeiter sind noch berufstätig und haben Familie. Zudem müssen sie während der Saison im Fahrdienst eingesetzt werden. Dies alles bedingt, dass nur limitiert Zeit für Lok-Revisionen zur Verfügung steht. Dennoch haben wir uns entschlossen, so viel, wie möglich in eigener Regie zu machen um das in vielen Jahren erworbene «Know-how» zu erhalten.

Aus obigen Gründen und wenn keine grösseren Schäden festgestellt werden, dürfte die HG 3/4 Nr 9 für die nächsten zwei bis drei Jahre ausser Betrieb sein. Danach muss die planmässige Revision



Lokomotiven HG4/4 für die Aufarbeitung zerlegt in der Werkstatt Chur.
Locomotives HG 4/4 démontées pour remise à neuf à l'atelier de Coire.



Die Lokomotive Nr. 9 ist derzeit in Revision und steht vorderhand nicht zur Verfügung.

La locomotive no. 9, actuellement en révision, est indisponible.

der HG 3/4 Nr. 1 angegangen werden.

Neben der Hilfe an den Revisionen erfolgen weiterhin die Instandstellungsarbeiten an den HG 4/4. Auch hier drängt die Zeit, befindet sich doch die Werkstätte Chur in einem Gebiet, das in den nächsten Jahren einer Überbauung Platz bieten muss und das angestrebte Betriebskonzept Oberwald den Einsatz einer zusätzlichen Dampflok unabdingbar macht. Eine Alternative zu den Werkstätten Chur zu finden, dürfte äusserst schwierig sein. Darum ist auch der Ausbau der Remise in Realp von grösster Wichtigkeit. Künftig sollen hier grössere Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden.

Wir freuen uns, dass sich die MGB bereit erklärt hat, uns die FO 4 auch nach Beendigung des Leihvertrages weiterhin zur Verfügung zu stellen, wobei der neue Vertrag noch definiert werden muss.

Ich hoffe, mit diesen Zeilen einige Fragen beantwortet zu haben, möchte aber gleichzeitig darauf hinweisen, dass wir nur planmässig über den Pass dampfen können dank der umsichtigen Fahrweise und der guten Pflege, die unsern Traktionsfahrzeugen zugestanden wird.

Nun freuen wir uns auf eine erspriessliche und ertragsreiche zweite Saisonhälfte und wünschen, dass noch viele zufriedene Fahrgäste das Erlebnis Dampfbahn Furka-Bergstrecke geniessen werden.

Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG

Mitteilung der DFB-Bauabteilung

Besuch bei der Demontage oder Montage der Steffenbachbrücke

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

Nächste Daten

Demontage Herbst 2008: Donnerstag, 9. Oktober 2008

Montage Frühjahr 2009: Kalenderwoche 20/21 (ca. Mitte bis Ende Mai 2009).

Der genaue Termin kann erst kurz vorher festgelegt werden (1–2 Wochen vorher), je nach Verlauf der Schneeräumung.

Programm 9.10.2008 (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr	Treffpunkt in der Kantine der DFB-Remise Realp Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
ca. 09.30 Uhr	Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Demontage (ganzer Tag)
ca. 14.00 Uhr	Bahntransport zurück Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, zusammen mit den Bauleuten

Unkostenbeitrag für Transport und Mahlzeit

Mit Mahlzeit:	Fr. 30.–
Ohne Mahlzeit	Fr. 20.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe), es muss mit schlechtem Wetter, auch mit Schnee, gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 25 Personen beschränkt.

Anmeldung

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon

Telefon +41 (0)44 930 63 53, E-Mail wgysi@bluewin.ch

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



Wirksame Hilfe für unsere Bergstrecke

Stiftung gründet Gönnerclub

An der Sitzung vom 16. Juni 2008 hat der Stiftungsrat der Stiftung Furka-Bergstrecke einstimmig die Gründung des Gönnerclubs der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und das nachstehende Reglement beschlossen. Mit Hilfe dieser Gönner will die Stiftung wirksam und langfristig vorab die Kulturgüter unserer Bergstrecke finanzieren und sichern.

Mindestens einmal jährlich werden sich diese Gönner zu einem «Event» auf der Bergstrecke oder bei einer befreundeten Organisation, die Dampf macht oder kulturell tätig ist, treffen. Dabei sollen Bindungen, Interessen und Freundschaften gepflegt werden. Gegend, Brauchtum und Kultur werden einen hohen Stellenwert haben.

Reglement Gönnerclub der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

1. Die Stiftung bezweckt die Förderung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Interesse der Sicherung dieses historischen Kulturgutes von nationaler Bedeutung und als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Ursern. Sie bildet und verwaltet einen Dotationsfonds

für Spender und Sponsoren zur Finanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb der Dampfbahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel.

2. Gönner der Dampfbahn Furka Bergstrecke ist, wer die Stiftung jährlich mit einem namhaften Beitrag, mindestens aber mit 2'000 Franken, für deren in Absatz 1 erwähnten Aufgaben unterstützt. Gönner werden jeweils jährlich im 4. Quartal um ihren Beitrag gebeten. Diese Beiträge dürfen in der Steuererklärung der Gönner als steuerfreie Spende in Abzug gebracht werden. Gönner werden in Gletsch und Realp auf einer Spendentafel aufgeführt.

3. Gönner werden durch den Stiftungsrat jährlich zu einem «Event» auf der Bergstrecke oder bei einer befreundeten Organisation, die «Dampf» macht oder kulturell tätig ist, eingeladen. Dabei sollen die gegenseitigen Bindungen und Interessen speziell gepflegt werden. Gegend, Brauchtum und Kultur sollen dabei einen grossen Stellenwert haben. Die Stiftung wird bei dieser Gelegenheit über ihre Tätigkeit und die Verwendung der Mittel orientieren. Spenden die zwischen dem

1. Juli und 30. Juni des Folgejahres eingehen, dienen jeweils als Grundlage der «Event-Einladung» im folgenden 3. Quartal.

4. Im Stiftungsrat sind für die Betreuung der Gönnerinnen und Gönner zuständig:

Finanzen:

Walter Benz

Propstbergstrasse 10

5312 Döttingen

Telefon 056 245 29 03

walterundverena@gmx.ch

Administration:

Peter Riedwyl

Egghalde 22

6206 Neuenkirch

Telefon 041 467 26 62

priedwyl@hotmail.com

Wir laden Sie freundlich ein, bei uns Gönner(in) zu werden und jährlich einen wesentlichen Beitrag für unsere Furka-Bergstrecke zu leisten. Ihr Beitrag kann in Ihrer Steuererklärung unter Spenden abgezogen werden. Sie helfen dabei wirksam mit, ein herrliches historisches Kulturgut für die Zukunft zu erhalten.

Mit Ihrer Einzahlung von mindestens Fr. 2'000.– auf unser Konto

H 0863.20.77

Stiftung Furka-Bergstrecke,

CH 3999 Oberwald

Walliser Kantonalbank,

CH 1951 Sion

Postcheckkonto 19-81-6

sind Sie als Gönner(in) angemeldet und werden zu unserem ersten «Event» im Jahre 2009 eingeladen. Bei Fragen geben Ihnen unsere Betreuer (siehe Punkt 4 des Reglements) gerne Auskunft.

Wir freuen uns auf Ihre Unterstützung und danken dafür herzlich!

Stiftung Furka-Bergstrecke

Peter Schwaller, Präsident

Walter Benz, Finanzen



Schottergruppe im Einsatz zwischen Gletsch und Oberwald.
Groupe de ballastage à l'oeuvre entre Gletsch et Oberwald.

Aus dem Zentralvorstand

25 Jahre Verein Furka-Bergstrecke – Die Anfänge

Was hat der neu gegründete Verein Furka-Bergstrecke 1983/84 in seinem ersten Vereinsjahr geleistet? Einen Einblick gibt der Jahresbericht des ersten Vereinspräsidenten Bernhard Vouillamoz: Nach längeren Diskussionen beschloss ein rund 25 Personen umfassendes Komitee im Herbst 1983 die Gründung eines Vereins zur Rettung der Furka-Bergstrecke.

Mit einem kurzfristig improvisierten Info-stand an den Modellbautagen im Verkehrshaus in Luzern im Oktober gelang es, noch vor der eigentlichen Gründungsversammlung rund 300 Mitglieder für den neuen Verein zu gewinnen. Der VFB wurde sodann am 3. Dezember 1983 im Casino in Bern im Beisein von 57 Personen gegründet.

Zuerst konnte in mehreren Verhandlungsrunden mit der Furka Oberalp Bahn (FO) der Verzicht auf den Abbruch der Bergstrecke vereinbart werden. An der Strecke konnten zunächst nur ein paar Sicherungsmassnahmen vorgenommen werden. Kreiert wurden ein Vereinssignet, ein Kleber sowie das legendäre Plakat «Rettet die Furka Bergstrecke».

Zudem erschien das erste Mitteilungsblatt und verschiedene Medien berichteten über das Vereinsanliegen. Bereits damals wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, eine Lösungsvariante für den Anschluss in Oberwald mit einer Unterquerung der Kantonsstrasse zu projektieren! Bereits konnten sechs Sektionen aufgebaut werden: Bern (Gründungsdatum 25. Februar 1984), Nordwestschweiz (31. März), Zürich (12. Juli), Genf (heute

Romandie; 16. November), Zentralschweiz (14. Dezember) und als erste ausländische Sektion Nederland (Januar 1985).

Der Ressortleiter Rollmaterial, der spätere VFB-Präsident Bruno Albisser, berichtete von einer Anfrage bei der Stadtverwaltung Chur, ob die beim Heroldsschulhaus aufgesockelte ehemalige BVZ-Dampflok Nr. 6 «Weisshorn» erhältlich sei. Die Antwort war leider «abschlägiger Natur, da das Churer Parlament kürzlich einen Kredit zur «Erneuerung» der Maschine gesprochen habe». Bereits wurde auch die Staatsbahn von Vietnam (VHX) und die dortige Regierung angegangen mit dem Ziel, die ehemaligen FO-Dampfloks Nr. 1, 2, 8 und 9 in die Schweiz zurückholen zu können. Ein Auge wurde auch auf die FO Nr. 3 geworfen, die noch heute im Besitz der Museumsbahn Blonay-Chamby ist.

Per Ende 1984 zählte der VFB bereits 902 Mitglieder. Die Bilanzsumme betrug überblickbare 11'980.30 Franken. In der Erfolgrechnung konnte bei Einnahmen von 32'002.95 Franken ein Gewinn von 192.80 Franken verbucht werden.

Aktuelles aus dem ZV

Vom Gestern zum Heute

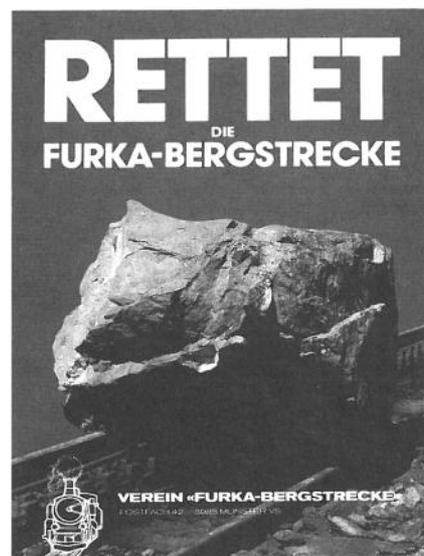
Der neue Kassier René Dergias hat sich sehr rasch einarbeiten können und auch müssen. Neben der Vereinsbuchhaltung hat er auch die Federführung für die Jubiläumsschrift zum 25-jährigen Vereinsjubiläum übernommen.

Der vom Zentralvorstand im Auftrag der Delegiertenversammlung eingereichte Antrag zur Farbstrategie ist von der Generalversammlung der DFB AG in einer Konsultativabstimmung sehr klar angenommen worden. Einberufen wird nun eine gemischte Arbeitsgruppe mit Vertretern aus dem VFB, der Stiftung SFB sowie der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrates der DFB AG. Der Verwaltungsrat ist sich einig, dass die Farbe der DFB grundsätzlich blau ist. Bei Loks und Wagen, die nicht der DFB gehören, müssen aber teils die Vorgaben der Leihgeber ein-

gehalten werden. Zudem sollen Farbwechsel kostenneutral, also lediglich im Rahmen von Hauptrevisionen erfolgen.

Die Vorbereitung für die nächste Delegiertenversammlung vom 15. November 2008 in Luzern laufen intensiv. Ein Ausschuss nimmt sich der geplanten Statutenrevision an, um den Delegierten einen Entwurf präsentieren zu können. Für den Ausschuss haben sich freundlicherweise zur Verfügung gestellt Kurt Baasch (Präsident VFB-Sektion Edelweiss), François Martin (Mitglied der GPK, Delegierter VFB Section romande) und Heinz Unterweger (Delegierter der VFB-Sektion Aargau). Vom ZV nehmen Bernd Hillemeier (Vizepräsident) und Julian Witschi (Sekretär) Einsitz.

Ein weiteres Thema wird das Internetportal dfb.ch, welches für die Furkagemeinde ein



*Das erste Werbeposter des VFB
Le premier poster publicitaire de l'ALSF.*

gemeinsames Einstiegstor in das World Wide Web werden soll. In Vorbereitung ist eine neue Mitgliedschafts-Anmeldekarte. Engagiert ist der VFB auch im Organisationskomitee Oberwald.

Julian Witschi



Mister Leo mit einer seiner Loks.
Mister Leo avec une des ses locs.

Besuch bei Mister Leo

Einige Minuten zu früh, so wie es sich für Schweizer gehört, fuhren wir zum Privat-areal von Exbury Gardens & Steam Railway westlich von Southampton. Eine Frau, die aus dem Haus kommt, begrüsst die Luzerner Delegation und erklärt uns im Gespräch voller Stolz: «Ich werde für sie kochen». Der Butler, der zu uns stösst, bittet uns um einige Minuten Geduld. Mr. Leo komme sofort. Ein rüstiger älterer Herr und seine Nichte Charlotte heissen uns willkommen.

Exbury Gardens

Eine spektakuläre, 200 Hektar grosse Wald und Garten umfassende Welt, berühmt für die Sammlung von Rhododendren, Azaleen, Kamelien und Magnolien sowie Steingärten, Rosengärten, Kaskaden, seltene exotische Bäume und Sträucher erwarten uns. Anfang Mai ist alles in voller Blüte. Dem Slogan auf der Homepage «A day spent at Exbury is a day spent in paradise» kann zugestimmt werden. Lionel de Rothschild hat 1920 das Gelände gekauft und aus der ganzen Welt Pflanzen und Bäume herbringen las-

sen. Mit einer Heerschar von Gärtnern wurde der Park gestaltet und im Laufe der Jahre viele blühende Sträucher gezüchtet.

Steam Railway

Unser Gastgeber, Mr. Leo, war neben der Musik schon als Kind von Dampfbahnen fasziniert. 1990 im Alter von 63 Jahren versuchte er den Traum zu verwirklichen. Es dauerte allerdings zehn Jahre bis er die Bewilligung erhielt, eine private Dampfbahn zu bauen.

Die Bahn hat eine Spurweite von 12 ¼ Zoll und das Trassee ist 2km lang. Loks und Wagen wurden in England extra für Leo hergestellt. Eine Woche vor unserem Besuch war The Queen privat zu Gast und taufte die neuste rund fünf Tonnen schwere Lok auf den Namen Mariloo. Paul Güdel und der Schreibende konnten je eine Führerstands-fahrt durch den Park geniessen. Der Tagesrekord liegt bei 1330 transportierten Passagieren. Die Besichtigung der Gartenanlage mit dem Zug dauert rund zwanzig Minuten.

Dinner

Im Privathaus von Mr. Leo wurden wir zum Essen eingeladen. Höflich aber bestimmt wies Mr. Leo, beginnend mit Silvia Güdel seinen Gästen den Platz am Tisch zu. Der Butler servierte das Essen. Plötzlich erschien er mit einem grossen Blumenstrauss und sagte leise zu Mr. Leo: «A Lady from London is on the door». Mr. Leo entschuldigt sich und verlässt den Raum. Nach einiger Zeit dauert die Abwesenheit von Mr. Leo für Charlotte, der Nichte von Leo, zu lang. Auch sie entschuldigt sich und geht. Nach kurzer Zeit kommen beide zurück. Die Dame hatte in der Zeitung vom bevorstehenden 81. Geburtstag von Mr. Leo gelesen und wollte ihre Pflegedienste anbieten.

Der Kaffee wurde im Garten serviert mit traumhafter Sicht aufs Meer. Gelegenheit über die Dampfbahn Furka Bergstrecke zu plaudern und kleine Geschenke zu übergeben. Elegant machte uns Mr. Leo später darauf aufmerksam, dass, wenn wir noch das Beaulieu Automobilmuseum besuchen wollten, Zeit zum Aufbruch wäre.

Führerstands-fahrt

Mr. Leo haben wir für eine Führerstands-fahrt auf die Furka-Bergstrecke im August eingeladen, was er mit grosser Freude verdankte. Der Besuch bei Mister Leo – so nennen ihn respekt- und liebevoll auch alle Angestellten – war ein eindrückliches Erlebnis von Bescheidenheit und Klasse. Übrigens: Mr. Leo heisst mit vollem Namen Leopold David de Rothschild und ist ein Mitglied der Rothschild Bankenfamilie in England.

Peter Riedwyl, Stiftungsrat



Blick aus dem Führerstand.
Vue depuis le poste de conduite.

Auszüge aus der Zahnradbahn-Technik

Oberbau von Zahnradbahnen

Im Teil 3 dieser Artikelserie wollen wir auf die Besonderheiten des Oberbaus von Zahnradbahnen eingehen und dabei die Zahnstangenbefestigung beim Abt-System und die Entwicklung der Zahnstangen-Einfahrten etwas detaillierter betrachten.

Allgemeines

Der Oberbau von Zahnradbahnen unterscheidet sich kaum von den bekannten Bauarten des Oberbaus. Auffallendster Unterschied ist die in der Gleisachse verlegte Zahnstange und deren Befestigung auf den Schwellen.

Die Grenzwerte der Gleislagefehler sind den Anforderungen des Zahnradbetriebes mit relativ kleinen Geschwindigkeiten angepasst und richten sich nach den Erfordernissen der Entgleisungssicherheit und des Fahrkomforts. Zusätzlich sind Einbau- und Betriebstoleranzen der Zahnstange und deren Lage zu den Schienen zu beachten (siehe auch Teil 2). Für den Zahnstangenstoss sind Grenzwerte für die Teilungsfehler definiert.

Zahnstangenbefestigung

Wird die gegenseitige Bewegung der Zahnstangen im Stoss nicht unterbunden, entstehen unweigerlich Teilungsfehler, die sich sehr störend auswirken und beim Überschreiten gewisser Grenzwerte sogar ein Sicherheitsrisiko darstellen können. Ist die Teilung zwischen zwei Zahnstangen zu gross, entsteht ein starker Verschleiss

am untersten Zahn der bergseitigen Zahnstange. Ist die Teilung hingegen zu klein, kann der Radzahn am obersten Zahn der talseitigen Zahnstange anstossen, das Zahnrad aus der Zahnstange herausheben und den Radsatz zum Entgleisen bringen. Die Begrenzung der Teilungsfehler bis hin zu deren vollständigen Unterdrückung ist deshalb zwingend.

Die temperaturabhängige Längenausdehnung der Zahnstange wird entweder durch Begrenzung der Länge der einzelnen Zahnstangenstücke auf wenige Meter oder durch eine durchgehend formschlüssige Verbindung sämtlicher Zahnstangen mit entsprechendem Aufbau von Längs- und Querkraften im Gleisrost erreicht. Bei der Abt-Zahnstange werden Stosslücken von 4 mm vorgesehen und die einzelnen Zahnstangen-Elemente 1800 oder 2640 mm lang ausgeführt. Die Stosslücke wird nebst der Dilatation durch Wärmedifferenzen auch für die Aufnahme der in den Kurven entstehenden Teilungsfehler benötigt.

Die Verbindung der Zahnstangen-Elemente erfolgt ähnlich wie bei den Schienen durch Verlaschung. Bei den hohen Riggerbach-Zahnstangen und den Strub-Zahnstangen werden diese seitlich und bei den niedrigen Riggerbach-Zahnstangen unterhalb derselben verschraubt, meist in Kombination mit einem verlängerten Zahnstangenstuhl. Die Von Roll-Zahnstange wird ebenfalls in verlängerten Stühlen verbunden.

Bei den Abt-Zahnstangen werden die Stossfugen versetzt angeordnet. Die beiden Lamellen werden mit einer einfachen Lasche auf den Zahnstangenstuhl geschraubt.

Die Verschraubung der Zahnstangenstösse ist so dimensioniert, dass der Teilungsfehler des Zahnstangenstosses nicht grösser als ± 2 mm werden kann. Dies geschieht durch entsprechende Dimensionierung der Bohrungen der Zahnstangen-Elemente und Laschen sowie des Durchmessers der Verbindungsschrauben oder Bolzen.

Die klassische Lagerung der Abt-Zahnstange erfolgt mit dem «Sattel» oder «Stuhl» aus Stahlguss.

Bei Oberbauerneuerungen werden heute mehrheitlich sogenannte Y-Schwellen verwendet. Bei diesen ist der Sattel direkt in der Schweisskonstruktion integriert.

Um bei der Montage der Zahnstange Teilungsfehler in der Stosspartie zu vermeiden, werden in den Stosslücken – in Geraden links und rechts, in Kurven nur bogen aussen – 4 mm Plättchen eingelegt. Nach dem Richten des Gleisrostes und vor dem definitiven Verschrauben werden die Plättchen wieder entfernt.

Dass heute auch bereits moderner lückenlos verschweisster Oberbau – inklusive der Zahnstange möglich ist, sei hier der Vollständigkeit halber auch noch kurz erwähnt.

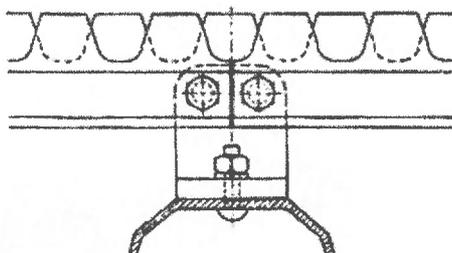
Verankerung im Unterbau

Die Verankerung leitet Zug- und Bremskräfte sowie infolge der Temperaturdehnung auf die Zahnstange ausgeübten Längskräfte in den Unterbau, soweit dies nicht durch die Reibkräfte des Schotterbettes möglich ist.

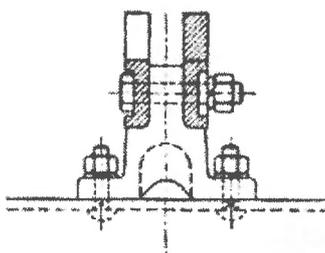
Sie bildet Fixpunkte vor Stellen, wo die durchgehende Zahnstange unterbrochen werden muss und deshalb Längskräfte nicht oder nur ungenügend abgeleitet werden können (z. B. Weichen, oder für die geplante senkbare Zahnstange beim Übergang in Oberwald)

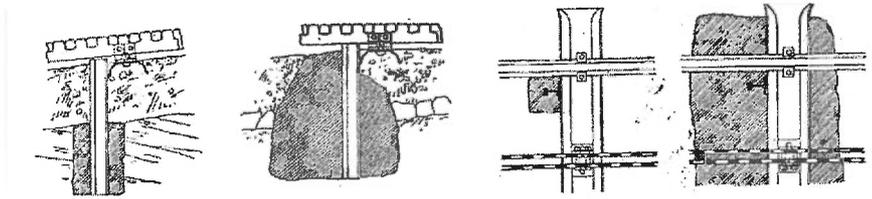
Zahnstangenweichen

Selbstverständlich unterscheiden sich auch die Weichen der Zahnradbahnen



Klassische Abt-Zahnstangenbefestigung.
Fixation Abt classique du rail crémaillère.





Beispiel mit Beton – oder Felsfundament.
Exemples d'ancrages dans du béton ou de la roche.

stark von denjenigen im Adhäsionsgeleise. An der Entwicklung dieses Oberbauelementes war Ingenieur R. Abt auch massgebend beteiligt. Anstelle des Einzelantriebes mit kompliziertem Gestänge zum Umstellen der Zungen und der beweglichen Zahnstangenelemente werden heute moderne Zahnstangenweichen mit bis zu drei Antrieben ausgerüstet (wie bei Hochgeschwindigkeitsweichen). Solche, voll überwachte Weichen können mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit für den entsprechenden Streckenabschnitt befahren werden (v_{max} auf Zahnstange 40 km/h).

Uns bei der DFB berührt und beschäftigt das nicht, da auf unserer Strecke keine dieser teuren und unterhaltsintensiven Zahnstangenweichen vorhanden ist.

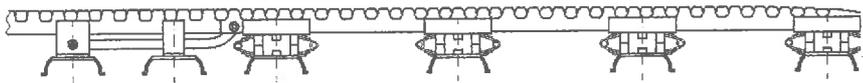
Einfahrlamelle, die angeschrägte Zähne hat und daher auf französisch «Crocodyle» genannt wird.

Solange Lokomotiven im Einsatz waren mit getrennten Antrieben für Adhäsions- und Zahnrad (beispielsweise die DFB Dampflok), stellten sich keine grösseren Probleme mit dem gut angepassten und durchdachten Zahnstangen-Einfahrssystem von R. Abt. Kurz vor der Einfahrt setzte, resp. setzt der Lokomotivführer die Zahnradmaschine in Gang, und zwar, wenn möglich, mit einer kleinen Differenzgeschwindigkeit zum Adhäsionsantrieb. Damit wird ein zuverlässiges und schonendes «Eingreifen» erreicht. Lief trotzdem ein Triebzahnrad Zahn auf Zahn in die durchgehend gefederte Einfahrlamelle auf, erreichte dieses, bedingt durch den grösseren Abrolldurch-

messer, bald einen Punkt, wo die Teilung von Triebzahnrad und Zahnstange übereinstimmte. Komplizierter wurde es bei einigen Bahnen mit der Einführung der elektrischen Traktion. Der kombinierte Zahnrad- und Adhäsionsantrieb wurde radikal vereinfacht und starr verkuppelt realisiert. Man nahm in Kauf, dass ein Idealzustand nur bei halb abgenütztem Radlaufkreisdurchmesser bestand. Bei der üblichen Abnutzungstoleranz von 20 mm im Durchmesser ergibt dies bei neuen bzw. voll abgenutzten Bandagen einen aufgezwungenen Schlupf. Dies ergibt schwer kontrollierbare, entlastende oder zusätzlich belastende Verspannungskräfte im Antrieb und speziell auch Probleme bei Zahnstangeneinfahrten.

Gleiche Probleme ergeben sich mit den neueren und besseren Antrieben mit abkuppelbarem Adhäsionsantrieb, da dieser leider während der Ein- bzw. Ausfahrphase noch voll verkuppelt sein muss.

Es mussten neue Einfahrssysteme gefunden werden, da die Haftreibungskraft der verkuppelten Adhäsionsräder kein Vorlaufen des Zahnrades mehr ermöglichte. Entwickelt wurden Zahnstangeneinfahrten, welche Seite Einfahrt gefedert und Seite Zahnstange mittels Bolzen oder Gelenkarmen an der festen Zahnstange befestigt sind. Auch dieses System hat angeschrägte Zähne und musste zusätzlich einen planmässigen Teilungsfehler aufweisen. Bei der Einfahrt eines Triebzahnrades, findet dieses üblicherweise nach einigen Zähnen den Eingriff und die Einfahrlamelle wird durch die Federkraft in die Ruhelage zurückgedrückt. Es kam resp. kommt immer wieder vor, dass das Triebzahnrad weiter Zahn auf Zahn lief, die Adhäsionsräder angehoben werden, sich der grössere Abrolldurchmesser des Triebzahnrades auswirken kann und schlussendlich doch in eine Zahnücke fällt (grosser Verschleiss, Entgleisungsgefahr, Lärm).



Abtsche Zahnstangeneinfahrt mit durchgehend gefederter Lamelle für getrennte Antriebe (wird nicht mehr angewendet).
Entrée de crémaillère Abt avec lame à ressort pour propulsions séparées (n'est plus utilisée).

Zahnstangeneinfahrten

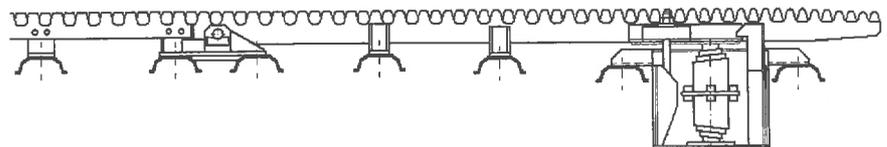
Bei gemischten Bahnen müssen die Triebzahnräder der Triebfahrzeuge und die Bremszahnräder der Wagen am Anfang eines Zahnstangenabschnittes mit der Zahnstange synchronisiert werden.

Während die Bremszahnräder nur eine kleine träge Masse aufweisen und relativ leicht in Drehzahl und Phasenlage mit der Zahnstange synchronisiert werden können, ist mit den Triebzahnradern die relativ grosse träge Masse des Antriebsmotors oder Dampfmaschine verbunden.

Die Synchronisationseinrichtungen bestanden jahrzehntelang aus einer gefederten

Einrichtung, die die Teilung von Triebzahnrad und Zahnstange übereinstimmte.

Komplizierter wurde es bei einigen Bahnen



Einfahrt für verkuppelte Antriebe, bis vor einigen Jahren noch mehrheitlich angewendetes Prinzip zum Teil bereits mit einem vorgelagerten Antriebsbalken für die Bremszahnräder.

Entrée pour propulsions couplées; principe utilisé encore récemment dans la plupart des cas, en partie déjà avec une barre d'entraînement avancée pour les roues-crémaillère de freinage.

Zudem wirkt sich der erwähnte Teilungsfehler sehr nachteilig bei der Ausfahrt aus. Die Lamelle wird nochmals hinuntergedrückt und es entsteht bei den höheren Ausfahrgeschwindigkeiten Verschleiss und Lärm.

Sollte bei diesem Einfahrssystem die Federkraft für die Triebzahnäder möglichst gross sein, müsste sie für die Bremszahnäder der Wagen, welche nebst der Synchronisation auch auf die richtige Umlaufgeschwindigkeit gebracht werden muss möglichst weich sein, damit das leichtere Wagenfahrwerk nicht angehoben und durch Schläge beschädigt wird.

Die BVZ Strecke weist bekanntlich zahlreiche (11 St.) Zahnstangeneinfahrten auf. Um den hohen Verschleiss an den Einfahrten und den Zahnädern zu verringern und um die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten zu erhöhen, wurde intensiv nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht. Alle die Schritte die dazu notwendig waren, würden den Rahmen dieses Artikels sprengen. Der heutige Stand der Einfahrtechnik, die sich seit etwas mehr als zehn Jahren bestens bewährt, besteht aus einer hydraulisch gefederten Einfahrlamelle. Diese wird durch ein Hebelsystem beim Einfahren in Fahrriichtung ruckartig bewegt und «holt» den Zahn des Triebzahnades ab. Die relativ grosse durch Stickstoffspeicher erzeugte Federkraft drückt den Zahn in die richtige Position.

Ergänzt wird diese Einfahrt durch einen einseitig gefederten Beschleunigungsbalken und eine ebenfalls einseitig gefederte Synchronisiervorrichtung mit PUR Rollen für die Wagenbremszahnäder. So können diese mit voller Geschwindigkeit die Zahnstangeneinfahrt durchfahren.

Auch die Ausfahrt kann der Zug mit maximal zulässiger Geschwindigkeit befahren, da keine Teilungsfehler mehr vorhanden sind und die Einfahrlamelle dank der kräftigen Federn stabil ist.

Es sei hier vermerkt, dass mit diesen Ausführungen nur unvollständig und auszugsweise die komplexe Technik des Zahnradbetriebes wiedergegeben wird.

Auch ist klar, dass bei einem historischen Bahnbetrieb mit geringer Betriebsbelastung und Fahrgeschwindigkeiten nicht durch-



*Neues Einfahrssystem mit hydraulisch gefederter Einfahrlamelle.
Nouveau système d'entrée avec lamelle sur ressort hydraulique (Marfurt).*

wegs die gleichen Anforderungen notwendig sind wie bei einem Vollbahnbetrieb (z.B. Einfahrten). Die Verlegepräzision und Einhaltung der Betriebstoleranzen muss jedoch genau gleich eingehalten werden.

Im nächsten Teil soll die Entwicklung der Triebfahrzeug Antriebssysteme behandelt werden.

Hans Tribolet

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 in diesem Jahr vom 21. Juni bis 5. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitarbeiten

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

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 50 Franken für Einzelmitglieder und 75 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, Postfach, 3999 Oberwald, oder via Internet.

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 88800 40, E-Mail: dfb-aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77 Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald. Spenden gelten bei den Steuern als abzugsberechtigt.

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7,
Swift-Code: BVCVCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

Neugestaltung und Aufrüstung des Internet-Auftritts

Portier, der neueste dfb-Job

Max Annen erläutert Ziele und Stand der Arbeiten an «www.dfb.ch»

Vorab ein grosses Dankeschön

Seit zwölf Jahren ist die heutige Website www.furka-bergstrecke.ch aufgeschaltet, vollständig gesponsert und in unzähligen Stunden gebaut und unterhalten von Menschen hinter der Firma **Net4U**, insbesondere von unserem Churer Froni Martin Zwahlen, der das Bedürfnis und den Nutzen damals erkannt und umgesetzt hat. Die betriebliche Betreuung des Webauftritts lag derweil bei Beat Moser. Jetzt möchte Martin kürzer treten, zeitgleich kamen neue Bedürfnisse auf, die sich in die Struktur der heutigen Website schwierig einbauen lassen. Neue Technologien, neue Ideen, neue Besen haben zum Auftrag «dfb-webportal» geführt.

Beat und Martin gebührt grosser Dank für das langjährige Engagement und auch dafür, dass sie ihre Website bis zur Ablösung nach der diesjährigen Fahrsaison weiter betreuen, um einen nahtlosen Übergang zu ermöglichen.

Internet als Grundversorgung

Das Internet als Verteilmaschine lässt sich nicht mehr wegdenken, bald jedermann holt sich heute seine Informationen dorthin. Deshalb wird alles, was ein Webbrowser heute auf unserer Website über die Dampfbahn und ihre Organisationen erfahren kann, auch in Zukunft leicht zugänglich unter den gleichen Adressen zu finden sein, allerdings neu gegliedert, neu gestaltet und gewiss auch ergänzt.

Potentielle Kunden wollen zunehmend nicht nur die Fotoausstellung und den Fahrplan studieren, sondern die Fahr- und Sitzkarten auch gleich über das Web erwerben können. Mitarbeiter wollen ihre Betriebsunterlagen und Mitglieder ihre internen Vereinsprogramme aus geschützten Internetbereichen abrufen. Dies

zusammen anzubieten ist eine verflixte Aufgabe. Sie ist durch die eine einzelne Organisation kaum zu bewältigen. So entstanden im Laufe der letzten Jahre etliche kleinere Neben-Websites, die jeweils das eine oder andere Anliegen abdecken. Das hat unweigerlich zu Doppelspurigkeiten und Widersprüchen geführt und es wurde mühsam, bald für jedes Thema eine andere Website besuchen zu müssen.

Auf dem Dreibein steht sich's gut

Die Betriebsgesellschaft (DFB AG), der Verein (VFB) und die Stiftung (SFB) zusammen entsprechen heute einem Grossbetrieb. Es sind schon weit über 10'000 Personen, die die Bergstrecke als Mitglieder, Aktionäre, Sponsoren oder Mitarbeitende in Betrieb halten. Die Zahl der Kunden und Interessenten, welche diese Leistung erleben möchten, ist noch viel grösser. Wie soll da jemand die Übersicht über all die Bedürfnisse, Aufgaben, Verknüpfungen und Abhängigkeiten erlangen und behalten können?

Die drei Organisationen haben sich der komplexen Sache gemeinsam angenommen, um mittels eines Webportals eine moderne Lösung bereitzustellen.

Zugangstor mit Portier

Das Web-Portal hat eine Portierfunktion, wie man sie von Industrie- und Hotelbetrieben kennt. Solange ein Besucher nur unverbindlich in den öffentlich zugänglichen Informationen herumstöbert, bemerkt sie oder er allerdings nichts von einem Portier. Sobald es aber ans Eingemachte geht, zum Beispiel wenn man eine Fahrkarte kaufen oder die Mitgliedschaft beantragen oder gar Arbeitsunterlagen einsehen möchte, immer wenn es also um Verbindlichkeit oder Vertraulichkeit geht, kommt man an diesem nicht vorbei. Dieser «Portier» identifiziert den zutrittsberechtigten Mitarbeitenden, das Mitglied oder die re-

gistrierte Kundin über ein einziges Passwort, erfasst auch laufend Neuanmeldungen in der gleichen Datenbank und öffnet jedem Zugelassenen sofort die Zugänge zu allen Bereichen, die ihm zustehen.

Die Portierfunktion wirkt für den Webbrowser fast unauffällig, für den Portalbauer bedeutet sie eine komplexe Aufgabe. Ihre Lösung hat einige Monate an Abklärung, Entwicklung und Austesten bedeutet. Heute steht sie nun bereit.

Business Center

Wenn der Portier schon so treu alle Namensangaben an einer Stelle sammelt, kann man doch auch die damit zusammenhängenden, administrativen Aufgaben zentral bewältigen. So können identifizierte ihre persönlichen Angaben wie Adressen, Telefonnummern, Bedürfnisse, aber auch Geschäftsinformationen jederzeit einsehen und selbst aufdatieren. Nicht nur dies reduziert den Aufwand der Administratoren der verschiedenen Organisationen, auch die Listenführung wird ihnen abgenommen. Sie haben zwar nur Einsicht in die ausgewählten Daten ihrer eigenen Mitglieder, können diese auch autonom verwalten und mit zentralen Funktionen daraus Adresslisten, E-Mailversande, Kettenbriefe, etc. erstellen.

Informationsbibliothek

Das Dampfbahnunternehmen ist zwar ein Fahrbetrieb, hat sich jedoch auch museale, kulturelle Aufgaben an die Fahne geheftet. Da ist nebst den aktuellen Betriebsunterlagen auch schon einiges an alten Dokumenten zusammengekommen. Sie wurden an allen möglichen Orten abgelegt und manchmal vergessen.

Der zweite zentrale Dienst des Webportals ist daher eine bibliothekartige Verwaltung aller erhältlichen Text- und Bilddokumente, was ebenfalls mit einer Datenbank bewerkstelligt wird. Vieles soll digitalisiert werden, um es grösseren Kreisen zugänglich zu machen. Auch hier gilt das Prinzip, dass jede Information möglichst nur ein einziges Mal abgespeichert, aber mittels der Portierfunktion genau dem dafür vorgesehenen Leserkreis zugänglich gemacht werden soll.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem eleganten Umgang mit den fremdsprachlichen Übersetzungskopien gewidmet, da das Webportal ja ebenfalls mehrsprachig daher kommen wird.

Gut Ding will Weile haben

Es hat sich zwar herumgesprochen, dass seit letztem Jahr an einem Webportal gebaut werde, nur hat man davon noch nicht viel sehen können. Das erklärt sich aus unserer Grundhaltung, dass es dort, wo es freiwillige Gramper gibt, auch freiwillige Programmierer und Organisatoren geben muss. Und genauso wie die Furkaptioniere der 80er-Jahre trotz ihrer Absicht «die stillgelegte Bergstrecke bald wieder in Betrieb zu nehmen» schliesslich dem wohlgeplanten, aber zeitraubenden Vorgehen den Vorzug gaben, um einen nachhaltigen Erfolg zu erreichen, nimmt auch das Webprojekt bewusst in Kauf, zu Gunsten des Nutzens eben etwas langsamer voranzukommen als es allen lieb wäre.

Und jetzt?

Nach der Saison 08, aber vor Ende Jahr, wird die dfb-Website unter allen bestehenden Namen im neuen Kleid daher kommen.

Nennen wir es Ausbaustufe 1. Die grundlegenden, oben beschriebenen Portalfunktionen sind eingebaut und einem kleinen Benutzerkreis bereits zugänglich, nämlich den Mitarbeitern der DFB AG. Berechtigte können ihre internen Dokumente selbst in die Datenbank einordnen und damit auch nutzen.

Das Portal steht aber allen Organisationseinheiten offen, bei Bedarf sogar über eine Subdomain von www.dfb.ch. Es steht ihnen frei, ihre Mitglieder zu erfassen oder aus bestehenden Systemen zu übertragen, um unentgeltlich vom Portalnutzen profitieren zu können. Eine kleine Warteschlange hat sich schon gebildet.

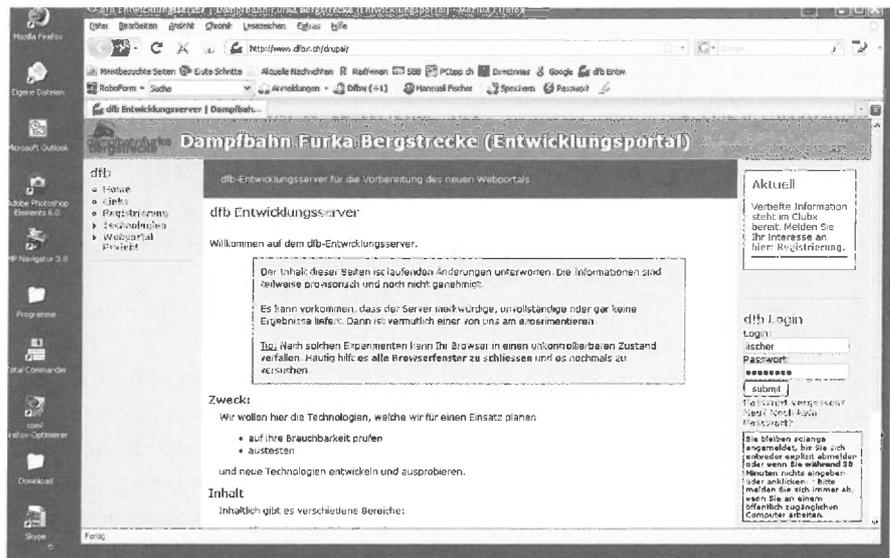
Und dann?

Weitere Ausbauschritte sollen zusätzliche Betriebsabläufe vereinfachen. Die Stufe 2 mit Zeithorizont Saisonbeginn 2009 umfasst einen Verkaufsshop mit Kreditkarten- und Vorauszahlungsinkasso, ausge-

richtet auf die Anbindung an die Buchhaltung(en). Als erste konkrete Anwendung ist der Fahrkartenverkauf mit Reservationswesen bereits teilweise aufgegleist.

Für die Stufe 3 mit dem Einsatzplanungssystem und die weiteren Ausbaustufen wagen wir noch keine Zeitprognosen, sie

hängen zu sehr von der Verfügbarkeit von Freiwilligen ab. Aber keiner der Entwicklungsschritte wäre möglich ohne das Umfeld eines funktionstüchtigen Portals, das sich jetzt der Fertigstellung nähert. Sie können das Projekt verfolgen unter www.dfb.ch



«Baustelle» DFB-Internet-Auftritt.
«Chantier» portail Internet DFB.

Technisches Kulturgut auch im Osten

Historische Bahnen in Polen

Dass Polen ein wirtschaftlich aufstrebendes neues EU-Land ist, weiss man heute. Dass es aber ein Eldorado ist für Bahn-Nostalgiker, ist wohl nur wenigen unserer Leser bekannt.

In Polen hat es neben etlichen Normalspur- auch über ein Dutzend Nostalgie-Bahnstrecken mit der Spur vorwiegend 750 mm, die oft noch über kleine Museen und auch historische Remisen-Anlagen verfügen. Es ist also sicher ein Land, wo die Begeisterung für diese Art von technischem Kulturgut vergleichbar ist mit der Situation hierzulande. Dass in Polen auch imposante Dampfloks gebaut wurden, und zwar noch über die Zeit hinaus, wo

dies bei uns der Fall war, ist natürlich unter anderem der Tatsache zuzuschreiben, dass das Land selber über beträchtliche Steinkohlenvorkommen verfügt, und zwar in einer Qualität, die dem Vernehmen nach auch für unsere anspruchsvolle Furka-Bergstrecke genügen würde!

Ein Projekt, das gerade jetzt in der Realisierungsphase steckt, also mit denselben Problemen konfrontiert ist, soll hier kurz vorgestellt werden:

Die Bahn Kolejka Krasinskich

Die erst 2001 stillgelegte Strecke musste ebenfalls vor der Kannibalisierung gerettet werden und steht heute unter Denkmalschutz. Sie ist 70 km lang, in der

nordpolnischen Provinz Mazovien gelegen und führt durch eine relativ flache aber abwechslungsreiche Gegend, mit 750 mm Spurweite, von Makow Mazowiecki (77 km nördlich von Warschau) in westlicher Richtung über Przasnysz nach Mława. Interessant dabei ist, dass die Initiative für die Wieder-Inbetriebsetzung von der lokalen Touristik-Organisation ausging und auch eine sehr starke Unterstützung durch die Bezirksbehörden genießt. Daher ist das Projekt auch von Anfang an in die lokalen Konzepte für eine touristische Aufwertung des Gebietes integriert.

Erste Kontakte mit den Promotoren sind auf Vereinsebene schon geknüpft worden und im nächsten Heft werden Sie hoffentlich hier eine Reportage über dieses Projekt lesen können, ebenso wie über eine allfällige punktuelle Zusammenarbeit mit unserer Bahn, an der die polnischen Kollegen sehr viel Interesse haben. Weiter hinten in diesem Heft, unter «Sektion Zürich», lesen Sie mehr über die Art, wie dieser Kontakt zustande kam und über den aktuellen Stand der Dinge.

F. Schmutz

Nun das neue Angebot: Bei genügend Zeit besteht die Möglichkeit, vor oder nach der Fahrt eine geführte Depotbesichtigung zu machen. Dabei erfährt man viel Wissenswertes über die Arbeiten an der Dampflok vor und nach einer Fahrt. Die Gruppenbegleitung während der Fahrt über die Furka ist ebenso lehrreich, wird man doch über Strecke und Anlagen informiert. Wer Fragen hat, bekommt prompt Antwort. Dank dieser Begleitun-

gen werden die Zusammenhänge für den Fahrgast besser sichtbar. Er erlebt ja nur die Fahrt von knapp zwei Stunden. So staunt wohl manche und mancher über die ganzjährigen Arbeiten an Trasse, Loks und Wagen. Die Gäste können ihre Neugier stillen und die Begleiter haben eine dankbare Aufgabe. Das Bahnerlebnis wird aufgewertet. Die Neuerung ist zu empfehlen – machen auch Sie mit! Dies wünscht

Euer Schwungrad

Brief an die Dampfbahn

Liebe Eisenbahnfreunde der Furkabahn!

Zuerst möchten wir uns aus Sachsen-Radebeul ganz herzlich bedanken. Wir waren als Reisegruppe mit Sieghart am 10.07.08 mit Ihnen auf grosser Fahrt. Es war ein unvergessliches Erlebnis, die Strecke mit Ihrer Bahn zu fahren. Unsere Fragen wurden immer sachlich und kompetent beantwortet. Wir hatten auch viel Spass mit Ihnen. Er hatte uns seine Adresse aus Hamburg gegeben aber keinen

Namen. Das zweite Bild ist für den jungen Kollegen bestimmt.

Jetzt haben wir noch einen grossen Wunsch: Könnten Sie uns noch einen Bildkalender 2009 für unseren Sohn schicken. Einen Kalender haben wir im Zug gekauft, der zweite soll ein Geschenk werden. Sie erhalten 20 Euro für das Kalender-Porto. Der Rest ist für Ihre Kasse. Vielen Dank im Voraus.

Liebe Grüsse aus Sachsen senden allen Eisenbahnern der Furkabahn Gletsch-Realp.

Wolfgang und Ursula Dambeck

Das Schwungrad meint

Das besondere Bahnerlebnis

Es ist die Zeit, Eisenbahn zu fahren, die schöne Bergwelt zu geniessen und neue Eindrücke mit nach Hause zu nehmen. Die Dampfbahn bietet dazu sehr viele Möglichkeiten.

Ab diesem Jahr gibt es «Gruppenbegleitung und Depotbesichtigung» im Reiseangebot. Das ist eine gute Sache. Der interessierte Gast möchte nebst einer Zugfahrt noch mehr über die ganze Bahn erfahren. Im Normalfall steigt er am Bahnhof Realp oder Gletsch in den bereit stehenden Zug. Eventuell kann er noch das Ankoppeln der Dampflokomotive miterleben und fotografieren.

Glückwunsch zum 50. Geburtstag

Glacier Express und Furka Bergstrecke

BRIG (fi) Beat Moser ist im Heft der MGB als «bald fünfzigjähriges Phantom vom Glacier Express» gewürdigt worden. Beat Moser, Autor wichtiger Eisenbahn-Publikationen, hat auch grosse Verdienste um die DFB. Er betreut mit Martin Zwahlen den «alten» Internetauftritt der Dampfbahn und verwaltet das Bildarchiv. Er bringt seine grosse Erfahrung im Bereich Marketing/Werbung ein. Wie Paul Güdel weiter bemerkte, ist er ausserdem ein begeisterter Fotograf, der die DFB immer wieder mit neuen, attraktiven Bildern bedient. Der beliebte DFB-Bildkalender ist ebenfalls sein Werk. Dem MGB-Porträt ist zu entnehmen, dass Beat Moser 1982 von den SBB zur da-

maligen FO gewechselt hat. Hier erlebte er beim Reisedienst den kometenhaften Aufschwung des Glacier Express. Seit 15 Jahren ist Beat Moser nun selbständiger Reiseführer und seine Hauptstrecke der Glacier Express. Er ist immer wieder begeistert von der achtstündigen Fahrt von Zermatt nach St. Moritz oder umgekehrt. Ebenso wenig nachgelassen hat sein inneres Feuer für die Furka-Bergstrecke, die vor Eröffnung des Basistunnels Kernstück der Parade-Linie von FO und RhB war.

Wir wünschen im Nachhinein Beat Moser zum 50. Geburtstag alles Gute und hoffen, dass er die DFB noch lange an seinem Wissen und seinen Fähigkeiten teilhaben lässt.



*Draisinenmuseum im Gleisdreieck Winterthur-Basel/Baden Waldshut.
Musée de draisines dans le triangle de raccordement Winterthur-Basel/Baden-Waldshut.*

Draisinen Sammlung Fricktal

Von der Lok-Remise zum Museum

KOBLENZ (fi) – In der ehemaligen Lokomotivremise richtet der Verein Draisinen Sammlung Fricktal (DSF) ein Museum ein, in dem künftig historische – meist kleine Fahrzeuge – aus der Eisenbahnwelt dem Publikum zugänglich gemacht werden sollen.

Der Verein war am 16. Januar 2006 in Laufenburg gegründet worden. Er wird von Urs Brem aus Frick präsiert und zählt mittlerweile etwa 30 Aktiv- und doppelt so viele Passivmitglieder.

Die Geschichte der Draisinen Sammlung begann schon 1995. Damals konnten SBB-Angestellte zwei Draisinen vor dem Verschrotten bewahren. Weitere Fahrzeuge kamen hinzu, mehrmals musste aus Platzgründen umgezogen werden. Der Kreis der Sammler wurde zu einer Interessengemeinschaft als Vorläuferin des Vereins.

150-jähriges Gebäude

Die Lok-Remise in Koblenz war in ihrem mittleren Teil 1857 entstanden und ist so-

mit über 150 Jahre alt. Sie steht unter Denkmalschutz und ist daher mit der entsprechenden Sorgfalt zu erneuern und im Innern umzugestalten. Die Hülle wurde im Dienstgebäudeteil innen isoliert und mit neuen Fenstern versehen. Der Eingang wurde erneuert und sanitäre Einrichtungen eingebaut. Das ehemalige Lokomotivführerzimmer wird seine Funktion behalten. Im Obergeschoss wurden eine Beiz mit 36 Plätzen und eine Küche eingebaut. Wärme- und Elektroeinrichtungen wurden vollständig erneuert. Die Elektroverteilung wurde in einem Seitenraum untergebracht. Die Luft-Wasser-Wärmepumpe bedient einen 1000-Liter-Speicher mit integrierter Warmwasserbereitung. Die Tore wurden stilgerecht erneuert und über einem Teil der Halle ein Zwischenboden eingezogen. Im Aussenbereich sind ein historischer 25-Tonnen-Portalkran und ein Wasserkran der SOB zu bewundern.

Die Fahrzeuge

Prunkstück und Einnahmequelle ist der «Aargauer Pfeil», weil mit ihm Ausfahrten

mit zahlenden Gästen unternommen werden können. Der Verein ist in der glücklichen Lage, nicht nur aktive Lokomotivführer, sondern auch die für die Disposition von Sonderfahrten erfahrenen Betriebsfachleute in seinen Reihen zu haben. Neben dem einst bei der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn eingesetzten Fahrzeug steht in der Halle der RBe 4/4 Nr. 1405, Prototyp und Rarität. Damit auch diese Kostbarkeit wieder aufs Schienennetz darf, braucht es noch viel Arbeit. Glücklicherweise hat man in einem dem Abbruch geweihten Triebwagen dafür einen Ersatzteilsender zu haben.

Eine Draisinensammlung zeigt schwerewichtig Draisinen. Diese Kleinfahrzeuge, die anfangs mittels Wippen oder Pedalen und später mit Motorrad- und anderen Kleinmotoren über die Schienen bewegt wurden, warten in grosser Zahl und Vielfalt darauf, gezeigt werden. Mit diesen einst für den Kontroll- und Unterhaltungsdienst verwendeten Gefährten aber nicht genug: Es gibt auch Traktoren, Schneepflüge und mancherlei Kleingerät. Da wird von Frondienstleistenden im Flachland technisches Kulturgut aufgearbeitet und für die Nachwelt bewahrt, wie dies an der Furka geschieht.



*Der Aargauer Pfeil.
La flèche argovienne.*

Le sous-sol de la Ligne sommitale

La géologie dans la région de la Furka

1. Les formations géologiques

La région de la Furka se trouve dans une formation géologique très intéressante. On y trouve une multitude de minéraux dans un espace réduit. Les formations rocheuses et le paysages ont été créés de la façon suivante:

forces de plissement citées plus haut ont favorisé la formation de minéraux très variés dans la région d'Ursern et dans les massifs avoisinants.

Au cours de la dernière ère géologique, le terrain a aussi été façonné par les fleuves glaciaires du Rhône et de la Reuss qui,

Période	Processus géologique	Minéraux formés
Avant 345 mio d'années	Formations des minéraux des massifs du Gotthard et de l'Aar	Granit, gneiss, marbre, micaschiste, etc.
245–345 mio d'années	Dépôt de sédiments sur les massifs du Gotthard et de l'Aar	Conglomérats, schistes sombres et transformation de granits
1,5–64 mio d'années	Formation des Alpes, soulèvement, plissement des Alpes, formation de roches schistoïdes, transformation des minéraux	Schiste argileux, gneiss, quartzite, micaschiste, amphibolite, etc.
Entre 1,5 mio d'années et aujourd'hui	Erosion des montagnes par neige et glace. Les vallées d'Ursern et de Conches sont formés par ces érosions. Une intéressante faille longitudinale se forme dans les Alpes.	Erosion et déplacement des formations rocheuses, dépôts par glaciers et rivières

La région de la Furka – en termes de géologie la zone d'Ursern – est coincée entre les massifs du Gotthard au sud et celui de l'Aar au nord. Cette zone s'étend depuis le Tavetsch jusque dans la région d'Oberwald. La largeur maximale de la zone d'Ursern est de 2 km. Les puissantes forces qui se sont développées dans la région d'Ursern lors du plissement des Alpes, ont façonné des roches schisteuses dont les couches ont pris des directions allant de l'horizontale à la verticale.

2. Particularités géologiques

Les roches dans la zone d'Ursern se distinguent notablement de celles des massifs du Gotthard et de l'Aar. La crête dentelée entre la vallée d'Ursern et la Göschenalp démontre bien ce fait. Les

après leur retrait, ont laissé derrière eux des moraines et des blocs erratiques bien visibles, parfois grands comme des maisons. Entre-temps, les cours d'eau ont creusé de profonds sillons dans les pentes escarpées.

La grande variété de roches, tels que granit, gneiss et les strates d'argile et de quartzite de couleur gris-ardoise brillant, forment un paysage montagneux intéressant et plutôt rare.

3. Influences des caractéristiques géologiques sur notre tracé ferroviaire

La composition géologique très variée des roches et du paysage influent fortement sur le tracé et les ouvrages d'art de notre train. Dans les escarpements, les roches

schisteuses, partiellement désagrégées, clivées par le continuel jeu du gel et du dégel, provoquent continuellement des ruptures plus ou moins grandes. Au printemps surtout, les pierres erratiques restées à la surface du sol sont emportées par des avalanches de fond et deviennent un danger supplémentaire pour la voie ferrée. Ainsi, notamment ce printemps, plusieurs blocs erratiques ont glissé.

Au cours des derniers millénaires, les glaciers et les cours d'eau ont créé de nombreux vallons et sillons. La force destructrice des avalanches est décuplée quand elles coulent dans ces sillons. Il en est de même avec l'eau qui s'y engouffre impétueusement en cas d'orages. Par l'absence de boisement dans cette région alpine, les précipitations ne sont pas retenues.

Le matériel morainique sur les flancs pentus est en partie à grain très fin, voir argileux. En cas de sursaturation en eau de fonte ou de pluie, ces pentes ont tendance à partir en glissements plus ou moins grands. La fonte du pergélisol dans la région alpine au cours de ces dernières décennies accentue le phénomène.

Par ailleurs, le creusement continu du fond du lit de la Furkareuss entre Tiefenbach et Realp met en péril la sécurité de nos ouvrages d'art. L'abaissement de la Furkareuss dans ce secteur a atteint 5 mètres par endroits au cours de ces deux dernières décennies.

4. Mesures contre les difficultés géologiques

La nature des formations rocheuses décrite dans le 3^e paragraphe exige immanquablement de gros investissements pour garantir la sécurité de la ligne ferroviaire, lors la mise en oeuvre de mesures de protection préventives dans la construction et, finalement, en cas de travaux de déblaiement après la survenance d'événements imprévus.

Ces conditions nous ont incité à ordonner et exécuter les mesures préventives suivantes:

– Contrôles approfondis réguliers de la ligne ferroviaire. Elle est parcourue au moins une fois par semaine par un garde-voie avisé. Les observations sont

- notées, interprétées et les mesures nécessaires prises.
- Les différents ouvrages, tels que soutènements, ponceaux, drainages, viaducs, ponts et tunnels sont examinés régulièrement par des spécialistes.
 - La présence de nombreux groupes de travail durant la saison d'exploitation permet de faire de nombreuses observations supplémentaires.
 - Les collaborateurs de la direction de la division construction sont très souvent et régulièrement au travail sur tous les tronçons.
 - Depuis peu, le DFB a mandaté un géologue expérimenté connaissant bien la région pour l'établissement d'expertises. Ces rapports ont déjà été remis et servent à la planification de mesures préventives.
 - De plus, des observations à grande échelle auront lieu à l'avenir.
- En plus des observations préventives et contrôles, des mesures de précaution

sont nécessaires au niveau des constructions:

- Ancrages des parties rocheuses dangereuses
- Création d'espaces d'éboulements pour recueillir les roches effondrées
- Drainages de coteaux et de parties du tracé
- Sous-oeuvre d'ouvrages de soutènement (p.ex. En cas d'abaissement aigu du fond du lit de la Reuss)
- Barricades dans les zones de chutes de pierres
- Chutes contrôlées de pierres erratiques ou minages de sécurité de gros blocs erratiques instables
- Déplacement du tracé contre le flanc des coteaux (réalisé au km 57.500)

Sources: Gutachten GEO URI (Peter Amacher) et articles géologiques de Toni P. Labhart

Texte: Walter Willi

- tischbach et de Lammen; à cet endroit, les voies défectueuses sont remplacées
- observer comment un cordon est bétonné sur le viaduc qui se trouve 500 mètres en aval du pont du Rhône
- voir près du pont de secours (Gletsch-Muttbach) les travaux de coffrage pour la nouvelle construction du mur de soutènement
- admirer la station Tiefenbach libérée de 20 tonnes de ferraille
- être présent lors du doublage et l'habillage du château d'eau.

Ce choix illustre bien le zèle avec lequel nos groupes de bénévoles sont à l'ouvrage et la complexité organisationnelle d'une telle journée de travail. Je suis toujours surpris de la volonté dont fait preuve chaque collaborateur, que le temps soit au beau fixe ou pas. Il est à relever une fois de plus que nos cuisines à Realp et à Gletsch participent au maintien de la bonne humeur de tous les participants.

Matériel roulant

Hormis les nombreuses questions concernant l'ouverture du tronçon Gletsch-Oberwald, l'état des différentes locomotives à vapeur, surtout celui de la HG ¼ no. 9, intrigue mes interlocuteurs. Nos locomotives à vapeur sont des engins de traction nostalgiques. Durant l'exploitation, elles sont employées au maximum de leurs capacités. Leur entretien est dès lors d'une grande importance.

L'expérience nous montre qu'une révision approfondie, au cours de laquelle la loc doit être démontée, est nécessaire tous les cinq à six ans. Tous ces travaux sont réalisés par notre personnel de locomotives ou par nos spécialistes à Coire. Beaucoup de ces collaborateurs exercent une activité professionnelle et ont de la famille. De plus, ils doivent être engagés durant la saison d'exploitation. Ainsi, le temps disponible pour les révisions est limité. Malgré cela, nous avons décidé de réaliser nous-mêmes la plus grande partie des travaux, afin de maintenir le savoir-faire acquis au cours de nombreuses années de pratique. De ce fait, à moins de découvrir d'importants dégâts, la HG ¼ no. 9 doit être mise hors service pour les deux à trois

Rapport du directeur d'entreprise

Bon engagement à tous les niveaux

Nous arrivons déjà à la deuxième moitié de la saison d'exploitation 2008. A vu du bon taux d'occupation des trains, nous comptons atteindre un excellent résultat cette année aussi. Des chiffres favorables nous sont signalés aussi du côté de la vente de souvenirs.

Durant une bonne semaine, la télévision nationale japonaise était en visite chez nous pour réaliser une présentation de notre bien culturel unique dans les montagnes suisses. D'une durée approximative de deux heures, la production sera diffusée à une heure de grande audience.

Intempéries contrariantes

Cette année, flexibilité et adaptabilité étaient de mise dans le domaine de la construction. Dès le déneigement, les instabi-

lités météorologiques nous ont bien contrariés. Quelquefois, les voies ont été ensevelies. Seules des modifications faites par le chef des travaux dans le dispositif des groupes de travail a permis d'assurer la mise en service et l'exploitation.

Je voudrais présenter la multiplicité des travaux réalisés de la façon suivante: à ma question à quel endroit je pourrais bien de nouveau rencontrer des bénévoles un jour donné, je recevais les réponses suivantes: Jeudi tu pourrais

- retrouver notre nouveau garde-voies très motivé entre Furka et Realp
- assister au premier coup de pioche officiel de la construction de l'ouvrage de raccordement à l'extrémité de la voie à Oberwald (déplacement du ruisseau selon autorisation communale)
- visiter le chantier entre les ponts du Râ-

années à venir. Par la suite, la révision planifiée de la HG 3/4 no. 1 doit être mise en oeuvre.

En plus des révisions, les travaux de remise en état des HG 4/4 doivent continuer. Dans ce cas aussi le temps presse, car l'atelier de Coire se trouve dans une zone concernée par un réaménagement urbain et le concept d'exploitation Oberwald exige une locomotive à vapeur supplémentaire. Il est difficile de trouver une alternative aux ateliers de Coire. Pour cette raison, l'agrandissement de la remise à Realp est de la plus haute importance. A l'avenir, les travaux d'entretien d'envergure devront y être réalisés.

Nous sommes heureux que le MGB se soit déclaré prêt à mettre à notre disposi-

tion la FO 4 aussi après l'expiration du contrat de prêt en cours; le nouvel accord doit encore être défini.

J'espère avoir répondu à certaines de vos questions par ces lignes. Je voudrais encore attirer l'attention sur le fait que nous ne pouvons franchir le col avec nos trains qu'en étant soigneux avec notre matériel et en l'entretenant bien.

Nous nous réjouissons de vivre une deuxième moitié de saison fructueuse et espérons que beaucoup d'hôtes puissent apprécier l'expérience d'un voyage avec le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka.

Peter Bernhard

Directeur d'entreprise DFB SA

comotive à vapeur BVZ no. 6 «Weisshorn», exposée sur un socle devant l'école Herold de cette cité. La réponse des autorités était malheureusement «négative, étant donné que le parlement de Coire avait dernièrement voté un crédit pour la restauration de la machine». A cette époque déjà, le chemin de fer d'état vietnamien avait été contacté dans le but de pouvoir rapatrier en Suisse les anciennes locomotives à vapeur du FO no. 1, 2, 8 et 9. Un oeil avait aussi été jeté sur la FO no. 3, qui est toujours propriété du Chemin de fer musée Blonay-Chamby. Fin 1984, l'ALSF comptait déjà 902 membres. La somme du bilan était de Fr. 11'980.30, les rentrées de Fr. 32'002.95 et le bénéfice de Fr. 192.80.

Informations récentes du Comité central

René Dergias, le nouveau caissier, a rapidement pu et dû se plonger dans son nouveau travail. En plus de la comptabilité de l'Association, il a aussi repris le rôle de chef de file pour l'élaboration de la plaquette commémorative du 25^e anniversaire.

La motion concernant la stratégie des couleurs, déposée par le Comité central sur mandat de l'assemblée des délégués, a été acceptée très clairement par l'assemblée générale du DFB au cours d'une votation consultative. Un groupe mixte, composé de représentants de l'ALSF, de la Fondation SFB, de la direction de l'entreprise et du conseil d'administration est maintenant convoqué. Le conseil d'administration est de l'avis unanime que le bleu est en principe la couleur du DFB. Dans le cas de locomotives et de wagons qui n'appartiennent pas au DFB, les spécifications des donateurs doivent être respectés. De plus, les changements de livrée doivent se faire au moindre coût, donc uniquement lors de révisions principales.

Les préparatifs pour la prochaine assemblée des délégués du 15 novembre 2008 à Lucerne sont en cours. Un comité s'occupe de la révision prévue des status, afin de pouvoir présenter un projet aux délégués. Se sont mis à disposition pour

Nouvelles du Comité central

25 ans de l'Association Ligne sommitale – les débuts

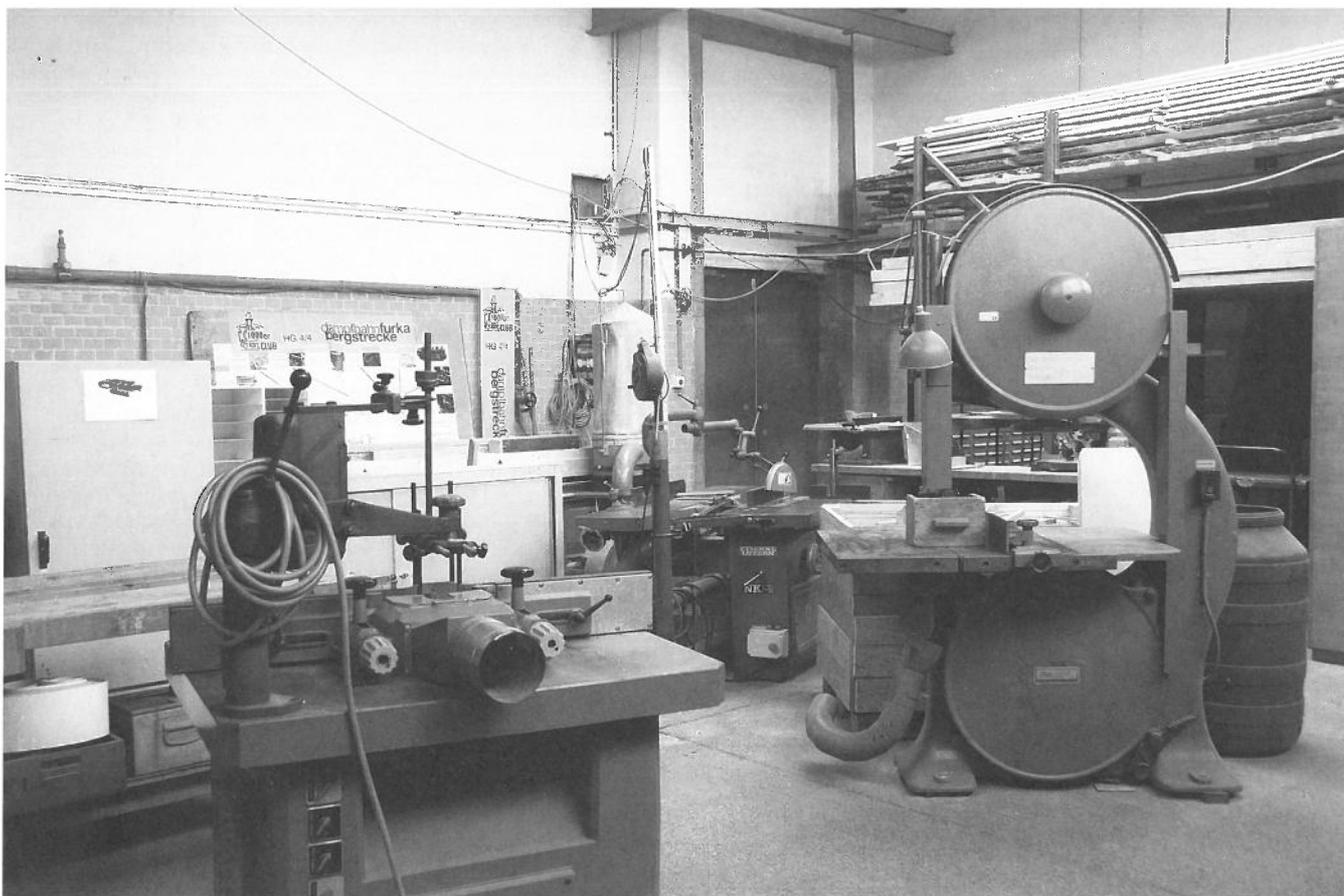
Quelles étaient les réalisations de l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF-Verein Furka Bergstrecke/VFB) au cours de sa première année d'existence en 1983/84. Le rapport annuel de son premier président, Bernard Vouillamoz, donne un aperçu: après de longues discussions, un comité de 25 personnes a décidé de fonder une association dans le but de sauver la ligne sommitale de la Furka.

En octobre, un stand d'informations improvisé à la hâte aux journées du modélisme au Musée des transports à Lucerne, a permis d'unir environ 300 membres avant même que l'assemblée constituante ne se soit réunie. L'Association Ligne sommitale de la Furka a par la suite été fondée le 3 décembre 1983 au Casino de Berne en présence de 57 personnes. Tout d'abord, la renonciation à la démolition de la ligne sommitale a été obtenue de la part du Chemin de fer Furka-Oberalp (FO) après plusieurs rondes

de négociations. Pour commencer, seules quelques mesures de sécurisations ont pu être réalisées sur le tracé. Un signet a été créé, un autocollant ainsi que la légendaire affiche «Sauvez la Ligne sommitale de la Furka» on été édités.

Par ailleurs, la première feuille d'information a été publiée et différents médias ont diffusé les buts de l'ALSF. Déjà à cette époque, un bureau d'ingénieurs a été mandaté pour élaborer une variante de raccordement à Oberwald au moyen d'un tunnel passant sous la route cantonale. Déjà 6 sections ont été créées: Berne (date de fondation : 25 février 1984), Nordwestschweiz (31 mars), Zurich (12 juillet), Genève (aujourd'hui Section romande, 16 novembre), Zentralschweiz (14 décembre) et la première section étrangère, les Pays-Bas (janvier 1985).

Bruno Albisser, responsable du domaine matériel roulant et futur président de l'Association, a renseigné sur la demande faite auprès de l'administration de la ville de Coire pour l'obtention de l'ancienne lo-



Teilansicht der Schreinerei in der Wagenwerkstätte Aarau.

ce groupe de travail: Kurt Baasch (président section Edelweiss), François Martin (membre de la commission de contrôle de gestion GPK, délégué section Romande), Heinz Unterweger (délégué section Argovie), ainsi que deux membres du Comité central ALSF, Bernd Hillmeyr (vice-président) et Julian Witschi (secrétaire).

Le portail Internet dfb.ch, qui doit devenir le point d'entrée commun pour toute la communauté de la Furka, sera un autre thème abordé. Aussi, une nouvelle carte de membre est en préparation et l'ALSF est engagée dans le comité Oberwald.

Julian Witschi

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen
B 2206 (ex C 206), B 2210 (ex C 210), ABD 4558
und Arbeitseinsätze zur Einrichtung der neuen Wagenwerkstätte Rohrerstrasse 118
Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr
Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstagsinsatz:

Samstag, 8. November 2008 ab 08.00 Uhr
Am Samstagsinsatz wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.
Anmeldung dazu ist erforderlich.
Informationen siehe Werkstätte Rohrerstrasse 118
und per Telefon 079 645 28 54

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Arbeitswoche 2 vom 1. bis 6. Sept. 2008
4. Arbeitstag Samstag, 13. September 2008
5. Arbeitstag Samstag, 4. Oktober 2008

Reisen

Sektionsreise 2008

Bregenzer Wald Bähle, Greifvogelschau auf dem Aussichtsberg Pfänder
Sonntag, 21. September 2008

Werbeeinsätze

23. November bis Ende Jahr:

Weihnachts-Einsatz des Info-Wagens mit «Fondue-Plausch»
bei Marcel und Catherin Steinmann in Embrach



Wo sich Schienen kreuzen...
A la croisée des rails...

Innerschweiz

Die Arbeitstage unserer Sektion waren gut besetzt. Folgendes konnte ausgeführt werden: im Frühling Arbeit an der Infrastruktur rund um das Depot Realp mit Graben und Kabeleinzug. Später bereiteten wir den Geleiseumbau unterhalb der Station Furka vor, wo wir im Juni dann wegen eines Hangrutschs Verbauungen erstellen mussten. Mittels Steinkörben muss das Trasse geschützt werden. Dazu kamen Gerüstbau an der Stein- stafel-Brücke und Anfang August Einschottern eines Geleiseabschnittes unterhalb des Lammenviaduktes. Hier hatten unsere Kollegen aus Berlin das Geleise bereits in die richtige Kurvenlage reguliert.

Folgende Samstag-Einsätze leistet die Sektion Innerschweiz noch im 2008: 20. September, 4. + 25. Oktober. Wir wollen im Herbst noch einige Arbeiten erledigen. Anmeldung beim Einsatzleiter der Samstag-Arbeitstage:

Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich jeweils am Mittwoch-Abend vorher, ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

Nordwestschweiz

Arbeitswoche

Nach schlechten Prognosen und einem verregneten Sonntag starteten wir am Montag bei trockenem, eher herbstlichem Wetter. Die ganze Woche konnten wir die umliegenden Berggipfel um Realp keinen einzigen Tag bestaunen. Die Schneefallgrenze lag in bedrohlicher Nähe. Das vorgelegte Arbeitsprogramm war fast ausschliesslich der Strecke Gletsch-Oberwald gewidmet. Zuerst mussten einmal alte Zahnstangen aufgearbeitet werden. Das Viererteam brachte es bis Ende Woche auf 47 Stück. Der Rohrschweisser tat seine Arbeit zwischen Gletsch und Oberwald und wurde von Arbeitskräften unserer Gruppe unterstützt. Das Gelände der Rottenbrücke unterhalb des Kehrtunnels musste montiert werden. Der «Senntum 2»-Tunnel sollte für den Neubau des Eingangs Stützbogen erhalten. Diese waren vorhanden, mussten aber entrostet und mit dem nötigen Neuanstrich für den Einbau vorbereitet werden. Da in der folgenden Woche wieder ein Stück Geleise durch eine Lehrlingsgruppe erneuert werden sollte, galt es, das benötigte Material bereitzustellen. Zu unserer Freude konnten wir die «Weisshorn», die von Blonay zurückkehrte, begrüßen. Der Anblick war doch etwas ungewohnt, denn sie hatte eben einen neuen Anstrich bekommen. Am Ende der Woche konnten wir zufrieden auf einen erfolgreichen Einsatz zurückblicken.

Lehrlingslager der Polymechaniker aus Basel (AW 32)

Bereits zum 16. Mal arbeiteten die jungen Leute mit ihren Lehrmeistern für die Furkabahn. Es waren immerhin rund 35 Lehrlinge. Die Arbeit war gut vorbereitet und so konnten die Mitarbeitenden auf rund 15 Arbeitsplätzen eingesetzt werden. Unterstützt wurden die Lehrlinge von der Baugruppe «Gotthard». Ein grosser Vorteil im Arbeitseinsatz war, dass die Lehrlinge innerhalb der Arbeitgruppen ausgetauscht werden konnten. Arbeitsgruppen gab es für

- den Ausbau der Wanderwege auf der Urnerseite (Leitung Toni Stadelmann),
- für die Beseitigung des Tagbruchs beim Wasserdurchfluss bei der Station Furka,

- für die Betonierung der Hilfsbrücke zwischen Muttbach/Bahnübergang und Gletsch und Teile des Bankettes des Viaduktes unterhalb der Rottenbrücke,
- Forstarbeiten oberhalb der Lammenbrücke – es mussten die Äste der gefällten Bäume zusammengetragen werden.
- Eindecken der Leitungsrohre unterhalb der Lammenbrücke und im gleichen Abschnitt galt es, die Geleise für die Einschotterung herzurichten.

Danebst gab es noch viele Kleinarbeiten zu erledigen. Mit dem Wetter hatten wir diesmal Glück: Es regnete meist erst nach Arbeitsschluss, aber dann recht kräftig.

Was würde die DFB ohne diese jungen Arbeitskräfte machen? Andere müssten diese Arbeiten übernehmen. Wir sind den Lehrmeistern der Werkstätte dankbar, dass sie die Idee der Freiwilligenarbeit unter den zukünftigen Berufsleuten hochhalten. Aber auch die Lehrmeister, die ja selber vom «Furka-Virus» befallen sind, werden immer älter. Und sie fragen sich, was nach ihrer Pensionierung geschieht. Sie haben immerhin einer halben Generation gezeigt, dass sich der Einsatz für ein kulturelles Projekt lohnt. Auch die jungen Leute sehen, wie unsere Bahn wächst und den Dienst auf der ganzen Furka-Bergstrecke ab Jahre 2010 wieder versehen wird. Mit Stolz dürfen sie für sich in Anspruch nehmen, dass sie bei der Realisierung dieses Projektes mitgeholfen haben. Auf jeden Fall danken wir den Leitern und ihren Lehrlingen für ihren Einsatz.

Heinz Stocker

Ostschweiz

Bauwoche 2008

Wie jedes Jahr fand sich die Sektion Ostschweiz Ende Juni zu ihrer Bauwoche an der Furka ein. 27 Fronarbeiter waren wiederum bereit, ihre Arbeitskraft voll in den Dienst der Dampfbahn zu stellen. Am Montagmorgen informierte uns Walter Willi in Gletsch über die geplanten und zu erledigenden Arbeiten. Danach wurden acht Gruppen für die verschiedenen Arbeiten gebildet.

Gruppe 1: Für diese Gruppe galt es, die angefangenen Arbeiten an den Löschposten im dritten Stock des Blauen Hauses abzuschliessen. In Keller und Erdgeschoss hat sich sehr viel Material angesammelt. Dieses wurde von unserer Sanitärgruppe nach brauchbarem Material sortiert und das unbrauchbare entsorgt. Weil die Unterkunft in der Remise Gletsch aufgehoben wurde, galt es, Dusche und Küche auszubauen und die elektrischen Anlagen so weit zurückzubauen, dass von diesen keine Gefahr mehr ausgeht.

Gruppe 2: Mit dieser «bärenstarken» Gruppe wurden die verlegten Leitungen für die Löschwasseranlage und Werkleitungen an den Brücken definitiv befestigt. Eine nicht ganz einfache Arbeit, da jede Brücke eine andere Aufhängung besitzt und der Zugang nicht immer ganz einfach war. Beim Lehnviadukt S musste gar ein Gerüst erstellt werden, da die angefertigte Hängeleiter nicht verwendet werden konnte.

Da in diesem Bereich auch der Gleisumbau lief, kamen sich die Gruppen immer wieder in die Quere und mussten ihre Arbeiten teilweise unterbrechen. So konnten dieser Auftrag leider nicht ganz abgeschlossen werden.

Gruppe 3: An der Rhonebrücke mussten zuerst die Geländerrohre montiert werden. Danach galt es, die Fugen an den Pfeilern der Brücke auszuspitzen, so dass sie durch den Maurer wieder neu gefügt werden können. Einzelne Steine im Mauerabschluss mussten noch eingemauert werden. Am Portal des Kehrtunnels Richtung Gletsch galt es, einen Mauerausbruch für das Betonieren vorzubereiten. Dazu gehört ein Stahleinbau, welcher das Tunnelgewölbe abstützen wird. Diese Arbeiten wurden unter kundiger Führung der Firma Fedier ausgeführt. Zum Schluss wurden die Baustelleneinrichtungen abgebaut und der Abfall in Realp entsorgt.

Gruppe 4: Die Kraft der Natur hatte über den Winter die Muttbachstrasse auf einigen Metern zerstört, so dass der Zugang zum Scheiteltunnel unmöglich wurde. Die Aufgabe dieser Gruppe hiess, die beiden Arbeiter der Firma Spranzi tatkräftig beim Wiederaufbau der Strasse zu unterstützen. Zum Glück befand sich unter unseren Leuten ein Maschinist, welcher an den verschiedenen Orten Füllmaterial aufladen und beim

Einbau mit dem Bagger arbeiten konnte. So war es nicht verwunderlich, dass uns die Firma Spranzi für nächste Woche vom Fleck weg engagieren wollte – was leider nicht möglich ist. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten, so dass ein Abschluss Ende nächster Woche in Sicht ist und die Strasse für den Baustellenverkehr wieder befahrbar sein wird.

Gruppe 5: Die Hilfsbrücke bei Kilometer 47.780 soll in der nächsten Zeit durch eine definitive Brückenkonstruktion ersetzt werden. Für deren Planung muss der Verlauf des Felsens bekannt sein. Dazu hob diese Gruppe Sondierlöcher aus. Für den Rest der Woche stand unter anderem auch Jäten auf dem Programm und am Freitag hiess es, beim Einrichten für die Aktionärsversammlung in Oberwald mitzuhelfen.

Gruppe 6: Die Firma Benkler, ein Spezialunternehmen für Schienenschweissungen, unterstützt unsere Dampfbahn jedes Jahr mit einer Truppe von drei Mann während einer Woche. Mehrere Dutzend Schweissungen im Thermit-Verfahren mit den charakteristischen Kochtiegeln haben nun zum Teil kritische oder unschöne Laschenverbindungen ersetzt. Mit zwei Leuten konnten wir unsere Unterstützung bieten, indem wir Schotter entfernten, Laschen lösten und mithalfen, wo es nötig war.

Gruppe 7: Diese Gruppe beschäftigte sich mit den grundierten Wasserkranenteilen. Sie verpasste ihnen den Deckanstrich und lagerten sie wieder richtig hinter der Remise, wo sie nun auf ihren Einbau warten. Zwischendurch wurden an den bereits im Einsatz stehenden Drehscheiben in Realp, Furka und Gletsch die jährlichen Wartungsarbeiten durchgeführt. Wie das Ausjäten gehörte auch das Retten verirrter Frösche dazu. Für die Stiftung Revita mussten Wegweisersockel einbetoniert und die Türen zum Ausstellungsraum Revita mit neuen Schlössern versehen werden.

Gruppe 8 (innerer Dienst): Da Maria im Blauen Haus ausfiel, hat sich Hermann Bruderer spontan bereit erklärt, den allgemeinen Hausdienst zu übernehmen. So fanden wir in dem dicht belegten Haus immer saubere sanitäre Einrichtungen vor. Zudem ging er auch dem Küchenteam zur Hand. Hermann, besten Dank für deine Arbeit!

Unsere Küchenmannschaft hat auch dieses Jahr wieder Grossartiges geleistet. Mit der Verpflegung von durchschnittlich 50 Personen war sie speziell gefordert, zumal sie keine Einbusse bei der Qualität zulies! Da im Blauen Haus nicht genügend Platz war, wurden die Login Lehrlinge, welche es auch zu verpflegen galt, im Gnagiwagen vor dem Haus bewirtet. Ein ganz grosser Dank geht an unsere Küchenmannschaft Hans, Erwin und Walter. Ihr habt uns wieder einmal kulinarisch verwöhnt und damit die Arbeit an der Furka erleichtert! Wir freuen uns schon jetzt auf kommende Jahr – euer 10-Jahr-Jubiläum.

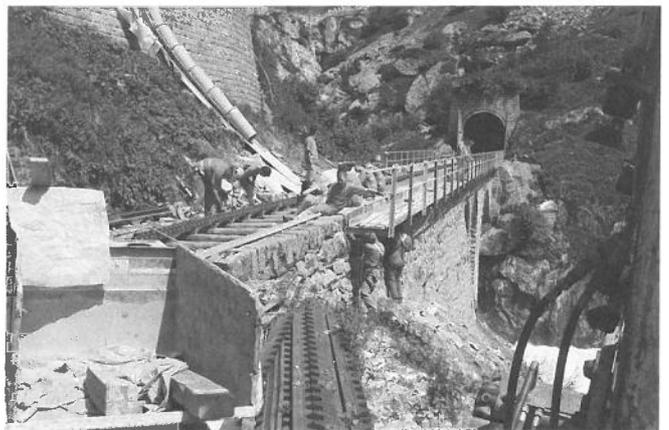
Natürlich kam die Gemütlichkeit an den Abenden nicht zu kurz, fanden sich doch die meisten jeweils zum Ausklang des Tages im grössten und meist besuchten Restaurant in Gletsch zu einem Schlummertrunk ein. Dabei wurde jeweils eifrig von früheren Jahren sowie von Erlebtem des zu Ende gehenden Tages berichtet. Und so mancher Witz fiel in die heitere Runde. Aber genau diese Stunden sind neben den kameradschaftlichen Gruppenarbeiten ein wichtiger Punkt für unsere Baugruppe. Im Wissen, dass wir mit unserer Arbeit der Dampfbahn wiederum einen wichtigen Beitrag leisten konnten, danken wir nochmals allen Teilnehmern unserer Bauwoche ganz herzlichen und hoffen auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

*Markus Staubli und
Philipp Geisser*

*Bilder: Hans Huber, Heini Koch,
Jan Rümke, Markus Staubli*



*Instandstellung Muttbachstrasse.
Remise en état de la route de Muttbach.*



*Montagearbeiten an der Rhonebrücke.
Travaux de montage sur le pont du Rhône.*



*Das Ostschweizer Bau-Team.
L'équipe de construction de Suisse orientale.*

Zürich

22. Bauwoche

In diesem Jahr war die Sektion Zürich mit einer grossen Baugruppe von 19 Teilnehmenden vom 26. bis zum 31. Mai 2008 in Realp beschäftigt.



Betonieren der Pfeiler für die Bockkrane.
Bétonnage des piliers pour les grues à portique.



Aufladen der Schienen auf Spezialbahnen.
Chargement des rails sur des convois spéciaux.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Siegfried Ammann, Beat Christoffel, Gustav Furrer, Edi Gubler, Käthi und Kurt Häusler, Heinz und Simone Hurter, Jakob Keller, Walter Kuriger, Peter Marques, Heinz Mettler, Arno Rudolf, Edi Schlumpf, Lothar Sinnwell, Ulrich Stoffner, Nino Veceli, Roland Widmer und Willi Würzer.

Wir organisierten uns in mehreren Gruppen:

- Lagerplatz Steinquader Zumdorf
- Aufarbeiten Zahnlamellen Realp
- Fundamente und Pfeiler für Bockkrane
- Projekt Oberwald-Gletsch
- Verlad Schienen

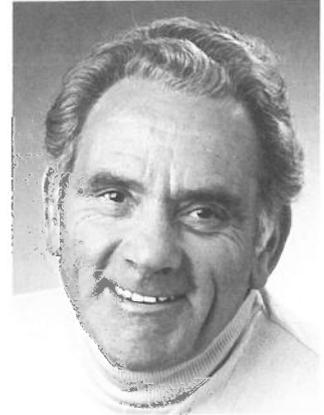
Das Wetter meinte es mit uns nicht besonders gut. Fast die ganze Woche war Niederschlag in Form von Regen angesagt. Wir danken Manfred Willi für die sehr genauen Beschreibungen der einzelnen Arbeitsvorgänge. Eine sehr grosse Hilfe für die Schalungs-, Armierungs- und Betonierungsarbeiten war der uns zugewiesene pensionierte Maurerpolier Walter Schmid.

Die Küchengehilfen Simone Hurter, Gustav Furrer und Roland Widmer waren den Köchen Anita Ziegler, Heidi Hossmann und Alice Regli unterstellt. Das Essen wurde von den Viererteams vorzüglich zubereitet. Dank den vielen Früchten, Salaten und dem Gemüse, welche wieder von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil (Mitglieder Sektion ZH), gesponsert wurden, waren die Menüs abwechslungsreich und reichhaltig. Wir denken an den feinen, frischen Fruchtsalat sowie die Äpfel, Birnen, Orangen und Bananen als Zwischenverpflegung! Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmenden für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit gleichem Elan im Jahr 2009 in der Woche 22 wieder dabei sein könnten.

Edi Gubler,
Baugruppenleiter VFB/Zürich

Zum Gedenken an Paul Feuerstein

Am 8. Mai ist unser Paul nach fünf Monaten von seinen Leiden erlöst worden. Er war aber fast bis zuletzt aktiv an mehreren Fronten. Unsere Sektion verliert mit ihm ein seit der Anfangszeit sehr engagiertes Mitglied. Mit seinem Souvenir-Stand waren er und seine 2005 verstorbenen Frau Rosa jahrelang bei jedem Wetter an Märkten und Ausstellungen, teilweise auch ausserhalb unserer Region, präsent. Er trug so viel dazu bei, dass unsere Bahn im Publikum bekannt wurde und hat ganz nebenbei auch zahlreiche neue Mitglieder geworben. In jüngeren



Paul Feuerstein

Jahren war er auch ein regelmässiger Teilnehmer an unseren Bauwochen. Er hat sich bis zuletzt auch an den undankbaren Arbeiten in Chur beteiligt, wo die Reinigung von Lok-Teilen der HG 4/4 angesagt war.

Lieber Paul, im Namen der ganzen Furka-Gemeinde und vor allem der Sektion Zürich danken wir für Deinen aussergewöhnlichen Einsatz. Wir gönnen Dir die ewige Ruhe und werden Dich als guten Freund in Erinnerung behalten.

Kurt Brügger, Präsident

Fespo 08: Polen

Was beim Bericht im vorletzten Heft über diese Messe von Ende Januar mit den 43 Neumitgliedern noch nicht erwähnenswert schien: Am Stand fand sich eine Gruppe von Polen ein, die auffallend grosses Interesse für unsere Bahn bekundeten. Sie waren als Gäste des Werbe-Auftrittes ihres Landes hier in Zürich und erst nachträglich stellte sich heraus, dass es lokale Funktionäre einer Gegend waren, wo ein vergleichbares Bahn-Projekt realisiert wird! Da zum Glück auch noch ein Herr Tadeus mit Jahrgang 1924, gebürtiger Pole, aber seit Jahren Schweizer, als Übersetzer zur Verfügung stand, gab es keine Verständigungsprobleme. Die Herren kamen nochmals vorbei, diesmal in Begleitung eines Musikanten-Trios, das mit ihrem folkloristischen Auftritt an unserem Stand einen kleinen Menschen-Aufflauf verursachte! Nachdem sie auf ihre vielen Fragen ausführliche Antworten erhalten hatten, nahmen sie beiläufig auch unsere Prospekte und auch Anmeldekarten mit, und siehe da: etliche Zeit darauf kamen davon

einige ausgefüllt zurück, dank der tatkräftigen Vermittlung unseres Dolmetschers. Nicht nur er selbst, sondern auch ein Gemeindepräsident und der lokale Touristikdirektor, sind unterdessen mit Familienmitglieder bei uns, und auch der dortige «VFB» als Firmen-Mitglied, und zwar alle mit dem ausdrücklichen Wunsch, bei unserer Sektion registriert zu sein!

In der Zwischenzeit wurde eine engere Zusammenarbeit diskutiert und sogar eine Entsendung einer Gruppe von Fronis zu uns oder eine Lieferung von bester Steinkohle zu Vorzugspreisen in Aussicht gestellt. Optimisten sehen schon eine zukünftige Sektion «Polen» des VFB! Vorläufig hat die DFB von diesen Kontakten auf Vereinsebene mit einer gewissen Zurückhaltung Kenntnis genommen.

Ein Besuch des Schreibenden in Polen im Rahmen eines Festivals der Provinz Masowien, wo sich die besagte Bahnstrecke befindet, wird hoffentlich eine weitere Konkretisierung dieser Kontakte bringen.

Im aktuellen Teil dieses Heftes ist mehr zu erfahren über das Bahnprojekt der Polen, und eine Reportage darüber soll im nächsten Heft publiziert werden.

Nachfolge-Probleme

Unser Präsident hat an der diesjährigen HV in Jona unwiderruflich seinen Rücktritt auf die HV 2009 angekündigt und diesen Entschluss an der letzten Vorstandssitzung nochmals bekräftigt. Er hat in den 12 Jahren seines Wirkens einen beispiellosen Einsatz an allen Fronten geleistet und möchte aufhören, bevor ihm die dafür nö-

tige Motivation abhanden kommt. Daher rufen wir, auch wegen der allgemeinen Überalterung unserer Aktiven-Truppe, einmal mehr alle Mitglieder auf, ihren Beitrag zur Lösung dieses Problems zu leisten. Vor allem möchten wir Neupensionäre ansprechen, sich zu melden, für die folgenden Tätigkeiten:

- Vorstand
- Frondienste für Bau und Werkstätten
- Werbegruppe

Es sollte doch möglich sein, dass unsere Sektion ihr erfolgreiches und initiatives Wirken auch in Zukunft entfalten kann!

*Der Sektions-Redaktor
F. Schmutz*

Nordrhein-Westfalen

Die Sommerbauwoche der Sektion NRW fand in diesem Jahr ausnahmsweise in der KW 29, das heisst, vom 14. bis 19. Juli statt. Unseren eigentlichen «Stammtermin» in KW 30 hatten wir auf Wunsch der Kollegen der Sektion Berlin-Brandenburg um eine Woche vorgezogen.

Als die Woche am Montag mit Dauerregen und eisigem Wind über den ganzen Tag begann, vermuteten wir bereits einen heissen Draht zwischen Berlin-Brandenburg und den diversen Wetterfröschen. Das war aber nur ein Gerücht und wurde ab Dienstag, bedingt durch besseres und teil-

weise sonnig-heisses Wetter, nicht weiter verfolgt.

Wir bekamen am Montag von Walter und Manfred Willi einen bunten Strauss an Arbeiten zugeteilt und verteilten uns zügig auf die verschiedenen Baustellen:

- Austausch defekter Stahlschwellen in mehreren Abschnitten unterhalb des Lehnenviaduktes S bis unterhalb des Lammenviaduktes.
- Vorbereitende Arbeiten an der Hilfsbrücke zwischen Gletsch und Muttbach für die geplante neue Stützmauer.
- Setzen und Einmauern eines Elektro-Schaltkastens in Gletsch neben der Drehscheibe.
- Grünpflege im Bahnhof Gletsch
- Schottern von ca. 200 m Gleis im Bereich «Rhonequelle» unterhalb Gletsch.
- Abbruch der Schalung am Kehrtunnel-Portal Seite Gletsch. Die massiven Eisenträger machten den Schneidbrenner-Einsatz erforderlich.
- Beginn Abbruch von rund 4 m Stützmauer an der gleichen Stelle vor dem Portal.
- Hier wird nach Vorbild der kleinen Tunnel auf Urner Seite ein Betonkasten vor den Tunnel gesetzt mit innenliegenden Tunnelportalen.
- Hilfe beim Bau der Schalung und den Betonierarbeiten des ersten Abschnitts am Lehnenviadukt S.
- Materialtransporte zur Räumung der Baustelle an der Zufahrtsstrasse zur Station Muttbach. Hier war ein Abschnitt des Weges abgerutscht und musste aufwändig (und teuer) wieder neu erstellt werden.

- Abholung eines Bagger-Meissels aus Sarnen.

Mit diesen vielseitigen Aufgaben verging die Woche wieder «wie im Fluge» und viel zu schnell fand sich die elfköpfige Gruppe, ergänzt durch Maria, die gute Seele vom Blauen Haus und unsere Köchin Heidi im «Glacier du Rhone» am Freitag zum Abschiedessen zusammen. Dabei konnten wir auch gleich den gerade eröffneten Selbstbedienungsbereich des Restaurants begutachten.

Die Woche hat uns allen wieder sehr viel Spass gemacht. Hervorheben möchten wir wieder die sehr gute Zusammenarbeit mit Walter und Manfred Willi und die tolle Verpflegung im Blauen Haus. Sehr gefreut haben wir uns auch über die Teilnahme von drei neuen Fronis, die wir reichlich mit dem Furka-Virus infiziert haben. Unser nächster Baueinsatz findet schon im September in KW 38, d.h. vom 15.–20.09.08 statt. Wir sind schon wieder gespannt, was uns dann erwartet.

Frank Waffel

NRW ist eine Reise wert, weil ... es auch im Sauerland früher zahlreiche interessante Schmalspurbahnen gab. Sie dienten meist dem Güterverkehr zum Anschluss der Industriebetriebe in den Seitentälern an die normalspurigen Hauptbahnen. Die Erinnerung an diese vielen kleinen Bahnen hält heute noch die Sauerländer Kleinbahn wach. Auch Schweizer Fahrzeuge sind dort zu entdecken. Info: www.sauerlaender-kleinbahn.de



*Viel Arbeit beim Schottern – und der Chef zeigt, wie es geht.
Travail de ballastage en masse – le chef donne l'exemple.*



*Austausch defekter Stahlschwellen.
Substitution de traverses en acier défectueuses.*

Stuttgart

Hauptversammlung

Bereits am 7.3.2008 fand unsere Hauptversammlung statt, wie immer im Vereinslokal «Haus am See» in Stuttgart-Hofen. Der Vorsitzende Eberhard Kühnle begrüßte 30 Anwesende, davon 23 stimmberechtigt. Er berichtete über die Veranstaltungen der Sektion im Jahr 2007.

Die Mitgliederzahl blieb mit 150 Einzel- und 26 Familienmitgliedern in etwa gleich.

Zu den elf monatlichen Stammtischen kamen im Schnitt 22 Teilnehmer.

Die Delegiertenversammlung des VFB am 21.4. wurde von drei Sektionsmitgliedern besucht.

Ausser der Bauwoche der Sektion vom 30.7. bis 5.8. nahmen Sektionsmitglieder auch an den Bauwochen der Sektionen Rhein-Main und Schwaben teil.

Der Sektionsausflug nach Tournon (F) war für 37 Teilnehmer ein grossartiges Ereignis.

Im August wurde das Diorama Steffenbachbrücke fertig und erstmals bei den Märklintagen in Göppingen ausgestellt. Der Stand gemeinsam mit der Sektion Schwaben fand hohe Aufmerksamkeit.

Auf mehreren Hausmessen von regionalen Reiseveranstaltern, beim Bahnhofsfest in Blumberg und der Modellbahn Süd auf der Neuen Messe Stuttgart warben Mitglieder für unsere Bahn. Dabei (und bei den Stammtischen) kamen 1065 Euro Spenden zusammen. Auch der Souvenirverkauf war mit 2843 Euro erfolgreich.

Nach Kassenbericht, Kassenprüfung und Entlastung der Vorstandschaft erfolgte die Wahl der Vorstände, die mehrheitlich in ihrem Amt bestätigt wurden. Schriftführer Dieter Warkus tritt auf eigenen Wunsch nicht mehr an. Für ihn wird Wolfgang Wehlan als Schriftführer gewählt. Beisitzer werden Gerd Hahn, Ulf Weidle und Günter Alles. Delegierte sind Richard Schust und Gerd Hauber, Günter Alles wird Ersatzdelegierter. Auf Antrag wurde beschlossen, dass der Vorstand künftig, zusammen mit einem weiteren Vorstand, Ausgaben bis 1000 Euro tätigen kann. Der Vorschlag, die Mitgliedbeiträge zu erhöhen, stiess auf Bedenken, da Kündigungen befürchtet werden. Die Delegierten sollen bei der nächsten DV entsprechend votieren.

Spenden von je 1000 Euro gehen an die Stiftung Furka Bergstrecke und an die Wagenwerkstatt Aargau. (Diese Spende wurde am 19.4. vom Vorstand persönlich übergeben.)

Unser Gast Bernd Hillemeyr informierte die Sektion mit Berichten von ZV, Verein und Stiftung.

In der abschliessenden Diskussion war die Farbgebung der Loks das beherrschende Thema.

Gast – Froni – Einsatz

Wie im Vorjahr hat auch im Sommer 2007 eine Klasse von 16 Maurerlehrlingen der Steinbeischnschule Stuttgart (Sektionsmitglied Wolfgang Wehlan ist dort als Berufsschullehrer tätig) zusammen mit drei weiteren Lehrern eine Projektwoche im Rahmen des Berufsschulunterrichts an der Bergstrecke verbracht. Untergebracht im Gemeindehaus, von Heidi Hossmann und Team in der Kantine Realp bestens gepflegt, wurden drei Arbeitsgruppen gebildet. Dank perfekter Arbeitsvorbereitung durch Manfred Willi, Organisation und Bauleitung durch Walter Willi, konnten wir einige Arbeiten erledigen. Hauptaufgabe war das Mauern und Hinterbetonieren eines Bogens aus Natursteinquadern am Portal des Sennstufentunnels 1. Etwa 200 m unterhalb dieser Baustelle wurde eine betonierete Wasserfassung für den Durchlass unter dem Bahngleis hergestellt. Die Natursteinverkleidung des Wasserturms wurde ein Stück weitergeführt. Als Zugabe wurde noch eine kleine Treppe an der Rampe am Stumpengleis neben dem Wasserkran geschalt und betoniert. Während der Arbeiten wurden wir von einem japanischen Fernsteam im Rahmen einer Reportage über die Dampfbahn gefilmt. Bestes Wetter, erfolgreiche (und unfallfreie) Arbeit, zufriedene Gesichter bei allen Beteiligten – was will man mehr?

Zum Abschluss machte die Gruppe am Freitag einen Ausflug zum Triftgletscher mit der gewaltigen Hängebrücke, der uns von der DFB spendiert wurde. Einen herzlichen Dank dafür.

Wieder Zuhause war unser Projekt den Stuttgarter Nachrichten einen Bericht wert. (26.7.2008)

Das Blaue Haus, die neue Remise, Strecke nach Oberwald – es gibt genug Themen für Projekte in den nächsten Jahren.

Wolfgang Wehlan, Schriftführer



Stuttgarter Berufsschüler im Einsatz bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Apprentis de Stuttgart en action sur la Ligne sommitale de la Furka.

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident
Peter Schwaller
Lägernweg 6
CH-5304 Endingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
stiftung.praesident@dfb.ch

SR-Vizepräsident

Thomas Kaech
Silberdistel B
CH-3999 Oberwald
Telefon P 027 973 38 50
Fax F 027 973 38 52
Mobile N 079 483 42 70
stiftung.vicepraesident@dfb.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon G +41 44 295 55 01
Telefon P +41 44 700 27 64
Mobile +41 79 830 64 81
vr.praesident@dfb.ch

SR Vertreter VFB

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

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon P 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
walter.benz@dfb.ch

SR

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

SR

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

SR

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

Peter Bernhard
Rebenstrasse 24
CH-8360 Eschlikon
Telefon P +41 71 970 07 88
Mobile N +41 79 238 93 17
geschaeftsleiter@dfb.ch

Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli
Strehlgasse 8
CH-4460 Gelterkinden
Telefon +41 61 981 58 44
Mobile +41 78 859 45 90
1000erclub.praesident@dfb.ch

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG Aktienregister

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

Administration, Logistik, Sekretariat

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

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

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

VR-Vizepräsident

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

Walter Willi
Im Acker 6a
Postfach 675
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
bauplanung.logistik@dfb.ch

Reisedienst

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

Personal

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

Betriebsleiter

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Marketing

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

Leiter Finanzen

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

Leiter Rückwärtige Dienste

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

Souvenirhandel DFB

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

Infopoint Gletsch

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

DFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

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

Mitglieder-Service

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

Finanzen

René Dergias
Neumättlistrasse 4
CH-5300 Turgi
Tel. +41 56 223 26 29
Fax +41 56 223 26 37
Mobile +41 79 629 55 84
vfb.finanzen@dfb.ch

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

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

Sekretär

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

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

VFB Sektionen

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

Roland Mühlethaler
Rosengartenstrasse 19
CH-6023 Rothenburg
Telefon/Fax +41 41 281 00 05
vfb-innerschweiz@dfb.ch

Zürich

Kurt Brügger
Industriestrasse 16
Postfach
CH-8627 Grüningen
Telefon/Fax +41 44 935 45 03
Natel +41 79 727 12 28
vfb-zuerich@dfb.ch

Bern

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

Aargau

Walter Benz
Propstbergweg 10
CH-5312 Döttingen
Telefon +41 56 245 29 03
vfb-aargau@dfb.ch

Romandie

Präsident a.i. Pierre Keller
Av. Edouard Dapples 15
1006 Lausanne
Telefon +41 21 616 42 62
Mobile +41 79 305 96 86
vfb-romandie@dfb.ch

Gotthard

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

Edelweiss

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

Wallis

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

Graubünden

Damian Dorizzi
Ziegelgut 13
CH-7206 Igis/Landquart
Telefon/Fax +41 81 322 43 88
Mobile +41 79 213 12 26
vfb-graubuenden@dfb.ch

Ostschweiz

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

Solothurn

Heidi Albisser-Schläfli
Fritz Buserstrasse 9
Postfach 20
3428 Wiler
Tel./Fax +41 32 665 11 24
Mobile +41 79 716 68 91
vfb-solothurn@dfb.ch

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

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

Schwaben

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

München/Oberbayern

Helmut Mack
Truderinger Strasse 99
D-81673 München
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67
Fax +49 (0)89-95 89 79 71
vfb-muenchen@dfb.ch
vfb-oberbayern@dfb.ch

Nürnberg

Volker Kabisch,
Morsestrasse 3
D-90459 Nürnberg
Telefon +49 911 81 47 425
Mobile +49 170 914 0983
vfb-nuernberg@dfb.ch

Niederlande

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

Belgien

Paul Berce
Avenue Jules Génicot 9
B-1160 Bruxelles
Mobile +32 476 95 20 75
vfb-belgien@dfb.ch
vfb-belgie@dfb.ch

Aktion

Aktion

① **Set – Aktionspreise**, gültig bis 15.10.08
Bestellengang, Farbe und Grösse frei wählbar, solange Vorrat
1 Sweatshirt und 1 Poloshirt, zusammen CHF 60.00



Sweatshirt Unisex (A)
(royal), rot, hellblau, marine
S, M, L, XL, XXL

Damen oder Herren Poloshirt (B)



④ **Plüschgämse und «Heidi» Guetzi-Formen – Set**,
zusammen **CHF 25.00**



② **Kalender 2009**
ca. 30 x 21 cm, geklappt,
CHF 14.00



⑤ **Kinder – T-Shirt rot oder blau**
92/98, 110/116, 122/128, 134/140
CHF 25.00



Stick-Beispiel



③ **Neu: DVD+Card, 21x11 cm**
mit 8 cm Mini DVD, 19 Gramm,
Laufzeit 10 min, als Grusskarte
verschickbar, **CHF 6.95**



⑥ **Schellen – Ursli Tuch**,
rot oder blau, 55 x 55 cm
CHF 9.50



⑦ **Kinder – Fleece Jacke blau** 92/98,
104/110, 116/122, 128, 140
CHF 49.00

Hiermit bestelle ich:

Artikel	① A	① B	②	③	④	⑤	⑥	⑦
Stück								
Farbe			–	–	–			blau
Grösse			–	–	–			
Da/He	–		–	–	–	–	–	–

Name: _____ Vorname: _____

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

D.a.d.F. 3/08

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041 870 07 86, souvenir@dfb.ch) **Online Shop www.dfb.ch**

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