

dampf an der furka

Nr. 2/10
dampfbahn
bergstrecke





Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)

S. 2

Bereits zum vierten Mal kann die Urner Kantonalbank aussergewöhnliche Leistungen nicht gewinnorientierter Institutionen in Uri auszeichnen.



Zahnstange

S. 8

Endlich ist es soweit, die absenkbare Zahnstange ist in Oberwald angekommen und wurde eingebaut.



Choléri

S. 14

«Choléri» Das «Mise en place» (=Bereitstellung) ist sehr wichtig für das Gelingen der Zubereitung einer Speise.



Sektion Ostschweiz

S. 20

ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeier übergibt den Pokal der besten Baugruppe an Hans-Walter Beyeler von der Sektion Ostschweiz.



Sektion Bern

S. 35

Sektion Bern. Die Hauptversammlung wählt Hanspeter Wyss einstimmig zum Nachfolger von Peter Bollinger.



Zwei Kalender und eine Broschüre

S. 34

Die Kalender und die Dampfbahnbrochure muss man einfach haben.



Gogwärgini

S. 32

Gogwärgini, die listigen Zwerge aus dem Goms, sind sehr arbeitsam und helfen den Menschen wo sie können.

Weitere Themen

aktuelles

Editorial	1
Die Erfindung «dampf an der furka»	1
Anerkennungspreis	2
Vor dem Fahren kommt der Unterhalt	3
Ziel Oberwald erreicht	4
Kadertagung Spiez	4
Weitbewerbsgewinner	5
Stiftung Furka-Bergstrecke	6
Verlad Bahnübergang	7
Absenkbare Zahnstange	8
Jahresbericht der ZV	9
Gletsch Märt	11
Nachtessen ZfW	11
Von Stiftung zu Stiftung	12
Schwungrad	12
Choléri	14
Was heisst hier vernünftig?	15
Ausstellung im «Wasser Forum Gletsch»	15
Abschied von Max Zwald	16
Wanderkarte für die Furka-Region	16
Montage Steffenbachbrücke	17
Freude herrscht an der Furka	19
Neuer Finanzchef	20
Strategie des VfB	21
Fahrzeugvermietungen der Dieselcrew	22
Umsteigen an der Wilerbrücke	24
Stratégie de l'ALSF	24
L'Inspiration «Dampf an der Furka»	26
Avant de rouler, il faut entretenir	26
Chargement du passage à niveau	27
But Oberwald atteint	28
Transport de la crémaillère rétractable	28
Sierre-Montana-Crans-Furka	29
L'allégresse à la Furka	30
Que signifie «raisonnable» ?	31

aus den sektionen

Der Sagen-hafte Schluss	32
Aargau	33
Bern	35
Gotthard	36
Graubünden	36
Innerschweiz	37
Nordwestschweiz	37
Zürich	37
Norddeutschland	39
Rhein-Neckar	41
Stuttgart	43

impresum

14

Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2010 15.08.2010

Ausgabe 4/2010 31.10.2010

Ausgabe 1/2011 31.01.2011

Ausgabe 2/2011 15.05.2011

Titelbild/couverture

Von oben links nach unten rechts: Silberdistel (Carlina acaulis, Foto: Jürg Bolliger); Auch der Fido ist bei der dfb willkommen (Foto: J. Bolliger); Furka, Blick gegen Walliser und Berner Alpen (Foto R. Traub); Heizerbär (aus unserem Souvenir-Laden, Foto: M. Fränsing); Gogwärgi, Sagengestalt aus dem Goms (Foto: Fiesch Tourismus); Oldtimer trifft auf Oldtimer (Foto: Rolf Häusner); Lok 1 bei Oberwald (Foto: Jürg Bolliger); Gold-Pippau (Crepis aurea, Foto: Jürg Bolliger); Murreltier (Quelle: deafvision); Tulpen von Grengiols (Grenjier Tulpe, Tulipa grengiolensis, Foto: R. Traub); «Choléri» Regionalspeise aus dem Goms (Foto: R. Traub); Wanderer bei der Rhonebrücke (Foto: Urs Jossi); Generator mit vorgeschalteter Erregermaschine (Foto: Hansueli Fischer)

De gauche à droite, du haut vers le bas: chardon acaule (Carlina acaulis, photo: Jürg Bolliger); Fido aussi est le bienvenu au DFB (photo: J. Bolliger); Furka, vue sur les Alpes valaisannes et bernoises (photo: R. Traub); ourson chauffeur (de notre assortiment du magasin de souvenirs, photo: M. Fränsing); Gogwärgi, personnage des légendes de la vallée de Conches (photo: Fiesch Tourismus); rencontre d'anciens véhicules (photo: Rolf Häusner); loc 1 à Oberwald (photo: Jürg Bolliger); crépide dorée (Crepis aurea, photo: Jürg Bolliger); marmotte (source: deafvision); tulipes de Grengiols (Tulipa grengiolensis, photo: R. Traub); «Choléri» plat régional de la vallée de Conches (photo: R. Traub); randonneur au pont du Rhône (photo: Urs Jossi); générateur avec excitatrice (photo: Hansueli Fischer)

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Von Ruedi Traub

In Oberwald anzukommen ist insofern ein historischer Moment, als sich alte, berühmte Handelswege hier kreuzten, führte doch die «Via Sbrinz» über den Grimselpass (Google: Walsenwege). Im Spätmittelalter wurde der Hartkäse von der Innerschweiz und aus dem Berner Oberland über die Grimsel und den Griespass zu den norditalienischen Märkten gebracht. Der Gotthardpass war eine sehr wichtige Nord-Süd-Verbindung. Da die Schöllenen von Urseren schlecht begehbar war, wick man über den Furkapass aus. Schon in vorchristlicher Zeit wurden die Alpen bezwungen. Berühmt war die militärische Überquerung im zweiten punischen Krieg um ca. 200 v. Chr. durch Hannibal mit sage und schreibe 50'000 Soldaten, 9000 Reitern und 37 Kriegselefanten (wahrscheinlich über den Mont Cenis). Die Nufenen-Passstrasse wurde erst vor fünfzig Jahren gebaut. Er ist beliebt

bei Touristen und der höchste, ganz in der Schweiz verlaufende Pass. Der Simplon kann ganzjährig befahren werden und wird daher vom Transportgewerbe rege benutzt. Unter dem Übergang befindet sich ein Eisenbahntunnel, durch den auch Autos transportiert werden können. Vor knapp hundert Jahren konnte man das Wallis im Winter nur über Lausanne erreichen. Und heute? Von Zürich reist man via Lötschberg-Basistunnel nach Zermatt und via Furka-Basistunnel nach Oberwald in drei Stunden (eine Verbindung bewältigt die Strecke nach Oberwald via Andermatt sogar in zwei Std. und vierzig Min.)

Das Gotthardmassiv ist ein wichtiges Wasserreservoir. Hier entspringen der Rhein (Tomasee), welcher später auch das Wasser von Reuss und Aare aufnimmt und in die Nordsee mündet, die Reuss, der Tessin (Ticino), welcher am Nufenenpass entspringt und über den Po sein

Wasser ins Mittelmeer bringt. Die Rhone (auch Rotten genannt, entspringt beim Rhone-Gletscher) mündet ins Mittelmeer. Freuen wir uns auf dieses wunderschöne Kultur- und Tourismusgebiet, bereichert durch die durchgehende Furka-Bergstrecke! Vergessen wir dabei nicht das Kulinarische. Bereiten Sie sich eine köstliche «Choléri» zu (Rezept im Heftinnern) und trinken Sie dazu ein Glas feinen Fendants.

dampf an der furka 3/2010

Der Redaktionsschluss für das nächste Heft wäre der 15. August 2010. Da die Wiedereröffnung der Strecke jedoch kurz davor stattfindet, scheint es uns opportun, den Termin um einige Tage zu verschieben. Damit würde das Heft erst gegen Ende September erscheinen.

*Für die Redaktionskommission
Ruedi Traub*

Die Erfindung «dampf an der furka»

Von Oskar Laubi, Präsident Verwaltungsrat

Würde «dampf an der furka» nicht schon regelmässig erscheinen, müsste man diese «unsere Zeitschrift» erfinden. Um die DFB-Welt zu verstehen, um zu realisieren, wie die Funktionen von DFB-AG, Stiftung und Verein ineinandergreifen und sich gegenseitig bedingen, kann nicht besser demonstriert bzw. erklärt werden, als mit dem Lesen oder zumindest aufmerksamen Durchblättern einer Ausgabe.

Als Beispiel die Nummer vom Dezember 09:

Es wurde von der Grundsteinlegung beim Werkstattneubau in Realp berichtet: Er stellt wird sie durch die DFB AG, finanziert

durch Gönner und verschiedenste Sponser via die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB). Der Geschäftsführer der AG gibt einen ersten Überblick über die abgeschlossene Saison 09 mit einigen interessanten Zahlen. Der Verwaltungsratspräsident wendet sich an alle Leser mit dem Hinweis auf die angelaufene Kapitalerhöhung der AG. Der Finanzverantwortliche der SFB bittet alle Leser um (steuerfreie) Spenden an die Stiftung. Ein Bericht aus dem Zentralverband Verein Furka-Bergstrecke (VFB) zeigt, was in diesem Fundus für freiwillige Helfer (Fronis) alles läuft; Berichte und Hinweise der Sektionen verdeutlichen die Aktivitäten. Erlebnisberich-

te von einzelnen Fronis widerspiegeln, was ihnen die Bahn an der Furka bedeutet. Übersetzungen von verschiedenen Artikeln erleichtern den französisch-sprachigen Freunden der Dampfbahn das Verständnis.

Die Pioniere gründeten anfänglich einen Verein. Die Vision, die Gleise und den Be-

Dank und Erinnerung

Der ZV möchte allen Mitgliedern danken, die den Jahresbeitrag 2010 schon einbezahlt haben. All jene, bei denen die Überweisung noch aussteht, möchte der ZV bitten, dies baldmöglichst zu tun! Vielen Dank.

VFB-ZV Pepi Helg, Ressort Finanzen

trieb mit historischen Loks und Wagen über die Furka wieder herzustellen bzw. aufzunehmen, war aufgrund der notwendigen Konzession gemäss Eisenbahngesetz aber nur mit einer AG realisierbar. Also wurde vor ziemlich genau 25 Jahren eine AG gegründet. Die Stiftung dann wurde als ein geeignetes Mittel, zusätzliche Finanzmittel zu erschliessen, erst einige Jahre später gegründet. Seither funktionieren Verein, AG und Stiftung zwingend zwar je für sich, aber nicht zuletzt dank der «dampf an der furka» als verbindendes Element letztlich auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtet: Die Realisierung der Pionier-Vision.

In verschiedener Beziehung ist die Komplexität in den letzten Jahren gewachsen: Der reine Froni-Betrieb wird in kritischen Schlüsselpositionen unterstützt mit Festangestellten; der Aufbau und Unterhalt der Strecke, des Rollmaterials und der not-

wendigen allgemeinen Infrastruktur ist gewachsen und damit auch der Finanzbedarf; in verschiedenen Funktionen finden Generationenwechsel statt, Ansichten und Wertvorstellungen verschieben sich, usw. Die Kommunikation zwischen den Tausenden von DFB-Anhängern und -Anhängerrinnen – ob Vereinsmitglieder, Aktionäre, Mitarbeitende, Gönner, Geschäftspartner, usw. – wird aufgrund dieser Entwicklung immer wichtiger. Ein Hilfsmittel zur Verbesserung der Kommunikation wird in den nächsten Tagen realisiert: Die sog. Präsidentenkonferenz (P-K – die Präsidenten des Zentralverbandes, der Stiftung, des Verwaltungsrates, der Geschäftsleitung und ein Protokollführer) hält eine konstituierende Sitzung ab. Die P-K kann schon aus rechtlichen Gründen nicht zu einem übergeordneten Führungsorgan werden, ihr Zweck ist aber die Verbesserung der di-

rekten Kommunikation zwischen den verschiedenen Teilen der DFB-Welt und die Vereinbarung von Kommunikations-Regeln.

Immer wichtiger scheint mir – vor allem auch im Zusammenhang mit dem Internet – die Formulierung von Regeln für die Kommunikation. Wer soll was und wie der Öffentlichkeit kommunizieren, wo und wie sollen Fragen, Forderungen nach Erklärungen platziert werden, usw.? Je grösser das Unternehmen DFB wird, desto umfangreicher wird auch der Organisationsgrad – das lässt sich nicht vermeiden. Wichtig ist aber, dass wir DFB-spezifische Lösungen erarbeiten, welche auf die Bedürfnisse aller innerhalb der DFB-Welt eingehen. Und wichtig ist, dass die Zeitschrift «dampf an der furka» eine die Organisationseinheiten übergreifende Kommunikationsplattform bleibt.

Die Urner Kantonalbank anerkennt herausragendes Engagement

Anerkennungspreis

Von Peter Riedwyl und Ruedi Traub

Bereits zum vierten Mal kann die Urner Kantonalbank aussergewöhnliche Leistungen nicht gewinnorientierter Institutionen in Uri auszeichnen. Dieses Mal gehen zwei Preise von je CHF 20'000 an die Stiftung Furka-Bergstrecke und an die Multiple Sklerose Regionalgruppe Uri.

Mit je einer repräsentativen Gruppe waren die beiden Organisationen vertreten. Die «Furka Bergstrecke» war neben einigen anderen, sehr verdienten Personen, mit dem Präsidenten der Stiftung, Peter Riedwyl, Peter Püntener als Stiftungsrat aus dem Kanton Uri, dem Geschäftsleiter Peter Bernhard, dem Marketing-Chef Paul Güdel sowie Martin Horat und Andy Schuler in ihren Arbeitskleidern vertreten. Von Seiten der Bank sprachen der Direktor Peter Zraggen und der Bankratspräsident und noch-Ständerat Hansruedi Stadler. Mit einem kurzen Abriss erläutert Peter Zraggen die Geschichte der Dampfbahn

und betont, wie wichtig sie ist für die Region Gotthard als touristischer Leistungsträger mit einem attraktiven Erlebnispaket. Die Spritzkanne soll uns ermuntern, die Dampfbahn wie eine zarte Pflanze weiterhin zu hegen und zu pflegen.

Peter Riedwyl antwortet seinerseits mit einem herzlichen Dankeschön und skizzierte kurz den Werdegang der Wiederinstandstellung der historischen Strecke und betont, wie durch die Fronis Grosse geleistet wurde und immer noch geleistet wird. Die Frage, was wir mit dem Geld machen werden, beantwortet Peter Riedwyl mit dem Hinweis, dass wir die Summe vollumfänglich in die Erweiterung der Werkstätten Realp investieren werden.



Martin Horat, Peter Riedwyl, Andy Schuler, Hansruedi Stadler (Bankratspräsident und Ständerat), Peter Zraggen (Direktor Bank)

Martin Horat, Peter Riedwyl, Andy Schuler, Hansruedi Stadler (président de conseil de banque et conseiller aux Etats), Peter Zraggen (directeur de banque)

Vor dem Fahren kommt der Unterhalt

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG

REALP – Alle freuen sich auf «Oberwald». Vor und nach der Eröffnung gibt es viel zu tun. Packen wir es an.

Während ich diese Zeilen am 13. Mai 2010 schreibe, blicke ich mit Besorgnis auf den Dauerregen. Meine Gedanken schweifen Richtung Furka in der Hoffnung, dass sich die bis jetzt für die Räumung relativ günstigen Schneeverhältnisse nicht allzu sehr verschlechtern. Dass Mannschaft und Fahrzeuge für die diesjährige Schneeräumung bereit sind, ist nicht selbstverständlich. Unter grossem Zeitdruck und dank Spezialereinsatzen der Dieselcrew konnte der beträchtliche Defekt an der HGm51, die für diese Arbeiten unersetzbar ist, noch rechtzeitig behoben werden. Die Räumungsarbeiten sollten also planmässig durchgeführt werden können.

Mit grosser Erwartung sehen wir der kommenden Fahrsaison entgegen. Schon jetzt stellen wir im Vergleich zu früheren Jahren beträchtlich höhere Reservierungen für eine Fahrt auf unserer Bahn fest. Dies ist einerseits auf die Marketingaktivitäten der vergangenen Jahre zurückzuführen. Andererseits trägt der Saisonhöhepunkt, die Inbetriebnahme der Strecke bis Oberwald, zum hohen Buchungsstand bei.

Oberwald rückt immer näher. Das Konzept für das Festwochenende vom 13. bis 15. August 2010 in Gletsch steht. Die Präsenz von Pionieren sowie verschiedenen prominenten Gästen aus Politik, Wirtschaft und Tourismus an der offiziellen Eröffnung vom 12. August 2010 in Oberwald ist sichergestellt. Wie wichtig diese Streckenerweiterung für das Goms ist, wird dadurch unterstrichen, dass der Kanton Wallis das Patronat des Anlasses übernommen hat und einen beträchtlichen finanziellen Beitrag leistet. Bezüglich Infrastruktur ist zu berichten, dass seit der Schneeschmelze unsere

Baugruppen mit Hochdruck an der Erschliessung des Bahnhofs Oberwald arbeiten. Dank minutiöser Planung und dem Einsatz von Fronis und Spezialisten konnte in der Nacht vom 6. auf den 7. Mai das Kernstück an der Strecke Oberwald–Gletsch eingebaut werden. Gemeint ist die Überquerung «Bogen» der Kantonsstrasse in Oberwald mit der hydraulisch versenkbaren Zahnstange. Die Arbeiten gingen bei widrigsten Wetterbedingungen vonstatten. Am Morgen konnte die Strasse für den Verkehr einspurig freigegeben werden. Ein Riesenkompiment geht an Walter und Manfred Willi mit ihren «Fronis».

Oberwald ist aber nicht nur ein weiteres für unsern Bahnbetrieb wichtiges Etappenziel. Mit dieser Streckenerweiterung erschliessen wir ein touristisch interessantes Einzugsgebiet. Dadurch sollte sich die Wirtschaftlichkeit der Bahn wesentlich verbessern lassen. Deshalb wollen wir das anvisierte Konzept, «passquerende Züge» ergänzt durch «Ausflugszüge Gletsch–Oberwald–Gletsch», so bald wie möglich realisieren. Auf Grund der kritischen Personal- und Rollmaterialressourcen, die eine rasche Umsetzung dieser Strategie verhindern, werden alternative Traktionsvarianten mit nostalgischen Fahrzeugen geprüft.

Neben der Erschliessung Oberwald werden aber auch die andern, unabdingbaren Aufgaben wie Lok-Revisionen, Streckenunterhalt, Personalausbildung und Marketingaktivitäten ausgeführt, um Ende Juni den Fahrbetrieb 2010 aufnehmen zu können.

Zeitgerecht zu diesem – für uns sehr speziellen – Jahr fand am 25. März 2010 die Vernissage für den Bildband «Erlebnis Furka-Bergstrecke» unter Beisein einer beträchtlichen Anzahl Dampfbahn-Freunden in Brig statt. Dieses von Beat Moser und Peter Krebs verfasste Werk illustriert in eindrücklicher Form das Werken der «Fro-

nis», aber auch die Attraktivität und die Eigenheit unseres aussergewöhnlichen, technischen Kulturgutes. Schon heute freuen wir uns auch auf das in Bearbeitung stehende Buch «Reiseabenteuer am Rhodnegletscher», das sich vor allem der Geschichte unserer Dampfbahn widmet.

Nach wie vor gilt es, auch ein Augenmerk auf unsere finanzielle Situation zu werfen. Projekte wie Remise Realp oder die Instandstellung der HG 4/4 verschlingen beträchtliche Beträge. Wir sind auf jede Spende angewiesen. Die Stiftung Furka Bergstrecke SFB ist deshalb bestrebt, die Finanzierung der unbedingt notwendigen Investitionen sicherzustellen. Neben verschiedenen Spendern hat uns die Berghilfe Schweiz einen beträchtlichen Betrag für die Instandstellung der Remise Realp zukommen lassen. Mit Freude stellen wir fest, dass vor allem die Wertschöpfung, die wir mit der Dampfbahn als touristischen Anziehungspunkt ins Urserental und das Obergoms bringen, in Betracht gezogen wurde.

Immer wieder erstaunt es mich, was bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke alles mit freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen erreicht werden kann. Ebenso wichtig wie der Einsatz der vielen Fronis auf und neben der Strecke sind die konstruktive Zusammenarbeit von Verein, Stiftung und DFB AG und die finanzielle Unterstützung durch viele Dampfbahnfreunde.



Ziel Oberwald erreicht – dank Grossspende und Fronis

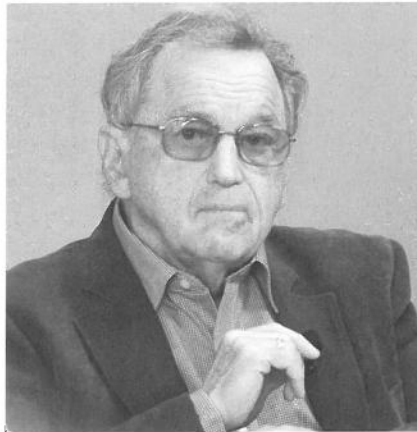
Von Peter Riedwyl, Präsident Stiftungsrat

Die 1982 mit der Inbetriebnahme des Furka Basistunnels dem Abbruch geweihte Bergstrecke ist wieder durchgehend befahrbar. Unentwegte stellten mit bescheidenen Mitteln von Realp aus, das – grösstenteils – mit Zahnstangen versehene Gleis in Etappen bis Oberwald wieder her. Ab 1992 verkehrten die Züge bis Tiefenbach, 1993 bis Furka und 2000 bis Gletsch.

Bei der Suche nach Geld für die Fortsetzung der Wiederherstellung der Strecke wurde im Dezember 2004 der Amerika-Schweizer Hansjörg Wyss in Pennsylvania angeschrieben. Seine Antwort liess Hoffnung aufkommen: «als einer der ersten Kleinaktionäre der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und einmal als Bahntourist Gletsch-Realp bin ich mit dem Projekt des Ausbaues der Strecke Oberwald–Gletsch bestens vertraut!»

Im April 2005 fand die erste persönliche Begegnung von Peter Schwaller, dem damaligen Verwaltungsratspräsidenten der DFB AG, mit Hansjörg Wyss statt.

Hansjörg Wyss, 1935, Bauingenieur und Unternehmer, ist im Weissenstein, einem Eisenbahnerquartier der Stadt Bern, aufgewachsen. Seit 1999 ist er Verwaltungsratspräsident der Firma Synthes, die im



Hansjörg Wyss

Bereich Orthopädie nachhaltige Veränderungen bewirkt hat.

Wyss erklärte sich bereit, die Kosten von 3 Mio. Franken für die Wiederinstandstellung der Strecke Gletsch–Oberwald zu übernehmen. Damit verbunden war die Schaffung der Stiftung Furka-Bergstrecke in der heutigen Form zur Sicherung und Erhaltung des gesamten historischen Kulturgutes.

Mit der Grossspende für die Fremdkosten (Material und Arbeiten, die nicht in Eigenregie ausführbar waren) wurden auch grosse Erwartungen geweckt. Ohne die

grenzüberschreitende Gemeinschaft der Frondienstleistenden – eben der Fronis – hätten jene Leute Recht bekommen, welche die Wiederherstellung der Bergstrecke für unmöglich hielten. Weit über 70'000 Fronarbeitsstunden sind für dieses Werk geleistet worden, was sicher einem Gegenwert von über 10 Mio. entspricht. Projektmehrkosten, die nicht eingerechnete Mehrwertsteuer im Kostenvorschlag 2005 und die aufgelaufene Teuerung bewirken Mehrkosten von ca. 700'000 Franken.

Bei einem Gespräch mit Hansjörg Wyss im Februar 2010 in Solothurn hatte die Stiftung Gelegenheit, die Mehrkosten zu erläutern und zu begründen.

Hansjörg Wyss hat sich sehr grosszügig gezeigt und zugesagt, auch diese Kosten zu übernehmen. Unseren Grossspender werden wir leider an den Eröffnungsfeierlichkeiten vergebens suchen. Er ist zu dieser Zeit in den USA. Aber seinen Wunschtraum, vorher auf der neuen Strecke eine Führerstandsfahrt zu erleben, werden wir gerne erfüllen. Der Stiftungsrat dankt Hansjörg Wyss und den Fronis für die grosse Leistung und den Einsatz zur Erhaltung dieses historischen Kulturgutes.

Die erste Kadertagung am 13. März 2010 in abteilungsübergreifender Form war ein voller Erfolg

Kadertagung Spiez

Von Ruedi Traub

Ausführlich referierte Paul Güdel über Marketing im Allgemeinen und über die Eröffnung des letzten Teilstückes der Bahn. Walter und Manfred Willi sprachen über die verschiedenen Projekte versenkbare Zahnstange, Wagenhalle und die Reparatur des Scheiteltunnels. Fritz Jost (Chef-Stellvertreter Zugförderung und Werkstät-

ten) orientierte betreffend Ausbildung von Lokführern, während Jürg Bolliger die Probleme Brandgefahren auf der Strecke Oberwald–Gletsch darlegte.

Pünktlich um 09.50 Uhr eröffnete Peter Bernhard die Tagung und kam gleich zur Sache. Das letzte Jahr verzeichneten wir

25'000 Passagiere und davon buchten 15'000 im Voraus. Insgesamt stieg die Zahl der im Voraus buchenden Gäste um einen Drittel.

Paul Güdel (Marketing)

Gruppenreisen sind für uns interessant, da diese immer anreisen «müssen».

Der Ertrag pro Fahrgast bedeutete einen Rekord. Es gab mehr 1.-Klasse-Reisende und mehr Kinder. Das «Erlebnis» steht im Vordergrund, dabei reicht das Gebiet von Göschenen bis zum Gommer Höhenweg. Es fällt auf, dass der Bus-Tourismus zunimmt, aber die Aufenthaltsdauer im Gebiet kürzer wird. Die Einbindung der Dampfbahn in den «Glacier-Express» ist vorderhand nicht möglich, andererseits ist die Zusammenarbeit mit der MGB («Matterhorn Gotthard Bahn») optimal.

Ab 20. August wird die Strecke Oberwald–Gletsch regelmässig befahren.

Das Patronat für die Eröffnungsfeierlichkeiten nimmt der Kanton Wallis wahr. Am 12. August findet der eigentliche Festakt statt. Um 11.15 Uhr trifft der Pionierzug ein und um 12.30 Uhr ist Mittagessen. Für das Schlecht-Wetter-Szenarium hat man vorgesorgt. Die Stände sind zwar gedeckt und windfest verankert, jedoch sind keine Zelte für die Besucher vorgesehen.

Walter und Manfred Willi (Baubteilung)

Eine erstaunliche Zahl: 750 Fronis haben 28'000 Arbeitsstunden geleistet.



*Eine aufmerksame Zuhörerschaft folgt den Ausführungen von Jürg Bolliger.
Un auditoire attentif suit les explications de Jürg Bolliger (Photo : R. Traub)*

Viel Arbeit kommt auf die Bauabteilung zu. Die absenkbare Zahnstange muss eingebaut werden, die Remise Realp wird, auch mit Hilfe von Werner Gysi (Ingenieur-Arbeiten), weiter ausgebaut und der Scheiteltunnel muss dringend saniert werden. Für das Projekt Wagenhalle besteht noch kein Auftrag, zudem fehlt das Geld.

Fritz Jost (Chef-Stellvertreter «Zugförderung und Werkstätten»)

Fritz referiert über die einzelnen Lokführer-Ausbildungen (Broschüre). Es gibt neue Kategorien, das Fahrpersonal wird durch

das BAV in einer Datenbank VTE 2010 «PHOENIX» verwaltet.

Jürg Bolliger (Chef Dieselcrew)

Man beabsichtigt für die Strecke Oberwald–Gletsch ein Branddispositiv aufzubauen. Während den Eröffnungsfeierlichkeiten setzt man für die Brandbekämpfung den Tmh 985 mit dem Löschwagen ein. Nach der Eröffnung soll den Dampfzügen bei Brandgefahr die Diesellok HGm 4/4 der MGB vorgespannt werden. Von Anfang Juni bis 4. August finden zwischen Oberwald und Gletsch Schulungsfahrten statt.

Wettbewerbs- Gewinner

Von Peter Riedwyl

An der im Februar durchgeführten Ferienmesse in St. Gallen war die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit einem grossen Stand als Ehrengast vertreten. Die Messe war für die DFB ein sehr grosser Erfolg. Die Stiftung Furka-Bergstrecke hatte einen Wettbewerb für Standbesucher durchgeführt. Zu gewinnen war eine Dampfbahnfahrt Realp–Oberwald oder umgekehrt mit einer Übernachtung im legendären Hotel Glacier du Rhône für zwei Personen. Fast 600 Besucher haben am Wettbewerb teilgenommen. Die Karten



Preisübergabe in der Werkstatt Chur. Peter Riedwyl, Renate und Stefan Ackermann aus Sargans (Foto: Bernd Hillemeyr)

Remise de prix à l'atelier de Coire. Peter Riedwyl, Renate et Stefan Ackermann de Sargans (photo: Bernd Hillemeyr)

ausgewertet und den Gewinner gezogen hatte Stiftungsrätin Claudia Kohlschütter aus Bern.

Die Preisübergabe erfolgte anlässlich der Stiftungsratssitzung vom 20. Mai in der DFB Werkstatt Chur, wo die HG 4/4 Loks wieder instand gestellt werden. Gewonnen haben Renate und Stefan Ackermann aus Sargans, wobei Renate den Anstoss gab zur Wettbewerbsteilnahme. Gross war die Überraschung beim Stiftungsrat, konnte er doch feststellen, dass Stefan Ackermann bei den arbeitenden Fronis in der Werkstatt Chur kein Unbekannter war. Als Leiter Materialwirtschaft und Einkauf bei der Rhätischen Bahn ist er mit der Eisenbahnwelt bestens vertraut. Die Freude bei den Gewinnern über den gewonnenen Preis war sehr gross, fehlt doch das Erlebnis Dampfbahn Furka-Bergstrecke in ihren Freizeitaktivitäten. Die SFB wünscht viel Vergnügen.

Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)

Vom Spender zur Stiftung und zur Investition

«Wir brauchen weiterhin Ihre Hilfe, denn Ihre Spenden sind die Einnahmen der Stiftung», ruft **Walter Benz** auf, der bei der SFB die Finanzen betreut.

Mit der Finanzierung und den in Auftrag gegebenen Arbeiten für die Strecke Oberwald–Gletsch hat die Stiftung Furka-Bergstrecke die Eröffnung des letzten Teilstückes der Gesamtstrecke ermöglicht. Die Erweiterung der Werkstätten Realp und die Restauration der beiden HG 4/4 sind im Gange. Die Stiftung hat sich verpflichtet, diese Investitionen im Rahmen der verfügbaren Mittel zu finanzieren. Schulden dürfen und werden wir nicht machen. Der zügige Fortschritt ist also von den vorhandenen und neu eingehenden Spenden abhängig. Für das Jahr 2010 sind die notwendigen Gelder für die zugesicherten Objekte vorhanden.

Laufend benötigen wir aber Spenden, um diese Arbeiten fortsetzen zu können und weitere Objekte, wie beispielsweise die dringend notwendige Wageneinstellhalle, in Angriff zu nehmen. Die von uns finanzierten Objekte bleiben gemäss vertraglicher Regelung im Eigentum der Stiftung und werden der Betriebsgesellschaft DFB AG unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Steuerbefreiung

Ihre Spenden an die Stiftung können Sie in der Steuererklärung in Abzug bringen! Die Stiftung ist gemäss Verfügung der Steuerverwaltung des Kantons Wallis vom 27. April 2006 als gemeinnützige Organisation steuerbefreit. Ihre Spende können Sie also in Ihrer Steuererklärung unter Spenden beim Einkommen abziehen. Eine Spende von 1'000 Franken einer Einzelperson bei einem Einkommen von 50'000 Franken ergibt Steuereinsparungen von rund 250 Franken. Bei

einem Einkommen von 100'000 Franken würden sich bereits Einsparungen von rund 350 Franken ergeben. Auch wenn wir keine direkten Subventionen von Bund und Kantonen erhalten, gehen so doch indirekte Beiträge von dieser Seite ein.

Spendemöglichkeiten

Allgemeine Spenden: Spenden, die bei uns ohne Zweckbestimmung eingehen, kann die Stiftung frei verwenden. Sie sind uns am liebsten, weil sie eingesetzt werden können, wo der Bedarf am grössten ist.

Projektspenden: Sie bezeichnen uns jenes Objekt, das Sie unterstützen wollen. Am liebsten eines, das in Arbeit ist.

Ereignisspenden: Ein runder Geburtstag, eine Hochzeit, ein Jubiläum oder ein anderes freudiges Ereignis ist immer auch ein guter Anlass, anstelle von Geschenken an unsere Stiftung Furka-Bergstrecke zu denken und hier wenn möglich ein bestimmtes Objekt anzugeben z.B. «für die Erweiterung der Remise Realp». – Für Spenden ab 300 Franken wird eine persönliche Urkunde erstellt.

Gönnerclub: Als Mitglied des Gönnerclubs helfen Sie uns mit Ihrem einmaligen oder wiederkehrenden Beitrag von mindestens 2'000 Franken. Mit der Zahlung Ihres Beitrages werden Sie zu unserem jährlichen Event auf der Bergstrecke oder bei einer befreundeten Organisation, die Dampf macht oder kulturell tätig ist, eingeladen. Dabei sollen Bindungen, Interessen und Freundschaften gepflegt werden. Die Stiftung wird bei dieser Gelegenheit über ihre Tätigkeit und die Verwendung der Mittel orientieren. Als Anerkennung werden Sie eine persönliche Urkunde erhalten und auf unseren Spendentafeln in Gletsch oder Realp erwähnt.

Trauerspende: Bei einem Trauerfall kann auf Wunsch des Verstorbenen oder seiner Hinterbliebenen unserer Stiftung gedacht werden.

Erbschaften: Ihr letzter Wille kann mit der Errichtung eines Erbvertrages bei einem Notar am sichersten geregelt werden. Dieser soll gleichzeitig als Willensvollstrecker eingesetzt werden, damit eine korrekte Regelung der Hinterlassenschaft erfolgt (Steuerfragen, Verteilung des Erb-gutes usw.). Dieser Vertrag wird beim Gericht hinterlegt und von diesem im Todesfall an die Erben und Bedachten eröffnet. Regeln Sie Ihre Erbfragen rechtzeitig, Sie wissen dann, was nach Ihrem Tode geschieht. Erbverträge können jederzeit ergänzt oder abgeändert werden.

Dank

Herzlichen Dank für Ihre Spende und ebenfalls herzlichen Dank allen Fronis, die auf der Strecke, in den Werkstätten und anderswo ihren Einsatz leisten! Unsere herrliche Dampfbahn auf der Furka-Bergstrecke hat nur eine Zukunft mit diesen freiwilligen und uneigennütigen Leistungen.

Newsletter

Liebe Leserin, lieber Leser

Sicher wissen Sie, dass der Verein VFB einen Newsletter eingerichtet hat. Falls Sie ihn noch nicht abonniert haben, hier ist die Adresse:

<http://www.v-f-b.info/aktuell.htm>

Donnerstag, 22.04.10, Lätti, Münchenbuchsee

Verlad Bahnübergang

Von Bänz Bangerter

Erlebnisbericht zum Verlad des Bahnübergang-Elements mit absenkbarer Zahnstange

Bei angenehmen Wetterverhältnissen fuhr bei der Firma H. Baumgartner AG, in Münchenbuchsee, zwischen 13.00 Uhr und 13.15 Uhr, der Transporter der Firma Clausen, Brig und die beiden fünfschigen Pneukrane der Firma Zaugg auf. Die beiden Krane, mit den maximalen Hebevermögen von 110 to resp. 130 to, brachten sich anschliessend längsseitig parallel und stirnseitig quer zur Gleisachse in Stellung. Nach der Entlastung der Fahrwerke und der Ausnivellierung der Krane wurden die Ketten aus den Depotfächern hochgezogen und die Ausleger über die paarweise angeordneten Hebepunkte (berg- und tal-seits des Elementes) in Stellung gebracht. Die anschliessend an den Hebepunkten eingehängten Ketten wurden in einer ersten Phase sanft gespannt. Um in einer zweiten Phase die haftende Schalung vom Bauelement trennen zu können, wurde letzteres auf der Talseite im Zentimeterbereich etappenweise angehoben und die Schalungsbretter fortwährend niedergetreten. Koordiniert hoben nun die beiden Krane die Last an, drehten diese um 90°, damit das Transportfahrzeug sich rückwärts fahrend darunter positionieren konnte. Nachdem die Ladung mit den Winterabdeckungen (diese werden ausserhalb der Fahrsaison anstelle der Zahnstangen montiert) und anderweitigem Zubehörmaterial ergänzt und gesichert war, verliess der Transporter, begleitet von einem Kollegen aus der Sektion Aargau, um ca. 15.00 Uhr den Werkplatz auf der Autobahn in Richtung Bern-Genfersee-Rhonetal zum Zwischenlagerplatz der Firma Clausen.

Nun war der Einsatz der Fronarbeiter der Sektion Bern zum Abbau des Podests gefragt. Das Schalungsmaterial wurde von

den Nägeln befreit, gesäubert und staplerkonform deponiert. Nach dem Säubern des Installationsplatzes von rostigen Nägeln und Betonrückständen konnte dieser nach Abnahme dem Besitzer wieder zur

Verfügung gestellt werden. Um ca. 18.00 Uhr erreichten wir schnellen Schrittes noch rechtzeitig den im Stundentakt verkehrenden Postautokurs nach dem RBS Bahnhof Bern-Zollikofen.



Bergseitige Frontansicht mit eingebauter Zahnstange, rutschfesten Abdeckblechen, Spurrillendichtung zwischen Fahr- und Doppelschiene (Fotos: Bänz Bangerter)
Vue frontale de l'extrémité amont avec la crémaillère installée, plaques de couverture en tôle antiglisse, inserts en gomme entre rail et contre-rail (photos: Bänz Bangerter)



Peter Grünig beim Säubern des Platzes, welcher uns von der Firma Baumgartner über lange Zeit zur Verfügung gestellt wurde.
Peter Grünig lors du nettoyage de la place mise à disposition depuis longtemps par l'entreprise Baumgartner

Ein Kernstück der neuen Strecke Gletsch–Oberwald ist da

Transport und Ankunft der absenkbaren Zahnstange

Von Manfred Willi

Seit Monaten, ja Jahren wird von der Konstruktion der versenkbaren Zahnstange gesprochen. Nun war es so weit. Der Transporter erreichte am Abend des 6. Mai Oberwald. In der darauf folgenden Nacht wurde die Zahnstange eingebaut.

Nach der Anlieferung der Rohkonstruktion auf das Werkgelände der Firma Baumgartner und der Montage von Fahr- und Doppelschienenanlage erfolgte dort im Dezember 2009 im Schutz eines Festzelts zuerst das Einbetonieren der gesamten Konstruktion. Der anschliessenden Korrosionsschutzbehandlung der Stahlteile folgte die Montage der festen und beweglichen Teile des Bahnübergangs mit absenkbarer Zahnstange.

Die Installation der Lageüberwachung und einer provisorischen Ansteuerung ermöglichten umfassende Dauertests. Am 26. März erfolgte vor Ort die Begutachtung durch das Bundesamt für Verkehr. Verlad und Transport in ein Zwischenlager im Wallis erfolgten am 22. April. Der Weitertransport und der Einbau der 36 Tonnen schweren Konstruktion erfolgten am 6./7. Mai 2010.



Die absenkbare Zahnstang wird eingesetzt (Foto: R. Tobler)
Mise en place du passage à niveau

Folgende Firmen haben tatkräftig mitgeholfen und den Transport unterstützt:

- Engineering: Axentus GmbH, Kehrsatz
- Statik Betonkonstruktion: Bigler AG, Schwyz
- Rohkonstruktion: Bunorm AG, Aarwangen
- Konstruktionsfertigung, Montage: Baumgartner AG, Münchenbuchsee
- Montage und Demontage Festzelt: VFB Sektion Innerschweiz

– Korrosionsschutzbehandlung:

- VFB Sektion Aargau
- Betonkonstruktion: VFB Sektionen Gotthard, Aargau, Bern
- Lageüberwachung, Probebetrieb: VT AG, Neuenhof
- Verlad Münchenbuchsee: Zaugg AG, Rohrbach
- Transport, Zwischenlagerung, Einbau Oberwald: Clausen AG, Brig-Glis



Abtransport der Zahnstange in Münchenbuchsee. Sie hängt in der Luft
En sustentation

Jahresbericht des ZV an die Delegiertenversammlung 2010

Vom VFB Zentralvorstand

27 Jahre nach seiner Gründung erreicht der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) aller Voraussicht nach sein Ziel, dass die Furka-Bergstrecke wieder durchgehend von Realp nach Oberwald mit Dampfzügen befahren wird. Damit geht ein Traum tausender Eisenbahnfans in Erfüllung. Der VFB wird aber nicht überflüssig, im Gegenteil. Er ist noch stärker gefordert, denn ohne die Mitglieder und die finanzielle Unterstützung des Fördervereins ist der Traum gleich wieder ausgeträumt. Bereits in den Statuten ist als Zweck des VFB nicht nur der Wiederaufbau, sondern auch **der Unterhalt der Furka-Bergstrecke** festgehalten. Der Verein leistet unerlässliche Beiträge an die Betriebsgesellschaft DFB AG, aus ihm rekrutieren sich auch die Fronis, die in verschiedensten Bereichen förmlich unbezahlbare Arbeit leisten.

Herausforderungen an vielen Fronten hielten 2009 den Zentralvorstand auf Trab. Als viel zeitraubender als gedacht, erwies sich die laufende **Statutenrevision**. Nachdem an der Herbst-Delegiertenversammlung wenig Konsens zu erkennen war, obwohl die vermutlich kontroverseren Themen wie Delegiertenzahl pro Sektion nicht einmal eingehend debattiert wurden, gelang es dem ZV nicht wie versprochen, einen definitiven Entwurf bis Ende 2009 den Delegierten zuzustellen. Dafür entschuldigt er sich. Der ZV begrüsst und unterstützt den Antrag diverser Sektionen an die Delegiertenversammlung 2010, die Statutenkommission neu zu beleben, damit die Revision möglichst bald erfolgreich abgeschlossen werden kann. Dazu braucht es die Kompromissbereitschaft und ein Vorwärtsdenken aller, inklusive des ZV. Ansonsten droht ein unüberblickbares Riesenregelwerk, in dem jedes und alles geregelt ist. Damit wird der operative Spielraum massiv eingeschränkt und persönlich engagierte, leistungsbereite Nachfolger ferngehalten.

Unerwartet musste der Zentralvorstand einen **neuen Finanzchef** suchen, da René Dergias im Herbst das Amt aus gesundheitlichen Gründen aufgeben musste. Der ZV bedankt sich bei René Dergias für seine gute und gewissenhafte Arbeit. Ebenso ist er froh, mit Pepi Helg einen neuen Finanzchef gefunden zu haben, der sich nahtlos und mit grossem Engagement eingearbeitet hat. Pepi Helg hat zum Beispiel Wege gefunden, die Transparenz in der Finanzbuchhaltung weiter zu verbessern und auch den Aktienhandel neu aufzugleisen. Zur Überprüfung der Jahresziele 2009:

– **3 Prozent mehr Mitglieder:** Diese Marke hat sich als zu ehrgeizig erwiesen, was wohl auch an der Wirtschaftskrise lag. Es darf aber festgehalten werden, dass die 2009 vollzogene Erhöhung der Mitgliederbeiträge nicht zu einem Exodus geführt hat, wie da und dort befürchtet wurde. Die Zahl der Mitglieder stieg um 67 oder 0,87 Prozent auf 7767. Der ZV dankt allen, die dazu beigetragen haben. Mehr Mitglieder zählen insbesondere die Sektionen Aargau, Bern, Gotthard, Innerschweiz, Wallis und Zürich. Die neue Juniorenmitgliedschaft für den Jahresbeitrag von 30 Franken zählt 13 Jugendliche, es besteht also noch Potenzial.

– **Datensammlung für Chronik:** René Dergias hat die Arbeiten weitergeführt, aber nicht beenden können. Mit der Eröffnung der Strecke Oberwald–Gletsch erscheinen mehrere Werke und Dokumentationen. Der ZV wird nach der Sichtung gemeinsam mit den Schwesterorganisationen DFB AG und SFB entscheiden, ob eine eigene Chronik, welche auch die Eröffnung Oberwald umfassen sollte, noch sinnvoll ist.

– **Vereinfachung des Rechnungswesens:** Die verschiedenen Typen an Jahresrechnungen konnten von 21 auf 12 reduziert werden. Dies vermindert den

administrativen Aufwand deutlich. Zudem erfolgt der Druck der Rechnungen nun bei einer spezialisierten Firma. Der gewählte Versand mit dem «dampf an der furka» soll insbesondere dazu beitragen, dass die Mitglieder die Jahresbeitragsrechnung nicht mehr übersehen können und deshalb weniger gemahnt werden müssen.

– **Mitarbeit beim Event Oberwald 2010:** Der ZV steht dem federführenden DFB-Marketing zur Seite und unterstützt den Anlass beispielsweise bei der Vorbereitung des Pionierzuges zur Streckeneröffnung. Die Sektionen Wallis und Gotthard organisieren Helfer für die Feststandorte Oberwald und Gletsch, wozu via ZV ein Aufruf erging.

Die **Ziele für das neue Jahr**, die von Präsident Robert Frech an der Delegiertenversammlung erläutert werden, lauten wie folgt:

- Marke von 8000 Mitgliedern knacken
- Weitere Verstärkung der Kontakte des ZV mit den Sektionen
- Mithilfe für erfolgreichen Event Oberwald
- Neuer Kooperationsvertrag VFB-DFB
- Abschluss der Statutenrevision
- Durchführung eines Fotowettbewerbs
- Begrüssungsgeschenk für Neumitglieder

Und noch etwas sehr Wichtiges:

– **Werbbestände des VFB in Gletsch und Oberwald:** Bei so einem historischen Anlass darf die Mitgliederwerbung nicht vergessen werden. Die Mitgliederwerbung hat im VFB oberste Priorität. Der ZV betreibt zusammen mit der Stiftung je einen Werbbestand in Gletsch und Oberwald vom 12. bis 15. August. Dazu benötigen wir die Mithilfe von unseren Sektionsmitgliedern. Bitte meldet uns interessierte Personen, die bereit wären, tageweise an einem der Stände den VFB zu präsentieren.

Der ZV dankt allen VFB-Mitgliedern für die Unterstützung. Besonders wichtig sind die Aktiven an der Strecke, in den Werkstätten, an Werbbeständen, auf Reisebegleitungen, Infoanlässen oder im Hintergrund. Oberwald wird kommen, jetzt geht es richtig los. Das ist Anlass zur Freude, aber auch eine grosse Herausforderung, die nur gemeinsam und mit weiteren Mitgliedern gemeistert werden kann.

Jahresprogramm 2010

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau

Preise mit Halb Abos

Samstag, 19. Juni	<p>Tagesausflug Juf-Viamala-Schlucht Gossau-Chur-Thusis-Juf, (höchstgelegenes Dorf Europas, das ganzjährig bewohnt ist) Andeer-Viamala (Besuch der Schlucht) Thusis-Chur-St. Gallen-Gossau.</p>	Fr. 115.–
	<p>Zur schönsten Alpenrosenzeit</p>	
Samstag, 3. Juli	<p>Tagesausflug zur Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Luzern-Brünig-Meiringen-Grimsel-Gletsch-Furka Dampfbahn-Realp, Göschenen-Arth-Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 160.–
Sonntag, 11. Juli	<p>Tagesausflug zur Furka Dampfbahn und zurück Gossau-Zürich-Göschenen-Realp, Dampfbahn bis Gletsch und zurück bis Realp, Göschenen-Arth-Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 190.–
Samstag, 7. August Sonntag, 8. August	<p>2 Tage Bahnausflug Oberwald mit selber Brotbacken und Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Airolo-Bedrettal-Nufenenpass-Oberwald. Am Nachmittag selber Walliser Roggenbrot backen im schön renovierten Backhaus in Oberwald. Oberwald Gletsch, Dampfbahn bis Realp, Andermatt-Göschenen-Arth-Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau.</p>	Fr. 295.–
Donnerstag 12. August	<p>Eröffnung der durchgehenden Bahnlinie bis Oberwald</p>	
Samstag, 28. August Sonntag, 29. August	<p>2 Tage Bahnausflug Andermatt Gemsstock und Furka Dampfbahn bis Oberwald Gossau-Chur-Andermatt-Gemsstock-Andermatt-Realp-Furka Dampfbahn-Gletsch-Oberwald. Furka Basistunnel-Andermatt-Göschenen-Arth-Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 290.–
Samstag, 11. September Sonntag, 12. September	<p>2 Tage Bahnausflug Wallis-Aletschgletscher Oberwald-Furka Dampfbahn Gossau-Zürich-Bern-Brig-Fiesch-Eggishorn-Aletschgletscher-Oberwald. Dampfbahn Furka Oberwald-Gletsch-Realp-Göschenen-Arth-Goldau-Rapperswil-Herisau-Gossau</p>	Fr. 310.–

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

Gletsch-Märt 13. bis 15. August

Fest für die Familie – Fest für die Sinne

Von Hansueli Fischer

GLETSCHE – Eisenbahntechnisches, Naturkundliches, Historisches und Kulinarisches gibt es nebst einem vielfältigen Markt- und Unterhaltungsangebot zur Eröffnung des Streckenabschnitts Gletsch–Oberwald.

Einfach freuen kann sich, wer mit dem Postauto von Oberwald, Meiringen oder Realp nach Gletsch kommt (das Privatfahrzeug findet am Schnittpunkt Grimsel/Furka in diesen Tagen keinen Platz). Doppelt freuen kann sich, wer eine DFB-Fahrkarte Oberwald–Gletsch ergattern kann. Wie auch immer – das Kommen lohnt sich!

Bahnen und historische Technik

Selbstverständlich ist die DFB präsent, stellt ihre Organisation und den Frondienst vor. Sie zeigt Dampflokomotiven, Dieseltraktoren und – als Besonderheit – ein Elektrofahrzeug. Befreundete Bahnen sind ebenfalls anzutreffen: Blonay-Chamby, MGB (mit Fahr Simulator) und Gurtenbahn (mit dampf betriebener Kleinbahn). Martin Horath

zeigt sein Lokomobil. Es gibt Oldtimerautos zu sehen und Führungen durch die beiden Kleinkraftwerke. Historische Souvenirs können erstanden und die Sämertätigkeit auf der Sbrinzroute kennengelernt werden.

Natur und Reisen

Bei Ausstellungen und an Führungen wird Wissenswertes vermittelt über den Rhonegletscher, seinen Rückzug und die nachfolgende Pioniervegetation. Reisen «wie einst» kann man auf Oldtimer-Postautofahrten zum Belvédère. Um das Reisen von heute und morgen geht es an den Ständen und in den Zelten der lokalen Tourismusorganisationen und Reiseveranstalter. Selbstverständlich wird niemand hungern und dürsten müssen: Die Hotels «Glacier du Rhône», «Belvédère», «Rhônequelle», die Hotels auf dem Grimselpass und in Oberwald sind bereit, Gäste zu bewirten und zu beherbergen. Auf dem Marktgelände gibt es Snacks, Getränke und Spezialitäten zu kaufen.

Ausserdem...

...kann man die Publikation «Prellbock» und das neue Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke» kennen lernen.

...sind musikalische Darbietungen zu geniessen. Der Bogen spannt sich von den Trichlern über die Guggenmusik bis zum Trachtentanz.

...können die Kinder im Gumpischloss herumtollen.

...ist am Sonntag Gelegenheit zur Teilnahme an einem ökumenischen Gottesdienst mit Jodlermesse geboten.

...kann man notfalls die Dienste von Samariterinnen und Samaritern in Anspruch nehmen. Die Angebote können hier nicht vollständig und nicht in allen Einzelheiten erwähnt werden. Klar dürfte jedenfalls sein: Das Angebot ist riesig und vielfältig. Kommen Sie, geniessen Sie, was Bahnen und Furka-Region, wie auch Goms, zu bieten haben. Die Organisatoren zählen auf Sie. – Weitere Informationen: www.oberwaldgletsch.ch.



Von Links: Heinz Hurter, Froni; Peter Bernhard, Geschäftsleiter; Bruno Letter (Präsident Sektion Zürich) und Toni Westreicher ZfW (Zugförderung und Werkstätten); Peter Schwarzenbach, Personalchef; Martin Horath, Lokführer (Fotos: R. Traub)

De gauche à droite: Heinz Hurter, bénévole; Peter Bernhard, directeur d'entreprise; Bruno Letter (président Section Zurich) et Toni Westreicher T&A (Traction et ateliers); Peter Schwarzenbach, chef personnel; Martin Horath, conducteur de locomotives.

Chur, 26. März 2010

Nachtessen ZfW

Von Ruedi Traub

Toni Westreicher lud in die bischöfliche Hofkellerei ein. Nach dem köstlichen

Nachtessen und dem feinen Wein (u.a. «Churer Schiller», einem Rosé-ähnlichen Wein) referierten Peter Bernhard und Peter Schwarzenbach über die aktuellen Geschehnisse der Dampf-Furka-Bahn (siehe Artikel Kadertagung Spiez S. 4/5), während Martin Horat eine Bilderschau über die Revision der Dampfschleuder

R16 zeigte (<http://www.dampfschleuder.ch>).

Auf die Vollendung der Revision freue ich mich und sehe mich schon als fotografierender Reporter an der Furka, wenn zwei Dampfmaschinen Schnee schleudernd durch die Gegend stampfen – ein gewaltiger Anblick!

Von Stiftung zu Stiftung

von Kurt Baasch

Die **Stiftung Cerebral** stiftet der SFB den Hebelift für die DFB-Station Oberwald

Seit 2004 ist die DFB für die an einen Rollstuhl gebundenen und schwerbehinderten Fahrgäste gerüstet, denn an jeder der bisherigen 3 Stationen in Realp, Furka und Gletsch steht ein MIROLIT-Hebelift zur Verfügung. Nun kann die DFB dank der Grosszügigkeit von **Stiftung Cerebral** den gleichen Service auch am 4. Standort in Oberwald ab kommendem August anbieten. Durch meine medizinischen Erfahrungen mit Behinderten weiss ich, dass auch Cerebralbehinderte sehr wohl das Erlebnis im Furkagebiet geniessen können.

Für die finanzielle Unterstützung zur Anschaffung des 4. Hebelifts möchte sich die Stiftung Furka-Bergstrecke und DFB sehr herzlich bedanken. Gerne ermöglichen wir der Partnerstiftung, sich selber kurz vorzustellen.

Die Stiftung Cerebral unterstützt seit 1961 mit 10 MitarbeiterInnen über 8500 Familien und ihre cerebral gelähmten Kinder in der ganzen Schweiz sowie im Fürstentum Liechtenstein.

Die Stiftung Cerebral engagiert sich grundsätzlich in allen Bereichen die mit-helfen, die Selbstbestimmung, die Selbstständigkeit und Integration der Betroffenen zu fördern und die Lebensqualität zu erhöhen. Schwerpunkte der Unterstützungsarbeit bilden die Mobilität, die Pflege, der Hilfsmittelbereich sowie Entlastungs- und Erholungsangebote. Die Stiftung schafft Arbeits- und Wohnheimplätze und investiert in die Forschung und Entwicklung von neuen Hilfsmitteln.

Die Stiftung Cerebral entwickelt auch eigene Projekte. Ein Projektbeispiel ist die nationale Veiovermietung für Menschen mit Behinderungen. An verschiedenen Standorten in der Schweiz können Menschen im Rollstuhl dank der Stiftung Cerebral Spezialvelos mieten und so Ausflüge realisieren.

Eine cerebrale Bewegungsbehinderung verändert fast alles

Eine cerebrale Bewegungsbehinderung verändert fast alles – ungewollt und unverschuldet. Denn niemand hat ein solches Handicap selbst verursacht. Das ist Schicksal. Meistens von Geburt an. Deshalb gibt's unsere Stiftung und deshalb sind wir jederzeit für die Betroffenen und ihre Familien da und helfen wo wir können.

Finanzierung hauptsächlich über Spenden

Die Stiftung Cerebral finanziert sich hauptsächlich über Spenden, Legate und Erbschaften.

Dank einer straffen und leistungsfähigen Organisation sind die Verwaltungskosten minimal und die Spenden können dadurch optimal für den zugeordneten Zweck eingesetzt werden. Die Schweizerische Stiftung für das cerebral gelähmte Kind ist von der ZEWO als wohltätige Organisation anerkannt und untersteht der Aufsicht des Eidgenössischen Departements des Innern. Die Stiftung Cerebral arbeitet eng mit der Vereinigung Cerebral zusammen und unterstützt diese finanziell.

Weitere Informationen erhalten

Sie unter:

Schweizerische Stiftung für
das cerebral gelähmte Kind
Erlachstrasse 14
3001 Bern
Tel. 031 308 15 15
www.cerebral.ch

Das Schwungrad meint...

Achtung Virus

Allein die Mithilfe, dieses einzigartige Projekt aufzubauen, ist an und für sich interessant. Man benötigt dazu eine ganz besondere Einstellung zur Sache. Keine Person allein ist dazu fähig, es braucht immer eine Gruppe. Jeder Einzelne leistet dazu seine Arbeit, damit das Ganze am Schluss auch existieren kann.

Mit diesen Zeilen möchte ich euch zur neuen Betriebssaison ermuntern, für unsere Bahn weiterzumachen. Mitte August wird mit einem grossen Fest die Fertigstellung der Ausbauarbeiten bis Oberwald gefeiert. Dann haben wir wieder ein Ziel erreicht. Ab diesem Datum ist also die gesamte Bergstrecke der Furka Dampfbahn wieder befahrbar. Einige Enthusiasten wollten dieses Ziel bereits im Jahr 1996 erreichen...

Die Vernunft und viele andere Sachen zwangen uns aber, einen langsameren Weg zu gehen. Mit der Ankunft des Zuges in Oberwald am 12. August feiern wir das erreichte **Etappenziel**. Alle Helfer dieses

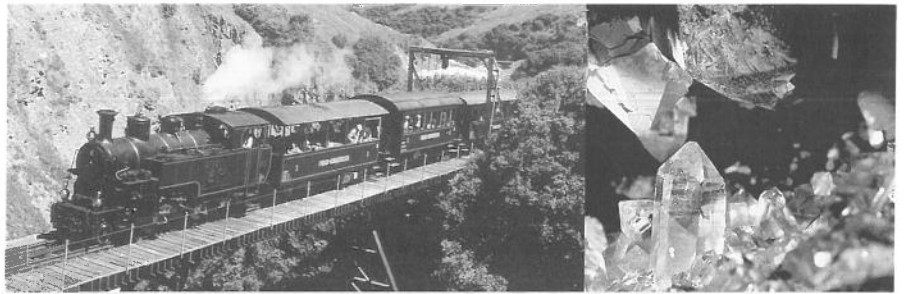
grossartigen Bahnbaues wissen aber auch, dass die Arbeit weitergeht. Denn all die nächsten Jahre benötigt es Tausende von Fronarbeiterstunden, damit der Zug überhaupt fahren kann.

Seit 1988 arbeite auch ich an diesem schönen Bahnprojekt mit. Es gibt viele Möglichkeiten der Mithilfe, man kann überall seinen Beitrag leisten. Hauptsache ist, dass man den Virus, der einem befallen hat, in den Griff bekommt. Er ist nicht tödlich, aber auch nicht heilbar.

In diesem Sinne lade ich euch ein, uns am Gletsch-Märt vom 13. bis 15. August zu besuchen. Dort werdet ihr über alles Weitere informiert, was für unsere Bahn zu tun ist.

Das meint euer Schwungrad

Bei den ausgeschriebenen «Reisen von Dampf-Reisen Ostschweiz» sind auch Teilnehmer willkommen, die mit eigenem Billett unterwegs zusteigen. Bitte verlangen Sie jeweils das detaillierte Tagesprogramm.



Wasserschloss retour 2010

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

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

Sonntag, 27. Juni 2010	Donnerstag, 12. August 2010
Sonntag, 4. Juli 2010	Sonntag, 22. August 2010
Donnerstag, 8. Juli 2010	Sonntag, 5. September 2010
Donnerstag, 15. Juli 2010	Sonntag, 12. September 2010

Von Luzern mit dem Postauto via Brünnigpass nach Innertkirchen, Fahrt in die unterirdischen Anlagen der Kraftwerke Oberhasli (3 Kilometer langer Tunnel, tief unter dem Grimsel-Stausee). Besuch der märchenhaften Kristallgrotte, Weiterfahrt mit dem Postauto zur Grimselpasshöhe nach Gletsch (geschütztes Ortsbild), gemeinsames Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône. Der krönende Abschluss ist die Erlebnisfahrt mit der attraktiven Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) von Gletsch nach Realp. Anschliessende Rückfahrt mit dem Postauto direkt nach Luzern.

Preise:

CHF 126.–	Pauschalpreis für Erwachsene (Einheitstarif)
CHF 36.–	Pauschalpreis für Jugendliche bis 16 Jahre
CHF 17.–	Pauschalpreis für Kinder bis 10 Jahre

Inbegriffen sind die Reiseleitung, alle Fahrten mit dem Postauto, geführte Besichtigung des Kraftwerkes Grimsel und der Kristallkluft Gerstenegg, das Mittagessen im historischen Hotel Glacier du Rhône in Gletsch (ohne Getränke), und die Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Gletsch nach Realp in 2. Klasse.

Mittagessen:

Saison-Salat, Tagesteller «Glacier du Rhône» (2-Gang-Mittagessen)
Kinder bis 10 Jahre essen gratis.

Fahrplan:

Luzern Postauto	ab	08:30	Carparkplatz Inseli (hinter Bahnhof/KKL)
Treffpunkt Parkplatz Gerstenegg		10:05	
Kraftwerk Grimsel 2/Kristallkluft		10:20 – 12:20	
Gletsch	an	13:00	Mittagessen bis 14.00 bzw. 14.30
Gletsch DFB	ab	14:10	(bis 12.08.10) 14.40 (22.08.10 bis 12.09.10)
Furka	an	14:45	15.15
Furka	ab	15:05	15.40
Realp	an	15:50	16.25
Realp Postauto	ab	16:00	16.30
Luzern	an	17:30	18.00

Auskunft und Buchung:

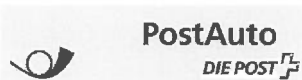
Buchung bis 7 Tage vor Reisetag
Telefon 0 848 000 144

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

E-Mail Reisedienst: reisedienst@dfb.ch
www.dfb.ch

Billetverkaufsstelle:

Reisedienst DFB / Sonderbillett für alle drei Leistungsträger

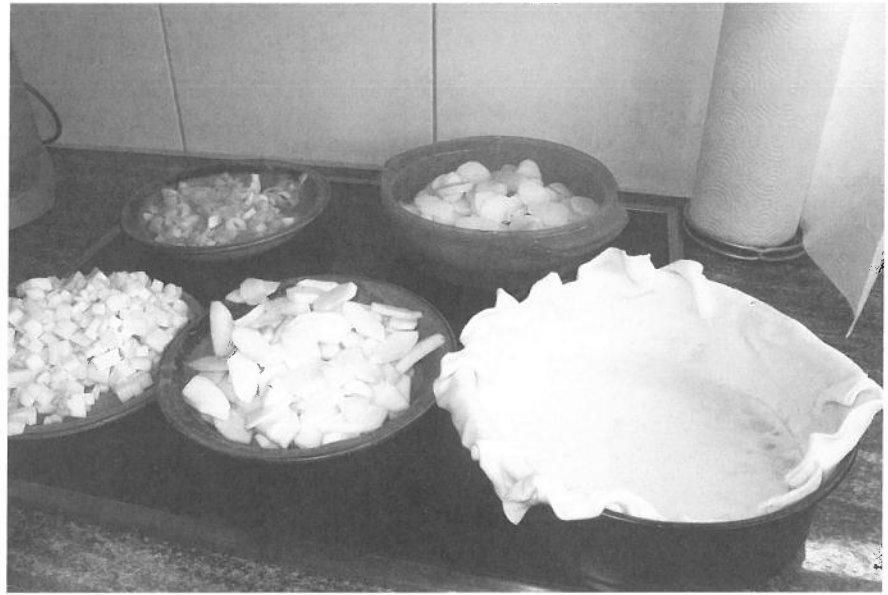


GRIMSELWELT





Die gebackene Pastete ist wirklich eine Augenweide
Cette terrine est un plaisir pour les yeux



Die sorgfältige Bereitstellung aller Zutaten ist wichtig
La préparation des ingrédients est importante

(Fotos: R. Traub)
(photos : R. Traub)

Choléri

Ausgewählt von Ruedi Traub

Als im Wallis die Cholera ausbrach, wurde der dazumal übliche Tauschhandel von Nahrungsmitteln wegen Ansteckungsgefahr verboten. Jeder Haushalt hatte dann mit den spärlichen Lebensmitteln die vorhanden waren, eine Art Pastete hergestellt. Diesen Kuchen nannte man dann «Cholera» (im Obergoms «Choléri»). Die Rezepte sind von Familie zu Familie verschieden.

Das Rezept

Zutaten

Blätterteig oder geriebener Teig
600 g gekochte Kartoffeln (festkochend)
4 saftige Äpfel
4 Zwiebeln
500 g Gommerkäse
Salz, Pfeffer, Butter

Zubereitung

Ein rundes Kuchenblech mit dem Teig auslegen. Kartoffeln, mit Salz und Pfeffer gewürzt, fein schneiden. Äpfel scheibeln,

Zwiebel fein schneiden, Käse würfeln und alle Zutaten in Lagen einfüllen. Butterflocken zuoberst verteilen und das Ganze mit Teig abdecken. Mit Gabel einstechen. Die Choléri bei 180 Grad ca. 90 Min. knusprig-braun backen. Dazu kann man Salat servieren und Walliser Wein trinken.

Bemerkungen des Redaktors:

Anstelle von Zwiebeln kann fein gescheibelter Lauch verwendet werden. Gommerkäse lässt sich auch mit einem anderen milden Alpkäse ersetzen. Als praktisch für den Backvorgang erweist sich eine «Springform».

Das Rezept stammt, leicht abgeändert, von Philippe Rochat aus dem schönen Buch:

«Gaumenschmaus und Augenweide» von Friedrich Zemanek u.a., Mühleverlag Fiesch CHF 30.– 2003, ISBN 978-3-9521903-1-9

Impressum

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

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Claude Solloz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solloz@dfb.ch;
Peter Walser Herrenmattstrasse 11, 4132 Muttenz,
Tel. +41 61 328 05 70, pwalser@bluewin.ch;
Irene Schär-Hänni, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;
Christian Stern, Betrieb DFB AG, Tel. +41 32 622 35 17
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,
julian.witschi@dfb.ch;
Hansueli Fischer-Spuhler, Goldenbühlstrasse 130,
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,
furka.fischer@bluewin.ch

Herstellung, Druck: ea Druck + Verlag AG,
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln
Telefon 055 418 82 82 · Fax 055 418 82 84

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 41 888 03 03,
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
VFB Verein Furka-Bergstrecke
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke
Postfach 35, CH 3999 Oberwald VS

Erscheinungsweise: Vierteljährlich (Ende Februar,
Mitte Juni, Mitte 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.–

Rebatt: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

Was heisst hier «vernünftig»?

Von François Martin

Anfang der 80er-Jahre wäre es am vernünftigsten gewesen, überhaupt nichts zu unternehmen: keinen Verein zu gründen, auch keine Aktiengesellschaft und auf die Furka-Bergstrecke ganz zu verzichten.

Zum Glück haben sich Tausende von unvernünftigen Menschen zusammengetan, haben den VFB gegründet, dann die DFB AG und haben beschlossen, die Bergstrecke zu retten.

Eine Mehrheit der VFB-Vorstandsmitglieder und der DFB-Verwaltungsräte musste dann feststellen, dass es vernünftiger wäre, nur die Strecke von Oberwald nach Gletsch – bzw. Muttbach – wieder herzustellen, und sie eventuell bis zum Rhonegletscher / Belvedere zu verlängern. Dagegen wurde die Rekonstruktion des Scheiteltunnels und der Strecke entlang der Furkareuss als absolut unvernünftig betrachtet.

Zum Glück beschloss aber wenige Jahre später eine neue, unvernünftige Mehrheit,

doch die ganze Furka-Bergstrecke wieder herzustellen. Mit der Rekonstruktion wurde sogar ab Realp angefangen – aber mit dem Motto: «Oberwald ist unser Ziel».

Und noch vor kurzer Zeit waren einige Persönlichkeiten der DFB der Meinung, es wäre vernünftiger, die Wiederherstellung der Strecke Gletsch – Oberwald zu verschieben, und zuerst die Lok-Remise in Realp fertig zu bauen, die bestehende Linie gründlich zu sanieren, Personenwagen und Lokomotiven zu bauen und zu unterhalten.

Zum Glück sind wir einmal mehr unvernünftig gewesen, so dass unser Ziel Oberwald bald erreicht ist!

Ja – wir sind so weit! – Und nun?

«Rettet die Furka-Bergstrecke!» hiess unser Motto in den 80er-Jahren. Und wir haben sie gerettet – dank unserer «Unvernunft».

Und nun ist die Versuchung gross, einfach zu sagen: «Die Furka-Bergstrecke ist ge-

rettet!» – und in den Ruhestand zu treten...

Aber nein! Unser neues Motto soll heissen: «Unterhaltet die Furka-Bergstrecke! – Lasst Züge die Bergstrecke befahren! – Erneuert stetig die Linie, das Rollmaterial, die Infrastruktur!»

Und noch grösser ist die Versuchung, künftig nur noch vernünftig zu handeln. So hört man zum Beispiel: «Da es uns an Finanzmitteln, an Rollmaterial, und vor allem an Personal fehlt, können wir 2011 keine Ausflugszüge Oberwald – Gletsch anbieten.»

Das kann aber nicht sein! Die Ortschaft Gletsch dürfen wir nicht so im Stich lassen. Furka-Freunde, seid einmal mehr unvernünftig, findet eine Lösung, rettet die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch!

Ja, diese Unvernunft hat ihren Preis! Wir brauchen Geld und Arbeitskräfte!

Also, zahlende Vereinsmitglieder und Aktionäre, stetige und gelegentliche Fronarbeiter, Sponsoren und Geldgeber aller Art: bleibt der Bergstrecke treu!

Und findet neue unvernünftige Vereinsmitglieder und Aktionäre, neue unvernünftige Fronarbeiter, neue unvernünftige Sponsoren und Geldgeber!

Es lebe weiterhin die Furka-Bergstrecke!

Ausstellung im «Wasser Forum Gletsch»

Eis wird Wasser – Gletscher im Treibhaus

Von Hansueli Fischer

Das Zentrum der «Kraft des Wassers», das WASSER FORUM GLETSCH, ist fertig gestellt. Vier Ausstellungsräume und zwei renovierte historische Turbinen sind dem Besucher zugänglich. Die ältere, ein 110-jähriger Oldtimer, wird für die Besucher wieder in Betrieb genommen.

Planen Sie schon heute einen Besuch. 2010 wird im WASSER FORUM GLETSCH die Ausstellung «Gletscher im Treibhaus» zu sehen sein. In eindrücklichen Bildvergleichen wird der Gletscherschwund in den Alpen visualisiert. Zwei packende Tonbildschauen entführen den Besucher in die

Welt des Eises. Auf einer kurzen Wanderung im «Gletschbode» sind die Wegmarken des Gletscher-Rückzugs erkennbar.

Die Arbeiten zur Realisierung des WASSER FORUM GLETSCH wurden im Juli 2007 gestartet. In Etappen wurden Ausstellungs- und Turbinenräume renoviert und eingerichtet. Die historische Turbinenanlage, Baujahr 1899, wurde revidiert und präsentiert sich heute als Bijoux der frühen Wasserkraftnutzung.

Seit dem Frühjahr 2009 steht dem Besucher eine zweite Wasserkraftanlage aus den 40er-Jahren des letzten Jahrhunderts offen. In einem Nebengebäude des Hotel

Glacier du Rhône ist die stillgelegte Anlage sowie die alte Hochspannungs-Verteilanlage von Gletsch und des Goms zu bewundern. Dass früher zwei «Wächter» hier überwintert und jeweils Störungen behoben haben, oder später als die Anlage über die Winterzeit von Oberwald aus betreut wurde, der Einstieg in den Turbinenraum durch die Decke erfolgte, erfährt man bei spannenden Führungen welche durch die DFB angeboten werden. Mehr dazu: www.revita.ch.

Die Ausstellung «Gletscher im Treibhaus» ist vom 19. Juni bis 3. Oktober 2010 geöffnet.

Abschied von Max Zwald

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG

Der ehemalige Lokführer der HG 3/4 «Gletschhorn» ist nicht mehr.

Max Zwald wurde am 17.04.10 im 75. Altersjahr von seinen Leiden erlöst. Wir haben von ihm Abschied genommen, in unsern Gedanken aber lebt er weiter. Bei seiner Abdankung versammelte sich eine sehr grosse Schar von Freunden und Kollegen, darunter viele Mitarbeitende der Furka-Bergstrecke, welche ihm die letzte Ehre erwiesen. Seine Leidenschaft für Bahnen war sicher einmalig. Beruflich war er bei den SBB tätig. Einen grossen Teil seiner Freizeit widmete er der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, dem Verkehrshaus Luzern sowie als langjähriger Kadermann in der grössten Baugenossenschaft für Eisenbahner. Er war ein begeisterter Berggänger und grosser Naturfreund.



*Max Zwald vor der HG 3/4 «Gletschhorn»
Max Zwald devant la HG 3/4 «Gletschhorn»*

Die Faszination Dampfbahn bewog Max, 1993 unserer Freiwilligenorganisation beizutreten. Als engagierter Lokführer und Heizer führte er unzählige Dampfzüge über die Furka. Dabei hat er auch immer wieder jüngere Kollegen in seiner väterlichen, wohlwollenden Art in diese Tätigkeiten eingeführt und stand mit Rat und Tat zur Seite.

Dank seiner Berufserfahrung und seinen Fachkenntnissen war er auch als Stellvertreter ZIW in der Geschäftsleitung engagiert. Er widmete sich vor allem dem Einsatz des Lokpersonals und andern personellen Fragen dieser Abteilung. Mit seinen Ideen und seinem Engagement hat er die enorme Entwicklung dieses technischen Kulturgutes namhaft mitgeprägt. 2005 erreichte er die vom BAV definierte Alterslimite für Fahrpersonal. In seiner Kaderfunktion blieb er uns aber bis vor wenigen Monaten erhalten.

Wir haben mit Max Zwald nicht nur einen Arbeitskollegen, dem wir für seinen Beitrag und seinen Einsatz zu Gunsten unserer Bahn äusserst dankbar sind, sondern einen guten Kameraden und Freund verloren, den wir immer in Ehren und guter Erinnerung behalten werden.

Hinweis für das «dampf an der furka»

Wanderkarte für die Furka-Region

Von Hansueli Fischer

Auf die Eröffnung der DFB-Strecke Gletsch-Oberwald erscheint eine neue Wanderkarte. Sie erleichtert es, das Bahn- mit dem Wandererlebnis zu verbinden und die Furka-Bergwelt ausgiebig zu geniessen. Die Karte ist als ein mit Drahtspirale gebundener Block im Format 130 mal 210 Millimeter gestaltet. Sie umfasst 22 Wanderrouen zwischen dem Oberalppass und Bellwald. Der Massstab beträgt 1:50'000 (Ausnahmen 1:60'000). Gleichzeitig hat man Karten-

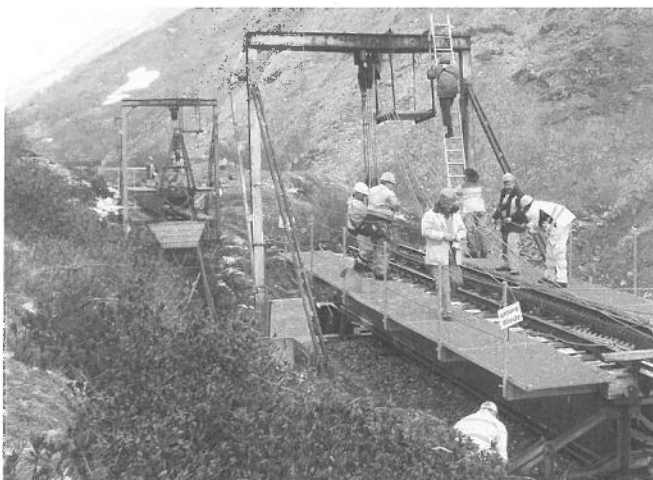
bild, Routenbeschreibung und Höhenprofil im Blickfeld. Mit Zusatzinformationen zu Bergwanderung, Dampfbahn und Region sowie einige Anzeigen (zur Mitfinanzierung) beträgt der Gesamtumfang 48 Seiten. Gedruckt werden 3000 Exemplare, verkauft werden sie zu Fr. 18.80. Die technische Herstellung erfolgt beim renommierten Kartenverlag Hallwag Kümmerly & Frey. Sie entspricht deren Reihe «Turn'nGo» und wird in einem Klarsichtetui geliefert.

Sie interessieren sich für DFB-Aktien mit Ausgabedatum 1989–2002?

Wir haben diese vorrätig.

Kontaktieren Sie uns:
Verein Furka Bergstrecke
Pepi Helg, Aarepark 2B, 5000 Aarau
Tel. 062 823 02 75
E-Mail: vfb.finanzen@dfb.ch

Den Erlös dieser Verkäufe überweisen wir an die DFB AG zwecks Finanzierung unseres technischen Kulturgutes Dampfbahn Furka Bergstrecke



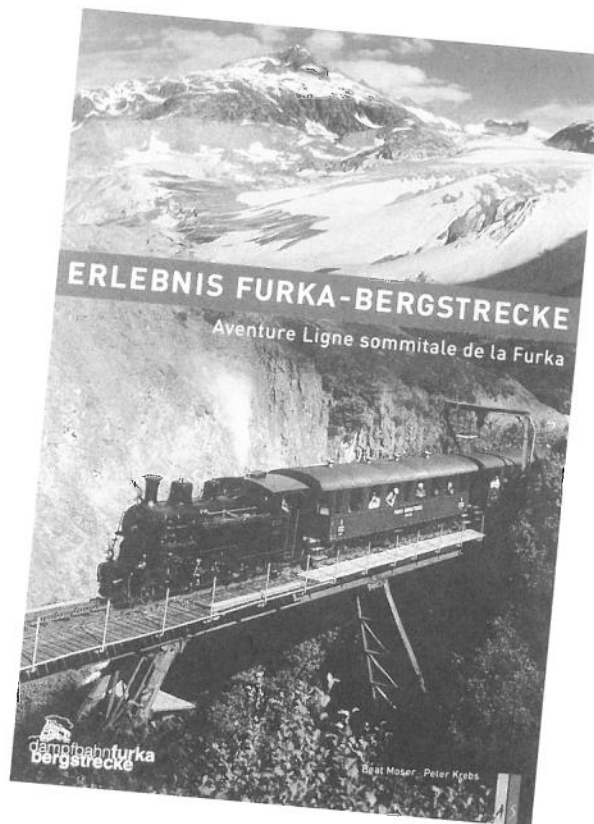
Montage der Steffenbachbrücke – Impressionen

Wie jedes Jahr waren auch am 20. Mai 2010 viele Zaungäste zugegen, welche interessiert dem Gang der Brückenmontage folgten. Erstaunlich ist die Schneemenge. Reichte diese doch letztes Jahr bis zur Brücke, hatte es im Frühling 2010 fast keinen Schnee.

Fotos: W. Gysi



Kennen Sie schon das neue offizielle Buch zur Wiedereröffnung der Furka-Bergstrecke?



Mitten in Europa – in der Region des St. Gotthard und an der Wasserscheide von Reuss und Rhone – erwartet den Reisenden die atemberaubende Dampffahrt auf der einstigen Paradenstrecke des weltberühmten Glacier Express.

Zur Wiedereröffnung des Streckenabschnittes Oberwald-Gletsch am 12. August 2010 erschien im AS Verlag das offizielle Buch zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke, das die wechselhafte Geschichte dieser Bahnverbindung in Wort und Bild umfassend präsentiert.

Verkehrsgeschichte an der Furka: Das Buch wird vom bekannten Publizisten für Tourismus- und Verkehrsgeschichte Peter Krebs mit verschiedenen Bild- und Textbeiträgen eingeleitet.

Rund um die Furka: Der bekannte Landschafts- und Werbefotograf Christoph Sonderegger zeigt mit spektakulären Fotos das touristische Umfeld an der Furka.

Erlebnis Furka-Bergstrecke: Aussergewöhnliche Fotos dokumentieren den Bahnbetrieb in ausgewählten Facetten von Realp bis Oberwald auf eindruckliche

Art. In ausführlichen Texten des auf diesen Themenbereich spezialisierten Eisenbahnhistorikers Beat Moser erfährt der Reisende viel Informatives zur Bahnstrecke. In diversen Stories wird in Text und Bild über Bahntechnisches, Baugeschichtliches und Sehenswertes berichtet. Ausflugstipps rund um die Furka schliessen das Buch ab.

Beschreibung: 208 Seiten, 220 vierfarbige Abbildungen. Text durchgehend in Deutsch und Französisch. Leinen mit Schutzumschlag, Format 21 x 27 cm. CHF 58,00 / € 36,50

Wo bekommt man dieses Buch?

Bitte kaufen Sie: im Webshop www.dfb.ch, während der Bahnbetriebszeiten in den Souvenirshops Realp, Gletsch und (neu) Oberwald oder direkt beim DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, CH-6460 Altdorf : Tel. +41/41/870 11 13, Fax +41/41/ 870 07 86 , E-Mail: souvenir@dfb.ch

Für Kunden in Deutschland oder im europäischen Ausland haben wir ein

spezielles **Auslieferungslager in Deutschland** eingerichtet. Sie vermeiden die Zollabwicklung und profitieren vom günstigeren Porto!

Bitte bestellen Sie im Internet oder direkt beim Souvenirhandel in Altdorf (s.o.). Sie erhalten die Ware aus Deutschland und die zugehörige Rechnung aus der Schweiz mit einem deutschen Zahlschein für ein Euro-Konto.

Versandkostenanteil Einzelverkauf: CHF 8,00 bzw. € 5,00. Grössere Sendungen nach Aufwand.

VFB-Sektionen im In- und Ausland erhalten beim Souvenirhandel den üblichen Nachlass.



Einweihung des Streckenabschnittes Oberwald–Gletsch

Freude herrscht an der Furka!

Von Hansueli Fischer

OBERWALD – Mit einer offiziellen Feier am 12. August, einem Dorfabend in Oberwald und einem dreitägigen Fest in Gletsch weiht die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ihr letztes Teilstück ein. Nach 28 Jahren und 10 Monaten gibt es die Bahnverbindung über den Furkapass zwischen Oberwald und Realp wieder.

Unentwegte haben Unmögliches möglich gemacht. Die dem Abbruch geweihte Bergstrecke ist wieder durchgehend befahrbar. In Vietnam verrostete Dampflokomotiven wurden wieder einsatzfähig gemacht, historische Wagen laden zum Mitfahren ein. Es ist unglaublich, was die Pioniere der ersten Stunde ausgelöst und jene der zweiten und dritten Stunde mit der gleichen Beharrlichkeit fortgeführt und – entgegen allen Vorhersagen – vollendet haben. Nun ist es gut, die «neue Furkabahn» zu feiern. Es geziemt sich aber ebenso, all jene zu feiern, die gekämpft, geplant, Hand angelegt und immer wieder Tiefschläge überwunden haben. Und bei aller Freude über das Erreichte ist das Künftige nicht zu vergessen.

Fast ein Jahrhundert

Die Ersteröffnung der Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) hatte 1914 und die – glücklicherweise erfolgreichere der Furka-Oberalp-Bahn (FO) hatte 1925 stattgefunden. Der durchgehende elektrische Betrieb begann 1942. Ob mit Dampf oder Strom – das schroffe Hochgebirgsklima begrenzte den Betrieb über die Furka auf eine kurze Saison. Dies wurde 1982 mit der Inbetriebnahme des Furka-Basistunnels geändert. Die Sommerverbindung wurde zur wirtschaftlich interessanteren Ganzjahresverbindung.

Die entbehrlich gewordene Bergstrecke sollte abgebrochen werden. Bahnfreunde protestierten nicht nur – sie handelten auch. Sie sammelten sich im VFB, er-

kämpften den «Abbruch der Abbrucharbeiten», sie planten, holten Bewilligungen ein, sammelten Geld und Material. Mit bescheidenen Mitteln stellten sie von Realp aus das – grösstenteils – mit Zahnstangen versehene Gleis wieder her. Ab 1992 verkehrten die Züge bis Tiefenbach, 1993 bis Furka und 2000 bis Gletsch. Nun ist Oberwald erreicht.

Schienen allein genügen nicht. Die Pioniere haben Dampflokomotiven aufgespürt, heimgeschafft oder ausgeliehen, aufgearbeitet und für einen sicheren Betrieb ausgerüstet. Personen- und Dienstwagen wurden gekauft oder als Geschenk übernommen, aufgearbeitet, ausgerüstet. Dieselfahrzeuge für den Rangier- und Schiebetrieb wurden gleichermaßen bereitgestellt. Sie sind unentbehrlich für die Schneeräumung, zu der auch Fräsen und anderes Gerät beschafft werden mussten. Baumaschinen und Strassenfahrzeuge kamen hinzu.

Menschen im Mittelpunkt

Wenn hier die Wiedergeburt der Bergstrecke in wenigen Sätzen zusammengefasst wird, ist zu bedenken, dass unzählige Probleme gelöst, Auseinandersetzungen bestanden, Millionenbeträge beschafft und unter Entbehrungen gewaltige Arbeitsleistungen vollbracht wurden. Nicht zu vergessen ist die Heranbildung der für die Sicherheit der Fahrgäste Verantwortlichen. Heizer, Lokomotivführer, Zugchefs, Fahrdienstleiter und andere Spezialisten müssen geschult und geprüft werden.

Wer an der Furka solcherart geplant, gekämpft und gewerkt hat, trägt einen besonderen Namen: «Froni». Frondienst an der Furka bedeutet Kameradschaft in einem internationalen Team, Erlebnis einer grandiosen Bergwelt, sinnvolle Freizeitgestaltung, Einsatz zu Gunsten der Allgemeinheit und Horizonterweiterung.

Ohne die grenzüberschreitende Gemeinschaft der Frondienstleistenden – eben der Fronis – hätten jene Leute Recht bekommen, welche die Wiederherstellung der Bergstrecke für unmöglich und die Pioniere für unbelehrbar hielten. Genau diese «unbelehrbaren Pioniere» setzten und setzen geistige und manuelle Fähigkeiten, Zeit, Kraft und Geld für die Bahn ein. Damit ist es nach «Oberwald» keineswegs Schluss. Im Gegenteil: Die zu unterhaltende Strecke ist länger und der Betrieb noch anspruchsvoller geworden.

Struktur, Leitung und Betrieb

Am Anfang war der Verein. Der VFB hat sich entwickelt und bleibt als Vermittler von Fronis, Verbreiter von Werbung und als Beschaffer von Geld so wichtig wie je. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG betreibt die Bahn als Konzessionärin. Die DFB AG ist mit Verwaltungsrat und Geschäftsleitung strukturiert wie ein mittelgrosses Unternehmen. Die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) hat die Aufgabe, das Kulturgut zu sichern und Mittel für die Investitionen zu beschaffen.

Die Führung eines – zum überwiegenden Teil – mit Frondienstleuten arbeitenden Unternehmens ist anspruchsvoll. Immer wieder kommen neue Teams zum Einsatz, bei dem spezielles Wissen und spezielle Fähigkeiten bestmöglich zu nutzen sind. Die Leute wollen instruiert und geführt werden. Immer wieder müssen Ziele, Absichten und Abläufe erläutert werden. Kaderfunktionen werden selten gesucht, weil man «einfach einmal selber Hand anlegen» will. Sie sind aber wichtig, um die verfügbaren Kräfte bestmöglich einzusetzen und den Arbeitenden befriedigende Ergebnisse zu ermöglichen.

Wo das Zusammenspiel Tausender Vereinsmitglieder und Aktionäre und Hunderter Frondienstleistender funktionieren soll, bedarf es einer offenen Information. Dafür bildet das vierteljährlich erscheinende «dampf an der furka» nach wie vor das Grundgerüst. Immer wichtiger werden aber Internet und andere Wege der elektronischen Kommunikation. Sie ermöglichen schnelles Agieren und Reagieren. Zu beachten ist, dass herkömmliche und

neue Informationsinstrumente nur dann Früchte tragen können, wenn sie selber rasch und kompetent mit Informationen gespeist werden.

In einer Unternehmung, die aufgebaut ist und Fuss gefasst hat, zeigt sich unweigerlich ein Generationenproblem. Wer lange gearbeitet und gekämpft hat, möchte oder muss kürzer treten. Hat er oder sie ei-

ne Nachfolgerin oder einen Nachfolger? Wo finden sich begeisterungsfähige jüngere Leute? Gibt man ihnen Ansporn, Chance und Verantwortung? Ist man sich auf allen Stufen bewusst, dass nicht die Unersetzlichen gross herauskommen, sondern jene, die sich bei geregelter Nachfolge zurücklehnen und zurückziehen können?

Dank und beste Wünsche

Dieses «Wort zum Feiertag» darf nicht enden, ohne ein herzliches Dankeschön an alle, die zur Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke beigetragen haben. Zu wünschen ist, dass sie möglichst lange dabei bleiben, die Nachfolge frühzeitig und gut regeln, und die «Früchte der Arbeit» gebührend geniessen können.

Aus dem VFB

Neuer Finanzchef und Strategie fürs Nach-Oberwald-Zeitalter

Von Julian Witschi

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist finanziell gesund. Dies bestätigten die Delegierten durch die einstimmige Abnahme der Jahresrechnung an der DV vom 24. April in Olten. Um den Betrieb der DFB noch stärker unterstützen zu können, was mit der Eröffnung nach Oberwald nötig ist, sind neue Mitglieder gesucht.

Wie der neue Finanzchef des VFB, Pepi Helg, an der Delegiertenversammlung berichtete, konnte der Förderverein einmal mehr seine Verpflichtungen übererfüllen und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB AG) im Jahr 2009 rund 321'000 Franken überweisen. Diese Mittel benötigt die Betreibergesellschaft zur Deckung der Betriebsdefizite. Weitere 20'000 Franken gingen vertragsgemäss aus der Zentralkasse an die Wagenwerkstätte Aarau, der gleiche Betrag wurde für die Vereins-Chronik zurückgestellt, über deren Produktion aber erst nach den Festivitäten und der Sichtung der verschiedenen geplanten Werke aus anderen Federn beschlossen wird. Bei Einnahmen der Zentralkasse von 457'000 Franken entstand ein kleiner Überschuss von genau 8431.65 Franken.

Reklamationen wegen der Erhöhung der Mitgliederbeiträge habe es praktisch keine gegeben, sagte Helg. Die Rechnungsrevisoren attestierten ihm und sei-

nem Vorgänger René Dergias, der gesundheitsbedingt vergangenen Herbst zurücktreten musste, eine ordnungsgemässe Rechnungsführung. Jahresbericht und Jahresziele des ZV (siehe separater Beitrag) wurden von allen 42 anwesenden Delegierten gutgeheissen. Der sechsköpfige Zentralvorstand erhielt von 41 Delegierten die Décharge, einer enthielt sich. VFB-Präsident Robert Frech musste sich für diese DV wegen gesundheitlichen Problemen entschuldigen, er hat nach einem kurzen Unterbruch inzwischen wieder die Arbeit für den Zentralvorstand aufgenommen.

Das Budget für 2010 bewegt sich in ähnlichem Rahmen wie 2009. Allerdings ist der Kooperationsvertrag mit der DFB AG zu erneuern, wobei auch der darin enthaltene Mindestbeitrag des Vereins von 200'000 Franken zur Diskussion steht. Die AG benötigt zusätzliche Mittel. Einen Teil dieses Mehrbedarfs aus dem Wachstum nach Oberwald leisten die Mitglieder durch die vergangenes Jahr eingeführte Beitragserhöhung. Unerlässlich sind aber weitere Mitglieder. Deshalb sind vom Zentralvorstand alle Furka-Freunde aufgerufen, Mitglieder zu werben! Gefordert sind insbesondere die deutschen Sektionen, wo sich die Bestände seit Jahren mehrheitlich nach unten entwickeln. Die Delegierten nutzten die Gelegenheit zu einem Austausch von Rezepten in dieser Sache. Nicht zufrieden sein kann der Zentralvorstand mit dem Stand der Statutenrevision. Das Vorhaben hat sich als komplexer, arbeitsintensiver und aufreibender herausgestellt, als erwartet. Er begrüsst daher



Die Delegiertenversammlung des VFB in Olten
Assemblée des délégués ALSF à Olten

den Anstoss der Sektionsvertreter der Romandie, von Aargau, Bern und Edelweiss, die Statutenkommission neu zu beleben, sodass die revidierte «Vereinsverfassung» möglichst an einer DV im Herbst dieses Jahres beschlossen werden kann. Als Kommissionsmitglieder stellten sich vom ZV Bernd Hillemeyr und Pepi Helg zur Verfügung, aus den Reihen der Delegierten François Martin (Romandie), Peter Grünig (Bern), Kurt Baasch (Edelweiss), Fritz Schmutz (Zürich) und Peter Witkop (Niederlande).

Auf Antrag der Sektion Zürich leitete der Zentralvorstand auch Massnahmen ein, um das Meldeprozedere von frondienstwilligen Neumitgliedern gegenüber den Sektionen transparenter zu gestalten. Die Mitgliederdatei wurde entsprechend ergänzt und die Laufwege neu geregelt. Umstritten war der Antrag der Sektion Edelweiss, die Delegiertenkontaktdaten an die Delegier-



ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeyr überreicht den Pokal der besten Baugruppe an Hans-Walter Beyeler von der Sektion Ostschweiz

Le vice-président Bernd Hillemeyr remet la coupe du meilleur groupe de travail à Hans-Walter Beyeler de la section Ostschweiz

ten offen zu legen. Der ZV hielt fest, der Datenschutz sei in den letzten Jahren deutlich verschärft worden. Nach ausführlicher Diskussion stimmten die Delegierten klar dem Vorschlag zu, in den neuen Statuten eine Regelung zu verankern.

Vor dem offiziellen Teil und dem Mittagessen waren die DV-Teilnehmer von DFB-Marketingchef Paul Güdel über die Festivitäten zur Streckeneröffnung nach Oberwald detailliert informiert worden. SFB-Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl orientierte über den Mittelbestand und -bedarf der Stiftung sowie deren Projekte. Ein weiterer Schwerpunkt waren die Erläuterungen von Max Annen über den Stand der Internetplattform *dfb.ch*. Er präsentierte etwa die in Entwicklung befindliche Datenbank mit klar regelbaren Zugriffsrechten. In Vorbereitung ist auch ein Ticketreservationssystem. Grund zum Feiern hatte zum Schluss der DV die Sektion Ostschweiz. Sie wurde von der Jury für ihren konstanten und engagierten Einsatz zur besten Baugruppe des Jahres gekürt. Vizepräsident Hans-Walter Beyeler nahm den Wanderpokal stellvertretend für seine Sektion und deren Frondienstleistende entgegen.

Strategie des VFB

Von Robert Frech, Präsident VFB

Der Zentralvorstand hat in diversen Sitzungen das Thema Strategie des VFB für die nächste Zukunft – d.h. für die nächsten fünf Jahre – eingehend diskutiert und dabei folgende Feststellungen und Erkenntnisse formuliert:

Der VFB muss aus acht wichtigen Gründen dringend wachsen:

- 1) Festzustellen ist, dass sich in unserem Mitgliederbestand eine gefährliche Überalterung bemerkbar macht.
- 2) Als Folge davon müssten wir weniger Frondienstleistungen, z.B. die Besetzung in den Bauwochen, hinnehmen.
- 3) Trotz der Erhöhung des Mitgliederbeitrages im Jahre 2009 werden die Einnahmen stagnieren oder sogar rückläufig sein.
- 4) Die finanziellen Abgeltungen an die DFB AG werden steigen

- 5) Die vorhandenen Ressourcen für den zukünftigen Betrieb der Dampfbahn genügen nicht mehr und müssen erhöht werden.
- 6) Unsere Fachkräfte und Spezialisten in den Werkstätten Aarau und Chur kommen in die Jahre, Nachfolger zu finden und für freiwillige Arbeitsleistungen zu motivieren wird schwieriger werden.
- 7) Die Gründergeneration, welche sich für die Rettung der Furka-Bergstrecke stark einsetzte, stirbt langsam aus.
- 8) In vielen Sektionsvorständen ist bis heute keine Nachfolgeplanung erfolgt.

Der ZV will aus obigen Gründen folgende Massnahmen in die Wege leiten:

- 1) Die Mitgliederzahl muss in den nächsten Jahren massiv erhöht werden. Damit wird erreicht, dass die steigenden un-

gedeckten Betriebskosten der DFB AG durch den VFB gedeckt werden können.

- 2) Der Frondienstaufwand wird sich nach der Eröffnung der gesamten Strecke Realp–Oberwald im Bereich der letzten beiden Jahre bewegen. Gemäss Angaben der Abteilungen Bau und ZfW wird er eher noch zunehmen. Mit andern Worten: Wir brauchen nicht nur neue Mitglieder, sondern benötigen auch Mitglieder, die bereit sind Frondienst zu leisten.
- 3) Die Arbeit des Frondienstes ist aufzuwerten
- 4) Der Auftritt in die Öffentlichkeit des VFB soll mit Hilfe der Sektionen intensiviert werden. Der Vereinszweck muss nach aussen mit aller Kraft und medialen Möglichkeiten sichtbar gemacht werden
- 5) Die Zusammenarbeit unserer drei Organisationen muss auf allen Ebenen verstärkt und gefördert werden. Sie muss auf der Basis offen und ehrlich stattfinden. Das Schönreden kritischer Situa-

tionen schadet der ganzen Sache und vermittelt ein Bild der falschen Sicherheit.

- 6) Der Führungsstil der leitenden Organe ist den heutigen Erfordernissen anzupassen.
- 7) Eine vorausschauende Vereinsführung ist anzustreben. Die notwendige Nachfolgeplanung in allen Gremien muss ein dauerndes Thema sein.
- 8) Der Informations- und Meinungsaustausch muss auf allen Ebenen sichergestellt werden, indem man überall «die gleiche Sprache» spricht.
- 9) Unnötiger Kräfteverschleiss innerhalb der drei Organisationen ist zu ermitteln und anschliessend zu eliminieren.

Erste Beschlüsse und Massnahmen:

Der ZV hat deshalb als erste Massnahme beschlossen, sein Ressort Kommunika-

tion und Anlaufstelle personell auszubauen, denn dieses figuriert als wichtiges Bindeglied innerhalb des Vereins mit den Sektionen und der DFB AG in Sachen Zurverfügungstellung von Freiwilligenarbeit. Gleichzeitig wurde mit der Geschäftsleitung der DFB AG vereinbart, dass sie Peter Schwarzenbach, Chef Personaldienst, in den ZV delegiert. Der ZV hat ebenfalls beschlossen, ein ZV-Mitglied an der kommenden Aktionärsversammlung als VR-Kandidat zur Wahl zu stellen. Dieses Recht soll im zu erneuernden Koordinationsvertrag zwischen VFB und DFB AB festgeschrieben werden. Der ZV ist überzeugt, dass mit diesen Massnahmen eine noch bessere Basis des gegenseitigen Vertrauens geschaffen werden kann. Der ZV hofft deshalb auf die volle Unterstützung aller Aktionäre für unsere Anliegen.

Freude herrscht

Liebe Mitglieder

Denken Sie daran, wie vor 27 Jahren alles begann:

»Rettet die Furka-Bergstrecke«, so fing es an.

Nun wird wahr unser Furka-Traum, Freude herrscht – man glaubt es kaum.

*Hans-Walter Beyeler, Vizepräsident
VFB Sektion Ostschweiz;
mitgeteilt von Julian Witschi*

Fahrzeugvermietungen der Dieselcrew

Jürg Bolliger, Leiter Dieselcrew

Aktuell sind bzw. waren zwei Dieseltraktoren der DFB auf fremden Gleisen im Einsatz. Der Zahnradtraktor Tmh 986 (Zahnrad-System Rigggenbach) wird im neuen Engelbergtunnel der Zentralbahn eingesetzt, der Adhäsionstraktor Tm 92 auf dem meterspurigen Netz der Griechischen Staatsbahn OSE zwischen Tripoli und Kalamata (Peloponnes)!

Die Vermietungen bringen der DFB willkommene zusätzliche Einnahmen, bedeuten für die Dieselcrew aber auch einiges an zusätzlichem Arbeitsaufwand.

Tm 92, Löschzug in Griechenland

Nachdem der Tm 92 Ende 2009 in Realp bereits eingewintert war und dessen Laderaum als Zwischenlager für aus der in Revision befindlichen Diesellok HGm 51 ausgebaute Teile eingerichtet war, erreichte uns die Anfrage einer Schweizer Schienenschleiffrirma, ob wir ein Dieselfahrzeug für einen Einsatz in Griechenland vermieten könnten. Da der Tmh 986 bereits vermie-

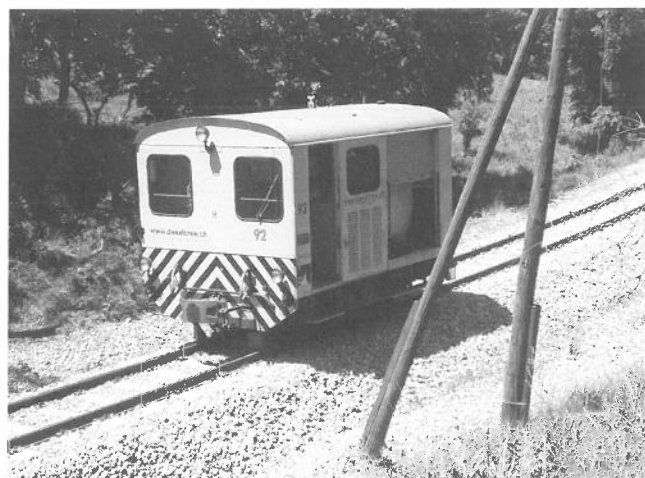
tet und die Revision des Tm 91 noch nicht abgeschlossen war, kam dazu nur der Tm 92 (Einsatz als Rangiertraktor in Gletsch, im Jahr 2009 in Realp) in Frage. Wer die Verhältnisse vor Ort kennt weiss, dass bereits im November damit zu rechnen ist, dass heftige Schneefälle die Zufahrt zum Depotgelände innert kurzer Zeit verunmöglichen können. Rasches Handeln war also angesagt – sollte das Geschäft zu Stande kommen, musste der Traktor schnellstmöglich ins Unterland gebracht werden. Nach einer Besichtigung des Fahrzeuges (der Traktor musste dazu vom ersten Schnee befreit werden ...) war klar, dass die Vermietung realisiert werden soll. Damit der Tm 92 für die Einsätze auf der Meterspur-Bergstrecke der OSE gerüstet ist, musste das Fahrzeug einer umfangreichen Kontrolle unterzogen werden. In Goldau stellte uns Martin Horath dazu einen Teil seiner Werkstätte zur Verfügung. Die beiden Mechaniker Ernst Valotti und Walter Wäfler machten dort das Fahrzeug,

d.h. insbesondere dessen Dieselmotor Saurer C 415 D, für den geplanten Einsatz fit. Nachdem der Traktor Anfang Februar dem Mieter formell übergeben (man kann sich dies ähnlich der Übergabe einer Mietwohnung vorstellen) und die beiden Lokführer einer deutschen Firma in Goldau auf dem Fahrzeug instruiert waren) fand der Transport auf dem LKW in Richtung Peloponnes statt. Die Fahrt führte nach Ancona, von da mit der Fähre nach Patras und auf der Strasse weiter via Korinth nach Tripoli, wo das Fahrzeug auf das Gleis der OSE aufgesetzt wurde.

Nachdem es aufgrund von fehlendem Lotsen zu Verzögerungen kam, wurde der Traktor ab Anfang April bis Mitte Mai auf der Strecke eingesetzt. Dank einem mietweise eingesetzten GPS-System konnten wir die Einsätze dabei mitverfolgen. Der Tm 92 wurde bei Schienenschleifarbeiten als Löschfahrzeug eingesetzt. Dazu wurde in seinem Laderaum ein Wassertank installiert.



*Tmh 986 beim Schotterladen
Tmh 986 lors du chargement de ballast (photo: Adolf Odermatt)*



*Tm 92 zwischen Zevgotatio und Tripoli (GR) im Einsatz
Tm 92 engagé entre Zevgotatio et Tripoli (GR) (photo: Speno)*

Fotos zum Einsatz sind auf dem Internet unter <http://www.dieselcrew.ch/aktuell-92.html> einsehbar.

Der Traktor wurde uns Ende Mai in Realp zurückgegeben. Da in Griechenland nicht alle geplanten Arbeiten ausgeführt werden konnten besteht die Möglichkeit, dass der Tm 92 zu einem späteren Zeitpunkt einen zweiten Einsatz leisten wird.

Tmh 986, das Zahnrad-Arbeitstier

Für die Traktion der Bauzüge im neuen Engelberg-Tunnel der Zentralbahn (Ersatz der 250 %-Steilrampe durch einen Tunnel mit einer Steigung von 105 %) wurden wir angefragt, ob wir den von uns im Jahr 2005 übernommenen und noch nicht auf die DFB-Normalien umgebauten Brünig-

Zahnradtraktor Tmh 986 (Zahnradsystem Rigggenbach) vermieten könnten. Im Hinblick auf zusätzliche Einnahmen waren wir auch hier interessiert.

Damit ein solcher Tunnel-Einsatz überhaupt zulässig ist, musste das Fahrzeug vorgängig mit einer Partikelfilter-Anlage ausgerüstet werden. Unser Mitarbeiter Adolf Odermatt, der «Götti» des Fahrzeuges, hat dieses System zusammen mit einer spezialisierten Firma in den Tmh eingebaut.

Für die Oberbauarbeiten wurde der Traktor zweischichtig eingesetzt. Während der Tagschicht wurde das Gleis eingeschottert, in der Nacht wurden die Schienen verschweisst. Bis Anfang Mai ergab dies bereits mehr als 70 Arbeitsschichten!

Vom strengen Einsatz sind sowohl Fahrzeug als auch Instandhalter stark gefordert. Adolf Odermatt hat in mehreren Aktionen die am Fahrzeug notwendigen Reparaturen durchgeführt; wöchentlich leistet er Wartungs- und Kontrollarbeiten. Einen herzlichen Dank an ihn!

Bis zur Fertigstellung des Tunnels wird der Tmh 986 für Arbeiten an der Fahrleitung und den Sicherungs- bzw. Signalanlagen eingesetzt.

Nach Abschluss des Zentralbahneinsatzes müssen am Fahrzeug umfangreiche Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Für das Jahr 2011 ist bereits eine Anfrage für einen Zahnradeinsatz im Ausland vorhanden. Lassen wir uns überraschen, ob daraus etwas wird!



*Tmh 986 beim Transport zum Engelbergtunnel
Tmh 986 lors du transport vers le tunnel d'Engelberg (photo: Adolf Odermatt)*



*Verlad des Tm 92 in Goldau auf den LkW
Chargement du Tm 92 sur le poids-lourd à Goldau (photo: Martin Horath)*

Einen Sommer lang hiess es auf der Furka-Bergstrecke:

Umsteigen an der Wilerbrücke!

Von Arthur Meyer (Zugbegleiter/Gästabetreuer DFB)

Dass die Furka-Bergstrecke Jahr für Jahr erneut der Natur abgerungen werden muss, wissen alle, die schon einmal bei der Schneeräumung im Frühjahr dabei waren. Mit Naturgewalten hatte die Bahn von Anfang an zu kämpfen. Als besonders gefährdet haben sich dabei immer wieder die Brücken auf der Urner Seite erwiesen. Die besondere Geschichte der Steffenbachbrücke, die noch vor der Inbetriebnahme von einer Lawine weggerissen und schliesslich durch die heutige Konstruktion ersetzt wurde, ist allgemein bekannt. Dass auch die Wilerbrücke oberhalb von Realp einmal von der Natur zerstört wurde, und hier einen Sommer lang im freien Gelände umgestiegen werden musste, entzieht sich jedoch der Kenntnis vieler Furka-Enthusiasten.

Die komplette Fassung des Artikels folgt in einer der nächsten Ausgaben.



Schmelzwasser unterspülte am 10.05.1955 einen der vier Pfeiler des Furkareuss-Viadukts II, der sogenannten Wilerbrücke, und brachte das Bauwerk zum Einsturz. le 10.5.1955, l'eau de fonte a sapé les fondations d'un des piliers du viaduc de la Furkareuss II, aussi nommé pont de Wiler, et a fait s'effondrer l'ouvrage d'art.

Stratégie de l'ALSF

de Robert Frech, président ALSF

Au cours de plusieurs sessions, le Comité central a examiné et discuté de manière approfondie la stratégie de l'ALSF (Association Ligne sommitale de la Furka / Verein Furka-Bergstrecke VFB) pour l'avenir proche – c.-à-d. pour les cinq prochaines années – et a formulé les constatations et conclusions suivantes :

L'ALSF doit impérativement se développer pour huit raisons importantes :

1) Un dangereux vieillissement se fait sentir dans l'effectif de nos membres.

2) Il en résulterait que nous aurions à subir une baisse des prestations de bénévolat, par ex. lors de l'affectation des semaines de travail.

3) Malgré l'augmentation du montant des cotisations en 2009, les rentrées financières pourraient stagner, voire diminuer.

4) Les montants des allocations à verser au DFB SA vont augmenter.

5) Les ressources disponibles pour l'exploitation future du Train à vapeur ne suffisent plus et doivent être augmentées.

6) Nos ouvriers spécialisés et hommes du métier dans les ateliers d'Aarau et de Coire prennent de l'âge. Il deviendra plus difficile de trouver des successeurs et de les motiver à fournir des prestations de travail bénévoles.

7) La génération des fondateurs, qui s'était faite forte pour le sauvetage de la Ligne sommitale de la Furka, s'éteint lentement.

8) Dans beaucoup de comités de sections, aucun plan de succession n'a été établi.

Le Comité central veut dès lors mettre en œuvre les mesures suivantes :

1) Le nombre de membres doit être augmenté massivement au courant des prochaines années. De ce fait il sera possible à l'ALSF de couvrir les frais d'exploitation non-couverts du DFB SA.

- 2) Après l'ouverture de l'entier de la ligne Realp-Oberwald, le volume d'investissement sous forme de bénévolat correspondra à ce qu'il a été ces dernières deux années. Selon les indications des divisions construction et T&A, il faut même s'attendre à une augmentation. En d'autres termes : il nous faut non seulement de nouveaux membres, mais encore des membres disposés à faire du travail de bénévolat.
- 3) Le travail de bénévolat doit être revalorisé.
- 4) L'apparition publique de l'ALSF doit être intensifiée avec l'aide des sections. Le but de l'Association doit être mis en évidence avec force et avec tous les moyens médiatiques.
- 5) La collaboration de nos trois organisations doit être renforcée et favorisée à tous les niveaux. Elle doit se faire sur la base de l'ouverture et de la franchise. L'enjolivement, par la parole, de situations critiques nuit et transmet une fautive image de sécurité.
- 6) Le style de gestion des organes dirigeants doit être adapté aux nécessités actuelles.
- 7) Il faut aspirer à gérer une section de façon prévoyante. Dans tous les organismes la planification de la succession doit être un thème de réflexion continu.
- 8) L'échange d'informations et d'avis doit être assuré à tous les niveaux, tout en parlant « le même langage ».
- 9) Les gaspillages d'énergie à l'intérieur des trois organisations doivent être localisés, puis éliminés.

Premières décision et mesures

Comme première mesure, le Comité central a décidé de renforcer personnellement son ressort communication et service d'entraide, car dans les questions du travail de bénévolat il a un rôle important de lien avec les sections à l'intérieur de l'association et avec le DFB SA. En même temps, il a été convenu avec la direction du DFB SA que ce dernier délègue Peter Schwarzenbach, chef du personnel, au Comité central.

Le Comité central a aussi décidé de présenter, lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires, un membre du

Comité central comme candidat au Conseil d'administration.

Ce droit doit aussi être codifié dans le nouvel accord de collaboration entre l'ALSF et le DFB SA. Le Comité central est persuadé

que ces moyens permettront de créer une base de confiance mutuelle améliorée. Le Comité central compte donc sur le soutien total des actionnaires lors de l'élection.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren von Ende Juni bis Ende September.

Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, 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 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: Simone Hurter, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.v-f-b.info

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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: CH90 0076 5000 H086 3207 7, Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die 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.

L'Inspiration «Dampf an der Furka»

d'Oskar Laubi, président du Conseil d'administration

Si notre magazine ne paraissait pas déjà régulièrement, nous serions contraints de l'inventer. Pour comprendre le monde du DFB, pour réaliser comment les fonctions du DFB SA, de la Fondation et de l'Association se conditionnent et s'influencent, il faut lire ou du moins feuilleter attentivement le magazine.

Prenons par exemple le numéro de décembre 2009 : il y avait un compte-rendu sur la pose de la première pierre pour l'agrandissement du dépôt de Realp : le maître d'œuvre est le DFB SA, le financement est assuré par des donateurs et bienfaiteurs par l'entremise de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke). Le directeur de la SA donne un aperçu de la saison 2009 écoulée, avec quelques chiffres à l'appui. Le président du Conseil d'administration s'adresse à tous les lecteurs, annonçant l'augmentation de capital de la SA. Le responsable des finances de la SFB invite tous les lecteurs à faire des dons (exonérés d'impôts) à la Fondation. Un rapport de la centrale de l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF / Verein Furka-Bergstrecke VFB) décrit tout ce qui se passe d'intéressant pour les aides bénévoles dans ce fonds; des rapports et indications des sections précisent ces activités. Des rapports sur les activités de certains «Fronis» nous font comprendre ce que le Train de la Furka est pour eux. Les traductions françaises rendent intelligibles certains articles à nos amis francophones du Train à vapeur.

Les pionniers ont d'abord fondé une association. La vision d'une file de rails reconstruite par-dessus la Furka et d'une exploitation ferroviaire en traction vapeur avec locomotives et wagons historiques n'était toutefois réalisable, selon la loi sur les chemins de fer, que par une SA, en raison de la concession indispensable à cet effet. Ainsi, une SA a été formée il y a as-

sez précisément 25 ans. La Fondation, qui est un moyen adéquat pour obtenir des moyens financiers supplémentaires, n'a été fondée que plusieurs années plus tard. Depuis, les trois entités travaillent certes de façon autonome, mais – grâce aussi au «dampf an der furka» – restent orientées vers un but commun : la réalisation de la vision des pionniers.

La situation est devenue plus complexe au cours de ces dernières années : l'entreprise de bénévolat pure est soutenue par des employés fixes qui travaillent dans certaines positions clés; la construction et l'entretien de la ligne, du matériel roulant et des infrastructures nécessaires ont pris de l'ampleur, et avec eux les nécessités financières; des changements de génération ont eu lieu dans plusieurs fonctions, entraînant des changements de mentalités et de valeurs morales, etc. La communication entre les milliers d'adeptes du DFB - membres de l'Association, actionnaires, collabora-

teurs, donateurs, partenaires d'affaires, etc. – prend de l'importance. Une amélioration de la communication sera réalisée ces prochains jours : la conférence des présidents (CP – les présidents du Comité central, de la Fondation, du Conseil d'administration, de la direction et un rédacteur du procès verbal) se réunit pour une session constitutive. Pour des raisons juridiques, la CP ne peut pas devenir un organe de direction supérieur. Son but est l'amélioration de la communication directe entre les différents éléments du monde du DFB et la convention de règles de communication.

La formulation de règles de communication me paraît toujours plus importante – notamment en rapport avec internet. Qui doit communiquer quoi au public et comment ? Où et comment des questions, des revendications d'explications doivent-elles être placées, etc. ? Plus l'entreprise DFB est grande, plus le degré d'organisation est élevé – c'est inévitable. Il est cependant important que nous élaborions des solutions spécifiques au DFB qui répondent aux désirs de tous à l'intérieur du monde du DFB. Et il est important que le magazine «dampf an der furka» reste une plateforme de communication regroupant les unités d'organisation.

Avant de rouler, il faut entretenir

de Peter Bernhard, directeur DFB SA

REALP – Nous sommes tous heureux que le Train arrive à Oberwald. Il reste beaucoup à faire avant et après l'ouverture. Mettons-nous au travail !

Alors que j'écris ces mots le 13 mai, je regarde avec inquiétude la pluie qui tombe sans discontinuer. Mes pensées vagabondent vers la Furka avec le secret espoir que les conditions d'enneigement, favorables jusqu'à maintenant, ne se dégradent pas trop. Il ne va pas de soi que les équipes et les machines soient prêtes pour le déneigement de cette année.

L'avarie conséquente constatée sur la HGm51 – irremplaçable pour ces travaux – a pu être réparée à temps, grâce à des engagements spéciaux du Dieselcrew, pressé par le temps. Le déblayement de la neige devrait donc pouvoir se dérouler conformément aux plans.

Nous fondons de grandes espérances sur la saison d'exploitation à venir. Déjà maintenant, nous constatons un taux de réservation des places dans nos trains plus élevé par rapport aux années précédentes. Ceci est dû aux activités déployées ces dernières années par le marketing. D'au-

tre part, le plus beau moment de la saison, l'ouverture de la ligne jusqu'à Oberwald, contribue au taux de réservation élevé.

Oberwald approche. Le concept pour le week-end de fête du 13 au 15 août est établi. La présence des pionniers et des hôtes importants du monde politique, économique et touristique est assurée pour l'ouverture officielle à Oberwald le 12 août. L'importance de la prolongation de la ligne jusqu'à Oberwald pour la vallée de Conches est soulignée par le fait que le canton du Valais assure le patronat des festivités et fournit une contribution financière très conséquente.

Concernant l'infrastructure, il faut signaler que depuis la fonte des neiges nos équipes de construction travaillent d'arrache-pied à l'aménagement de la gare d'Oberwald. Grâce à une planification minutieuse, avec l'engagement de bénévoles et de spécialistes, l'élément clé du tronçon Gletsch-Oberwald – le rail-crémaillère rétractable hydrauliquement du passage à niveau de la route cantonale « Bogen » à Oberwald – a pu être installé dans la nuit du 6 au 7 mai. Les travaux ont été réalisés malgré des conditions météo très désagréables. Nous adressons nos compliments à Walter et Manfred Willi et à leurs « Fronis ».

Oberwald n'est pas uniquement une étape importante pour notre exploitation ferroviaire. Cette prolongation nous donne accès à un bassin touristique intéressant. De ce fait, la productivité du Train devrait s'améliorer. Pour cette raison, nous allons réaliser dès que possible le concept « trains franchissant le col » complété par des « trains d'excursion Oberwald-Gletsch ». En raison des ressources précieuses en hommes et matériel roulant, empêchant la réalisation rapide de cette stratégie, des alternatives de traction avec des véhicules nostalgiques sont examinées.

Hormis la mise en exploitation d'Oberwald, les autres tâches indispensables, telles que révisions de locomotives, entretien de la ligne, formation du personnel et activités de marketing, sont menées à bien afin de permettre le début de l'exploitation 2010 à fin juin.

Le vernissage du livre illustré « Aventure Ligne sommitale de la Furka » a eu lieu à temps le 25 mars 2010 à Brigue en présence d'amis du Train à vapeur. Le livre, écrit par Peter Krebs et Beat Moser, et traduit par Claude Solioz et François Martin, présente le travail des bénévoles et l'attractivité de notre bien culturel technique. Déjà maintenant, nous nous réjouissons de voir la sortie de presse prochaine du livre « Reiseabenteuer am Rhonegletscher », consacré à l'histoire de notre Train à vapeur.

Comme toujours, nous devons prêter une attention vigilante à l'état de nos finances. Des projets tels que la remise de Realp et la reconstruction des HG 4/4 engloutissent des sommes considérables.

Nous avons dès lors besoin de chaque don. La Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB s'emploie à garantir le financement des investissements indispensables. L'Aide suisse aux montagnards nous a remis un don considérable pour la construction de la remise de Realp. Nous constatons avec plaisir que la valeur ajoutée apportée par notre Train aux régions d'Urseren et de Conches a été prise en considération.

Je suis toujours surpris par tout ce qui peut être réalisé avec des travailleurs bénévoles. La collaboration constructive de l'Association, de la Fondation et du DFB SA – et le soutien financier par les nombreux amis du Train à vapeur – sont aussi très importants.

Chargement du passage à niveau

par Bänz Bangerter

Compte-rendu du chargement du passage à niveau à crémaillère escamotable.

Par beau temps, le transporteur de la firme Clausen, Brigue, et les deux camions-grue à 5 essieux sur pneumatiques de la firme Zaugg sont arrivés entre 13.00 et 13.15 dans l'enceinte de l'entreprise H. Baumgartner SA à Münchenbuchsee. Les deux grues, d'une capacité de levage de 110, respectivement de 130 t se sont ensuite mises en position, une en parallèle longitudinalement, l'autre frontalement par rapport à l'axe des rails. Après soulèvement des châssis des véhicules et mise à niveau des grues, les chaînes ont été extraites des conteneurs et les flèches mises en position au-dessus des points d'attache, disposés par paires aux extrémités aval et amont de l'élément. Dans une première phase, les chaînes accrochées aux points d'attache ont été légèrement tendues afin de pouvoir dégager l'élément de son coffrage, son côté aval a été soulevé centimètre par centimètre et les planches de coffrage arrachées à mesure. Les deux grues ont par la suite soulevé la charge de

façon coordonnée et l'ont tourné de 90° pour permettre au véhicule de transport de se positionner dessous en marche arrière. Après avoir été complété avec les couvertures d'hiver (qui en dehors de la saison d'exploitation sont installées à la place des rails crémaillère) et autres fournitures, le chargement a été assuré et le transporteur a pu quitter la place d'installation de l'entreprise vers 15.00, accompagné par un collègue de la section Argovie de l'Association. Le convoi a pris l'autoroute direction Berne-Lac Léman-vallée du Rhône, jusqu'au dépôt intermédiaire de la firme Clausen.

Dès lors, l'engagement des bénévoles de la section Berne était demandé pour le démontage de l'estrade. Les clous ont été retirés du matériel de coffrage qui a été nettoyé puis empilé conformément aux normes. Après avoir nettoyé des clous et des restes de béton, la place d'installation a pu être rendue en ordre à son propriétaire. Vers environ 18.00, après avoir allongé le pas, nous avons tout juste pu atteindre le bus à l'horaire cadencé qui nous a amené à la gare RBS Bern-Zollikofen.

But Oberwald atteint – grâce à un don généreux et aux bénévoles

de Peter Riedwyl, président du conseil de fondation

Les trains circulent de nouveau sur l'entier de la Ligne sommitale de la Furka, qui en 1982 semblait condamnée à la démolition, suite à la mise en service du tunnel de base. Des amateurs inébranlables ont reconstruit par étapes la voie, en grande partie équipée de crémaillère, de Realp jusqu'à Oberwald. Dès 1992, les trains ont circulé jusqu'à Tiefenbach, en 1993 jusqu'à la Furka et en 2000 jusqu'à Gletsch. Au cours des recherches de fonds nécessaires à la poursuite de la reconstruction de la ligne, Hansjörg Wyss, américano-suisse, résident en Pennsylvanie, a été approché par écrit. Sa réponse suscitait l'espoir : « en tant qu'un des premiers petits actionnaires et touriste ferroviaire sur le trajet Gletsch-Realp, je connais parfaitement le projet de reconstruction du tronçon Oberwald-Gletsch ! »

En avril 2005 a eu lieu la première rencontre entre Peter Schwaller, à l'époque pré-

sident du Conseil d'administration du DFB SA, et Hansjörg Wyss.

Hansjörg Wyss, 1935, ingénieur et entrepreneur, est né au Weissenstein, un quartier de cheminots de la ville de Berne. Depuis 1999, il est président du Conseil d'administration de la firme Synthes, qui a réalisé des changements durables dans le domaine de l'orthopédie.

Wyss s'est déclaré d'accord de prendre en charge les frais d'un montant de 3 millions de francs pour la remise en état du tronçon Gletsch-Oberwald. La condition de créer la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB sous sa forme actuelle y était liée, afin d'assurer et de maintenir le bien culturel historique entier.

Le grand don pour régler les frais externes (matériel et travaux qui ne peuvent pas être réalisés par nous-mêmes), éveilla de grands espoirs. Sans la communauté transfrontalière des bénévoles – donc des

« fronis » – les gens de mauvais augure, qui estimaient impossible de reconstruire la ligne sommitale, auraient probablement eu raison. Bien plus de 70'000 heures de travail de bénévolat ont été fournies pour réaliser cette œuvre, ce qui représente une valeur d'environ 10 millions de francs. Des frais de projet supplémentaires, la taxe à la valeur ajoutée qui n'avait pas été prise en compte dans le devis 2005, et le renchérissement, ont provoqué un surcoût de 700'000 francs.

Au cours d'un entretien avec Hansjörg Wyss en février 2010 à Soleure, la Fondation a eu l'opportunité d'expliquer et de justifier les surcoûts. Hansjörg Wyss s'est montré magnanime et a promis de prendre en charge aussi ces frais. Nous ne verrons malheureusement pas notre grand donateur lors des festivités d'ouverture puisqu'il se trouvera aux USA. Mais, c'est avec un grand plaisir qu'auparavant nous réaliserons son vœu de lui permettre de faire le voyage sur le nouveau tronçon au poste de conduite d'une locomotive. Le conseil de Fondation remercie Hansjörg Wyss et les « fronis », pour cette grande prestation et l'engagement pour le maintien de ce bien culturel historique.

Une partie essentielle du tronçon Gletsch-Oberwald est arrivée

Transport de la crémaillère rétractable

de Manfred Willi

On en parlait depuis des mois, voire des années. Enfin, la crémaillère escamotable est arrivée. Le transporteur avec le passage à niveau a atteint Oberwald le 6 mai 2010 et l'élément a été installé durant la nuit suivante.

Après la livraison de la construction brute sur le terrain de l'entreprise Baumgartner et le montage de l'installation de rails et de contre-rails, le bétonnage de l'ensemble de la construction a eu lieu en décembre 2009 à l'abri d'une tente de fête. Ont suivi : le traitement de protection contre la

corrosion des éléments en acier, puis le montage des éléments fixes et mobiles du passage à niveau avec crémaillère rétractable.

L'installation de la surveillance de position et d'une commande provisoire ont permis de faire sur le lieu d'installation des tests complets de longue durée. Le 26 mars a eu lieu l'expertise par l'Office fédéral des transports. Le transport et l'entreposage de l'élément dans un dépôt en Valais a été fait le 22 avril. La suite du transport et le montage de la construction qui pèse 36 tonnes ont eu lieu les 6/7 mai 2010.

Les firmes suivantes ont vigoureusement aidé et soutenu le transport :

- Engineering: Axentus GmbH, Kehrsatz
- Statique construction en béton: Bigler AG, Schwyz
- Construction brute: Bunorm AG, Aarwangen
- Construction, montage: Baumgartner AG, Münchenbuchsee
- Montage et démontage tente de fête: ALSF Section Innerschweiz
- Traitement de protection contre la corrosion: ALSF Section Aargau
- Construction en béton: ALSF sections Gotthard, Aargau, Bern
- Surveillance de position, essais de fonctionnement: VT AG, Neuenhof
- Chargement Münchenbuchsee: Zaugg AG, Rohrbach
- Transport, entreposage, installation Oberwald: Clausen AG, Brig-Glis

Nouvelle contribution romande

Sierre–Montana–Crans–Furka

de Claude Solioz

MONTANA – Encore une fois, une entreprise de transport par rails vient soutenir les efforts du Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB. La dernière fois, nous avons appris que les TPC avaient donné suite à une requête d'un membre de la Section romande (« dampf an der Furka » no. 1/2010, p.18–19 et 32–33), cette fois nous sommes épaulés par le funiculaire Sierre-Montana-Crans SA (SMC).

Les affinités

Le SMC a pris du service en 1911, alors que justement débutait la construction du Brigue-Furka-Disentis. L'écartement de la voie est de 1,05 mètres au SMC, soit 5 cm de plus qu'à la Furka. Entre Sierre et Montana, il y a 4191 mètres de voie, quelques dizaines de moins qu'entre Oberwald et Gletsch; la dénivellation entre Montana (1471 m) et Sierre est de 927 mètres que les cabines franchissent actuellement en 12 minutes en trajet direct, alors qu'il leur en fallait 57 au début du siècle passé (avec transbordement à St-Maurice-de-Laquès). Encore une similitude : lors de la rénovation du SMC en 1997, le chef de chantier de la construction de la voie était un certain Manfred Willi.

Les cabines panoramiques du plus long funiculaire d'Europe permettent aux passagers du SMC d'admirer durant tout le trajet un panorama exceptionnel du Valais central et des Alpes Valaisannes.

Evidemment, Montana-Crans est un haut-lieu touristique bien plus fréquenté que Gletsch ! Été comme hiver, les touristes se rendent en grand nombre sur le Haut-Plateau pour y skier, randonner, s'adonner au golf, à l'après-ski, même aux jeux de casino ou à d'autres activités mondaines. Dans ces conditions, le SMC est quotidiennement utilisé par un grand nombre de passagers qui transitent par ses gares.

Soutien fructueux

Depuis de nombreuses années déjà, le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka peut compter sur le SMC pour la distribution de prospectus aux guichets de la gare supérieure. Grâce à l'intervention de Guillaume Rey, employé du SMC et membre de la Section romande de notre Association, grâce aussi à l'appui de son

chef Denis Matti, et avec l'accord de la Direction du SMC, le Train à vapeur de la Furka peut en plus disposer maintenant d'une spacieuse vitrine d'exposition à la gare supérieure pour y faire sa publicité. Bien placée à un endroit forcément très fréquenté, elle a été aménagée par Siegfried Rico Bolliger, Philippe Roux, Patrick Epiney et Guillaume Rey – afin d'attirer le regard des passants, de les inciter à découvrir notre Train à vapeur et à devenir membre de notre section. Nos remerciements vont au SMC SA et aux personnes qui dans ce cas se sont engagées en notre faveur. Votre visite est attendue ! A bientôt à la Furka et à Montana !



Phillippe Roux, Patrick Epiney, Siegfried Rico Bolliger, Guillaume Rey (von l nach r) haben die DFB-Vitrine in Montana eingerichtet (de g à d) ont aménagé la vitrine du DFB à Montana

Inauguration du tronçon Oberwald-Gletsch**L'allégresse à la Furka !****Hansueli Fischer**

OBERWALD – Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB inaugure son dernier tronçon par une fête le 12 août 2010, une soirée villageoise à Oberwald et 3 jours de festivités à Gletsch. Après 28 ans et 10 mois, la liaison ferroviaire par-dessus le col de la Furka entre Oberwald et Realp existe de nouveau.

Des individus à la foi inébranlable ont réalisé l'impossible. La ligne sommitale, pourtant vouée à la démolition, est de nouveau utilisable dans son intégralité. Des locomotives à vapeur retrouvées au Vietnam ont été remises ne état, des voitures voyageurs historiques invitent au voyage. C'est incroyable ce que les pionniers de la première heure ont déclenché, ce que ceux de la deuxième et de la troisième ont parachevé avec la même opiniâtreté, malgré les mauvaises augures. Le moment est venu de faire la fête pour le « nouveau train de la Furka »; d'honorer tous ceux qui ont lutté, mis la main à la pâte et sont toujours venus à bout des difficultés; et, malgré toute l'allégresse en raison de tout ce qui a été atteint, de ne pas oublier les tâches futures.

Presque un siècle

La première aventure du Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis (BFD) a débuté en 1914 et la deuxième – heureusement mieux réussie – du Chemin de fer Furka-Oberalp (FO) en 1925. L'exploitation électrique a commencé en 1942. Que se soit en traction vapeur ou électrique, le climat rude de haute montagne limitait l'exploitation par-dessus la Furka à une courte saison. Le grand changement intervint en 1982 avec la mise en service du tunnel de base de la Furka. Jusqu'alors limitée aux mois d'été, la liaison devient annuelle et économiquement intéressante.

Il était prévu que la ligne sommitale, devenue superflue, soit défermée. Les amateurs de chemin de fer ont non seulement protesté, mais aussi agi. Ils se sont unis dans l'Association Ligne sommitale de la Furka, ont obtenu l'ajournement des travaux de démolition, ont planifié, obtenu des autorisations, fait des collectes d'argent et de matériel. Avec des moyens simples, ils ont reconstruit à partir de Realp la voie en majeure partie équipée de crémaillère. Dès 1992, les trains circulaient jusqu'à Tiefenbach, dès 1993 jusqu'à la Furka et en 2000 ils ont atteint Gletsch. Maintenant, ils arrivent à Oberwald.

Des rails seuls ne suffisent pas. Les pionniers ont débusqué d'anciennes locomotives à vapeur au Vietnam, les ont rapatriées, reconstruites et équipées afin qu'elles puissent servir en toute sécurité. Des voitures voyageurs et des wagons de service ont été achetés ou reçus en cadeau, puis restaurés et apprêtés. Des véhicules diesel ont été préparés pour le service des manœuvres ou pour la pousse. Ils sont indispensables pour les travaux de déneigement, pour lesquels il a aussi fallu s'équiper de fraises à neige et d'autres outils. Des machines de chantier et des véhicules routiers sont venus s'y ajouter.

L'être humain au centre

Même si la renaissance de la ligne sommitale est résumée ci-dessus en quelques lignes, il faut se rappeler que d'innombrables problèmes ont trouvé leur solution, des conflits ont été résolus, des millions de francs trouvés et de lourdes privations supportées pour fournir de nombreuses heures de travail. Il ne faut pas oublier l'écologie des responsables de la sécurité des passagers, la formation des chauffeurs, mécaniciens de locomotives, chefs de trains, agents circula-

tion et autres spécialistes, dont les connaissances doivent également être examinées.

Celui qui a ainsi planifié, lutté et œuvré à et pour la Furka porte un nom distinctif: « Froni » (de Frondienst – bénévolat). Le bénévolat à la Furka est synonyme de camaraderie au sein d'un team international, d'aventure dans une région de montage grandiose, d'occupation sensée durant les loisirs, d'engagement en faveur de la communauté et d'élargissement de son horizon personnel.

Les gens de mauvais augure, qui estimaient la reconstruction de la ligne sommitale impossible et les pionniers incorrigibles, auraient probablement eu raison s'il n'y avait pas eu cette communauté transfrontalière des travailleurs bénévoles – des « Fronis ».

Structure, direction et exploitation

Au début, il y avait l'Association Ligne sommitale de la Furka ALSF (Verein Furka Bergstrecke VFB), qui en se développant a gardé toute son importance d'agent de recrutement de bénévoles, d'instance publicitaire et de découvreur de ressources financières. Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG) exploite le train en tant que concessionnaire. Le DFB SA, avec son conseil d'administration et sa direction, est structuré comme une entreprise de taille moyenne. La tâche de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB (Stiftung Furka Bergstrecke) est d'assurer le bien culturel et de trouver des moyens financiers pour les investissements.

La conduite d'une entreprise qui travaille essentiellement avec des bénévoles est une tâche exigeante. Continuellement, de nouvelles équipes sont engagées dont les connaissances et les capacités particulières doivent être exploitées au mieux. Les gens désirent recevoir des instructions et veulent être guidés. Infatigablement, les buts, les intentions et processus doivent être expliqués. Etant donné qu'on veut soi-même « mettre la main à la pâte », il est difficile de trouver des candidats pour remplacer les postes de cadres. Pourtant,

ils sont importants pour engager au mieux les forces disponibles et pour permettre aux travailleurs d'obtenir des résultats satisfaisants.

Un structure d'information transparente est indispensable si le jeu coopératif entre les milliers de membres de l'Association, d'actionnaires et les centaines de bénévoles doit fonctionner. Le trimestriel « dampf an der furka » en est toujours l'élément de base. Internet et les autres voies de communication électroniques deviennent toujours plus importants. Ils permettent d'agir et de réagir rapidement. Il faut savoir que les moyens de communication traditionnels et nouveaux ne porteront leurs fruits que s'ils sont alimentés rondement et de façon compétente avec des informations.

Dans une entreprise établie qui a pris ses assises, un problème de génération surgira inévitablement. Celui qui a travaillé et lutté longtemps voudrait ou doit ménager ses forces. A-t-il ou a-t-elle un successeur ? Où trouver des gens plus jeunes, capables de s'enthousiasmer ? Comment les stimuler, quelles chances leur donner et quelles responsabilités ? Est-on conscient à tous les niveaux que ce ne sont pas les irremplaçables, mais bien ceux qui savent se renverser dans leur fauteuil et se retirer alors que leur succession est réglée, qui sortiront grandis.

Remerciements et souhaits

Cette prose de circonstance, écrite à l'occasion de cette fête, ne peut évidemment pas se terminer sans un cordial merci à tous ceux qui ont contribué à réhabiliter la Ligne sommitale de la Furka. Souhaitons qu'ils continuent encore longtemps, qu'ils règlent leur succession à temps et qu'ils puissent décemment profiter des fruits de leur labeur.

Que signifie «raisonnable» ?

François Martin

Au début des années 80, le plus raisonnable aurait été de ne rien entreprendre du tout, de ne pas fonder d'association, de ne pas créer de société anonyme, de renoncer complètement à la ligne sommitale.

Par chance, quelques milliers de personnes déraisonnables se sont regroupées, ont fondé l'ALSF, puis le DFB SA, et ont décidé de sauver la ligne sommitale de la Furka.

La majorité du Comité Central de l'ALSF et du Conseil d'Administration du DFB constatant alors qu'il serait plus raisonnable de ne reconstruire que le tronçon d'Oberwald à Gletsch, voire à Muttbach – avec prolongation éventuelle jusqu'au Belvédère (glacier du Rhône) – la remise en état du tunnel de faîte et du tronçon de la vallée de la Reuss étant considérée comme hautement déraisonnable.

Quelques années plus tard, heureusement, une nouvelle majorité déraisonnable décida de reconstruire l'entier de la ligne sommitale; à partir de Realp, mais en affirmant : «Oberwald est notre but».

Et encore il y a peu, quelques personnalités du DFB étaient d'avis qu'il serait plus raisonnable de repousser la remise en service du tronçon Gletsch – Oberwald, et de tout d'abord terminer la remise de Realp, assainir la ligne existante, construire et entretenir wagons et locomotives.

Par chance nous avons une fois de plus été déraisonnables, de sorte que notre but Oberwald sera bientôt atteint !

Oui – nous y sommes – Et maintenant ?

«Sauvons la ligne sommitale de la Furka!», tel était notre slogan dans les années 80. Et nous l'avons sauvée – grâce à notre «déraison».

La tentation serait grande, maintenant, de dire: «La ligne sommitale est sauvée!» – et de partir à la retraite...

Mais non ! Notre nouveau slogan doit être: «Entretien de la ligne sommitale! – Faisons circuler des trains sur la ligne! – Renouvelons continuellement la voie, le matériel roulant, les infrastructures!».

Plus grande encore la tentation de n'agir désormais plus que «raisonnablement». On entend déjà dire: «Comme nous manquons de moyens financiers, de matériel roulant, et surtout de personnel, nous renoncerons en 2011 aux trains-navettes Oberwald – Gletsch».

Mais c'est impossible! Nous ne pouvons pas abandonner ainsi le site de Gletsch ! Amis de la Furka, soyons une fois encore déraisonnables, trouvons une solution, sauvons les trains-navettes!

Bien sûr, cette déraison a son prix ! Il nous faut des finances, et des forces de travail! Alors, membres cotisants et actionnaires, bénévoles permanents et occasionnels, sponsors et donateurs de toute sorte: restons fidèles à la ligne sommitale!

Et trouvons de nouveaux membres et actionnaires déraisonnables, de nouveaux bénévoles déraisonnables, de nouveaux sponsors et donateurs déraisonnables! Vive la ligne sommitale!

Bulletin d'information

Cher lectrice, cher lecteur,

vous savez certainement que l'Association ALSF a installé un bulletin d'in-

formation (Newsletter). Si vous ne l'avez pas encore abonné, voici l'adresse :

<http://www.v-f-b.info/aktuell.htm>

La conclusion en légende

Gogwärgini

Une légende de la vallée de Conches recueillie par Ruedi Traub

Petits, mais costauds !

Petits, lestes, sauvages et travailleurs comme le sont les lutins, les «Gogwärgini» (le nom est un composé de «güet wärchu» – bien travailler), avaient vécu dans tout le Haut-Valais. Souvent, ils surveillaient les maisons des villageois et leur prêtaient toujours main forte. Mais, un beau jour, fourbus, les petits bonhommes barbus se sont retirés au sommet des collines et au fond des vallées, derrière les ronces et les taillis, au-delà des marécages et des rivières, retranchés dans les grottes et les cavernes. Toutefois, les histoires des «Gogwärgini» sont restées vivantes.

Le «Gogwärgi» au moulin

Un «Gogwärgi» fit ses offres de service pour travailler au moulin «Zer Flie» (au rocher). Le meunier lui dit que s'il était disposé à s'occuper du moulin de façon exemplaire, il pouvait avoir le travail. Le nain promit de servir bravement pour un salaire modeste, si bien que le meunier l'engagea. Le farfadet tint parole. Depuis le premier chant du coq jusque tard le soir, il travaillait au moulin et se levait même la nuit pour réviser la mécanique du moulin, qui cliqueta et produisit le double de ce qu'il donnait d'habitude.

Quand l'année fut écoulée, le meunier pensa faire un beau cadeau au «Gogwärgi», afin que celui-ci sache à quel point le meunier, satisfait du travail accompli, le tenait en haute estime. Comme le nain était vêtu de haillons, il lui fit

tailler un bel habit couleur farine avec la meilleure laine de tonte et le remit au «Gogwärgi». Celui-ci fit des sauts de joie et disparut dans le moulin, où il se débarrassa de ses guenilles qu'il jeta dans le ruisseau du moulin. Il enfila le nouvel habit, puis se contempla avec satisfaction et dit :

«A présent un bel homme je suis, désormais moudre je ne puis.» Subitement, il ne se plaisait plus dans le moulin poussiéreux et, sans prendre congé du maître, il partit voyager dans le vaste monde. Le meunier le poursuivit, mais ne put le rattraper. Source «Eggishorn Tourismus» (textes et images)

Conseil de randonnée

Le 1er août 2001, le sentier des «Gogwärgini» a été ouvert au public. Dix emplacements de «Gogwärgi» ont été aménagés tout au long du chemin historique des seigneurs entre la Fiescheralp et Fiesch. Des nains, taillés dans du bois avec art, et des histoires traditionnelles haut-valaisannes de «Gogwärgini» invitent les randonneurs et les cyclotouristes à s'attarder. Et les tout petits n'ont pas été oubliés, car chaque histoire est gaiement illustrée en couleurs. Le chemin à thème commence sur la Fiescheralp, longe d'abord des prés pendant 40 minutes, puis il traverse la forêt jusqu'à Fiesch. Le passage près d'une pyramide de pierres – la tour des «Gogwärgi» – en impose. Depuis toujours, cette curiosité naturelle fascine pareillement adultes et enfants.



Ein fröhlich musizierendes Gogwärgi
Le «Gogwärgi» joyeux musicien

Der Sagen-hafte Schluss

Gogwärgini

Eine Sage aus dem Goms, zusammengetragen von Ruedi Traub

Klein, aber oho!

Klein, flink, wild und arbeitsam, wie Zwerge nun mal sind, sollen sie – die Gogwärgini überall im Oberwallis gelebt haben. Oft bewachten sie die Häuser der Dorfbewohner und gingen ihnen stets zur Hand.

So lässt sich auch der Name Gogwärgini von «güet wärchu» (gut werken) ableiten. Irgendwann zogen sich die bärtigen Männlein allesamt erschöpft zurück, die Hügel hinauf und die Täler hinab, durch Dornen und Dickicht, über Sümpfe und Bäche, verschanzt in Grotten und Höhlen.

Die Geschichten rund um die Gogwärgini sind jedoch bis heute lebendig.



Das Gogwärgi trägt schwer an seinem Bergkristall
Le nain porte un lourd cristal de roche



Ein verschmitzt dreinschauendes Gogwärgi
Le lutin d'aspect malicieux

Das Gogwärgi in der Mühle

In der Roggenmühle bei «Zer Flie» hielt auch ein Gogwärgi um Arbeit an. Der Müller sagte, wenn es ihm die Mühle gut besorgen wolle, so könne er ihm schon Arbeit geben. Das Gogwärgi versprach um geringen Lohn gut und brav zu dienen, und da stellte es der Müller an. Das Gogwärgi hielt getreulich Wort. Vom ersten Hahnenschrei bis zum späten Abend schaffte es in der Mühle, stand noch des Nachts auf, um das Klapperwerk nachzusehen, und die Mühle klapperte und verrichtete das Doppelte der Arbeit.

Als das Jahr um war, dachte der Müller, er wolle dem Gogwärgi ein schönes Geschenk machen, damit es auch sehe, wie sehr ihn seine Arbeit befriedigte und wie hoch er es zu schätzen wisse.

Da das Gogwärgi in Lumpen gekleidet war, liess er ein schönes, mehlfarbenes Kleid aus bester Schafwolle anfertigen und gab es

dem Gogwärgi, das vor Freude hüpfte und schnell in der Mühle verschwand. Dort zog es die Lumpen aus, schleuderte sie in den Mühlebach, zog das neue Kleid an, betrachtete sich wohlgefällig und sagte:

«Jetzt bin ich ein schöner Mann, dass ich nicht mehr mahlen kann.» Es gefiel ihm auf einmal nicht mehr in der staubigen Mühle und, ohne vom Meister Abschied zu nehmen, reiste es fort in die weite Welt. Der Müller eilte ihm nach, konnte es aber nicht mehr finden.

Quelle: «Eggishorn Tourismus» (Text und Bilder)

Ausflugstipp

Am 1. August 2001 wurde der Gogwärgiweg (Zwergenweg) eröffnet. Auf dem historischen Herrenweg von der Fiescheralp nach Fiesch finden sich zehn sogenannte «Gogwärgi-Platzjini». Kunstvolle, handgeschnitzte Holz-Zwerge und überlieferte Gogwärgi-Geschichten aus dem Oberwallis laden Wanderer und Biker zum Verweilen ein. Und auch die Kleinsten kommen nicht zu kurz, denn jede Geschichte ist bunt und fröhlich illustriert. Der Themenweg beginnt auf der Fiescheralp. Zunächst geht es vierzig Minuten entlang Wiesen und Matten. Dann führt der Weg durch den Wald bis nach Fiesch. Imposant und eindrucklich geht es an der Steinpyramide – dem Gogwärgiturm – vorbei. Seit jeher fasziniert diese Kuriosität der Natur Erwachsene und Kinder gleichermassen.

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210)

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

Samstagseinsätze

Samstag, 6. November 2010

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstagseinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.

Anmeldung dazu ist erforderlich.

Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118

und per Telefon 079 645 28 54

Für Besuche in der Wagenwerkstatt wird um vorgängigen

Kontakt Tel. 079 645 28 54 gebeten.

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Freitag/Samstag, 11./12. Juni 2010

Freitag/Samstag, 1./2. Oktober 2010

2. Arbeitswoche 5. bis 10. Juli 2010, Gletsch

3. Arbeitswoche 30. August bis 4. September 2010, Gletsch

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 1/2010 und www.vfb-aargau.ch

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Eröffnungsfahrt an die Furka-Bergstrecke

Samstag, 19. Juni 2010

Details siehe Sektionsnachrichten Heft 1/2010 Seite 21

und www.vfb-aargau.ch

Eröffnungsfahrt an die Furka-Bergstrecke und Dampfschiff-Fahrt Brienersee

Samstag, 19. Juni 2010

Details siehe Sektionsnachrichten Heft

1/2010 Seite 21 und www.vfb-aargau.ch

Dampfbahnfahrt über die neu eröffnete Strecke Oberwald-Realp und Besichtigung der Festung Fürigen

Samstag, 28. August 2010

Details siehe Sektionsnachrichten Heft

2/2010 Seite 21 und www.vfb-aargau.ch

Sektionsreise

Sonntag, 19. September 2010

Reisen mit Eurobus

Reisen mit Eurobus

3-Tages-Fahrten «Dampfbahn Furka-Bergstrecke und Schweizer Alpenpässe»

– **Mittwoch, 7. Juli – Freitag, 9. Juli 2010**

– **Mittwoch, 21. Juli – Freitag, 23. Juli 2010**

– **Mittwoch, 28. Juli – Freitag, 30. Juli 2010**

– **Donnerstag, 19. August – Samstag, 21. August 2010**

Reisen an die Furka-Bergstrecke mit Eurobus **in Zusammenarbeit mit dem General-Anzeiger Brugg/Baden:**

– **Dienstag, 20. Juli 2010**

– **Dienstag, 27. Juli 2010**

Anmeldungen und Infos über das Programm dieser Reisen bitte direkt bei Eurobus verlangen (056 461 63 63, www.eurobus.ch).

Sektion Aargau

Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau

Am 23. April 2010 lud die Wagenwerkstatt Aarau zu ihrem traditionellen Besuchstag ein, an dem sie den Freunden und Freundinnen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke Einblick in den Fortschritt der Arbeiten bietet. Der Anlass ist in der Region und darüber hinaus bekannt und wurde in den lokalen Medien einschliesslich Radio und Fernsehen angekündigt. Dementsprechend durften wir eine grosse Zahl von Besuchern begrüssen, die bei den offiziellen Informationen den vorhandenen Raum in der Piazza Furka bis auf den letzten Sitz- und Stehplatz füllten. Das Werkstatt-Team hatte natürlich die Wagenwerkstatt fein herausgeputzt und ihre Werkstücke attraktiv präsentiert. Neben verschiedenen Komponenten der Wagen wie Fensterscheren, Gepäckträger, Fensterrahmen, Sitzbänken, Teilen der Dampfheizung etc. konnten der Lampenbau (Lok- und Wasserkrankenlampen), die Chassis der Wagen B 2206 und B

2210 einschliesslich Zahnrad-Bremsvorrichtung etc. besichtigt werden. Grösster Anziehungspunkt war der Probeaufbau des Wagenkastens des B 2206, der am Dienstag vorher innerhalb zweier Arbeitsstunden erstellt worden war, um den Besuchern ein anschauliches Bild der im Entstehen befindlichen Wagen zu bieten. Dank präziser Vorfertigung aller Teile war es am Ende ein einfaches Zusammensteck-Spiel und das Wagengerippe stand in der Halle. Um alle Ausstellungsobjekte entspannten sich interessante Fachgespräche zwischen den Besuchern und den Werkstatt-Mitarbeitern. Im offiziellen Teil gab Präsident Walter Lüthi einen Überblick über das Geschehen im vergangenen Jahr und die Pläne für das laufende. Werkstattleiter Werner Beer informierte über die technischen Aspekte des Wagenbaus und die recht umfangreiche Aufgabe der Materialbeschaffung und Arbeitsvorbereitung. Abschliessend konnten die Besucher aus erster Hand von DFB-Marketingchef Paul Güdel über den Stand der Streckenerweiterung bis Oberwald, die Eröffnungs-Aktivitäten und die künftigen Fahrpläne der DFB auf der durchgehenden Strecke erfahren.



Der Wagenkasten des B 2206 als Probe-Aufbau
La construction d'essai de la caisse du B 2206

Zwei Kalender und eine Broschüre

Zur Wiedereröffnung der Strecke Oberwald–Gletsch erscheinen im Juni 2010 zwei Bildkalender. Sie unterscheiden sich im Format und in der Aufmachung wesentlich. Ausserdem ist die neue EK (Eisenbahn-Kurier)-Broschüre unserer Dampfbaun gewidmet. Die neuen Verkaufsartikel sind ab Ende Juni 2010 beim Souvenirhandel (WebShop) und an den Shops in Realp, Gletsch und Oberwald erhältlich.

Bildkalender 2011 DER KLASSIKER

Der klassische Bildkalender im Format DIN-A4 wird auch dieses Jahr wieder in traditioneller Weise produziert und ausschliesslich über den Souvenirhandel der Dampfbaun vertrieben. Er enthält 24 Farbbilder und eine Doppelseite mit Informationen zur Dampfbaun. Der Text ist wie üblich dreisprachig (D/F/E) verfasst. Der Bildkalender 2011 wird dieses Jahr ausnahmsweise erst Ende Juni erscheinen.

Bestell-Nummer 6010 3010

Verkaufspreis: CHF 14.00

Fotokalender 2011 DER NEUE

Frau Regula Willi-Hangartner ist als Gattin des DFB-Bauleiters seit Jahrzehnten nahe am Puls der Dampfbaun. Anlässlich eines Fotokurses stellte sie sich mit einigen anderen Begeisterten diesem interessanten Thema. Gemeinsam realisierten sie ungewöhnliche Bilder, die teilweise auch im neuen Dampfbaun-Buch des AS-Verlages berücksichtigt wurden. Auf 13 Seiten wird das Umfeld

der Dampfbaun aus ungewöhnlichen Perspektiven gezeigt. Die überraschenden Bilder geben auch Details in verblüffender Weise wieder.

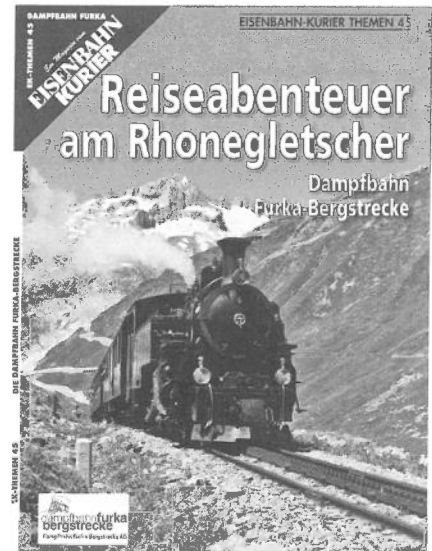
Der neue Dampfbaun-Fotokalender ist im Format DIN-A3 gestaltet und ohne Textkommentare gedruckt.

Bestell-Nummer 6010 3020

Verkaufspreis: CHF 22.00

Die neue Dampfbaun-Broschüre

Im Verlag Eisenbahn Kurier in Freiburg i.Br. ist Mitte Juni 2010 eine neue EK-Themen-Broschüre erschienen, die sich ausschliesslich unserer Dampfbaun widmet. Auf 90 redaktionellen Seiten und mit 250 Farbbildern beleuchtet das Autorenteam Beat Moser, Hansueli Fischer und Urs Jossi die spannende Geschichte der Furka-Bahnstrecke und die über 25-jährige Arbeit bis zur vollständigen Wiedereröffnung von Realp nach Oberwald. Die Broschüre enthält umfassende Beschreibungen der Strecke, Bauwerke, Werkstätten und des Rollmaterials. Sie berichtet u.a. auch über die Themen Schneeräumung, Natur, Tourismus, die mit ungewöhnlichen



Archivaufnahmen verschiedener verdienter Fronarbeiter illustriert werden.

Bestell-Nummer 6010 4043

Verkaufspreis: CHF 17.80

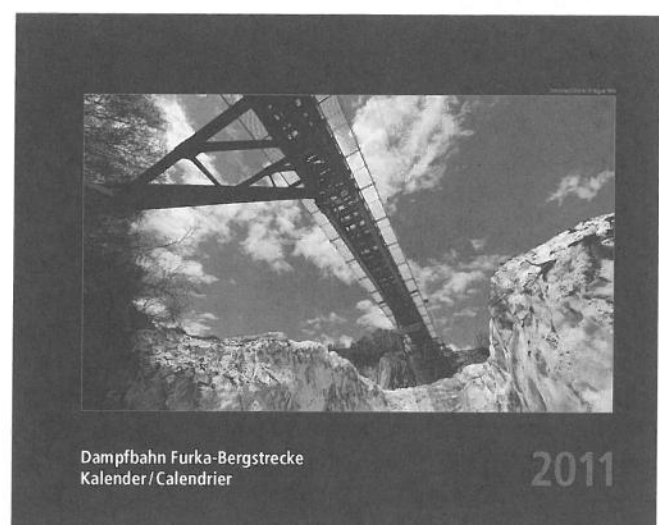
**DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7,
CH-6460 Altdorf**

E-Mail souvenir.dfb.ch

Telefon 041 / 870 11 13

Telefax 041 / 870 07 86

Internet: www.dfb.ch (Souvenirs)





Die Piazza Furka platzte aus den Nähten
La Piazza Furka était trop petite

(Fotos: Heinz Unterweger)
(photos: Heinz Unterweger)

Selbstverständlich war auch für das leibliche Wohl der Gäste gesorgt, sei es in der Piazza Furka oder im beliebten Häxekafi im früheren Werbewagen. Der Anlass gibt nicht nur Gelegenheit, den Bekanntheitsgrad der Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu pflegen, er bringt jeweils auch eini-

ge Neumitglieder zur Furka-Familie, animiert zu Spenden zugunsten des Wagenbaus und zum Kauf von Furka-Souvenirs. Bessere Werbung für die DFB könnten wir uns nicht vorstellen.

Heinz Unterweger



Der Wagenkasten B 2206 als Publikumsmagnet
La caisse du B 2206 était une attraction



Das Chassis des B 2206 mit der Zahnradbremse
Le châssis du B 2206 avec le frein à crémaillère

Sektion Bern

Neuer Präsident

Die VFB Sektion Bern hat seit dem 27. März 2010 einen neuen Präsidenten. Die Hauptversammlung wählte Hanspeter Wyss einstimmig zum Nachfolger von Peter Bollinger, der das Amt nach 17 Jahren abgeben wollte. Wyss gehörte dem Sektionsvorstand seit einem Jahr als Beisitzer an. Er zeichnete für diverse Marketingaktivitäten verantwortlich. Zudem ist er auch als Zugsbegleiter sowie als Gästebetreuer bei der DFB tätig. Der 1972 geborene Grindelwaldner arbeitet bei den Berner Oberland Bahnen (BOB). Peter Bollinger bleibt Delegierter und engagiert sich auch sonst weiterhin für die Sektion. Seine grosse Arbeit wurde mit Applaus verdankt.

Die übrigen ordentlichen Jahresgeschäfte passierten ebenfalls oppositionslos. Zum 25-Jah Jubiläum hatte der Vorstand eine Sonderspende von 2500 Franken beschlossen, die via Stiftung Furka-Bergstrecke an den Depot-Ergänzungsbau in Realp fliesst. Dies führte in der Jahresrechnung zu einem Ausgabenüberschuss von 1'018.70 Franken. Das Sektionsvermögen sank daher auf 19'996.10 Franken. Mittel stehen bereit für die unumgängliche Revision des zweiten «Berner Vierachsers».

Zum Schluss der HV konnten die Teilnehmer das transport- und einbaufertige Element der versenkbaren Zahnstange für Oberwald besichtigen, das bei der Firma Baumgartner in München-

buchsee erstellt wurde. Mitglied Hans Baumgartner führte dort den Hebemechanismus vor und erläuterte die technischen Details.

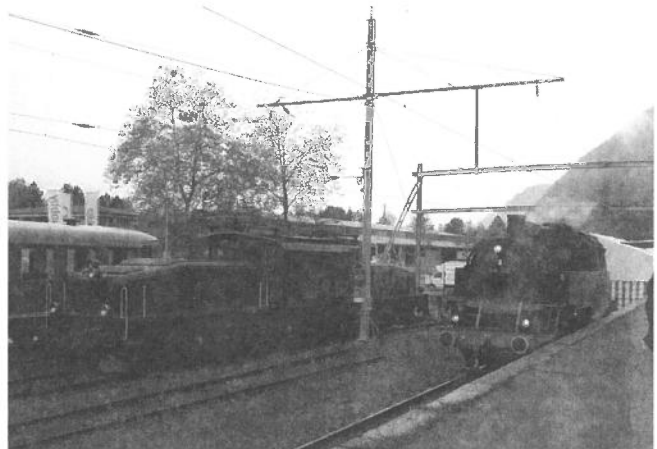
Sektionsreise zur Rosa

Die Sektionsreise 2010 führt am Sonntag, 3. Oktober, zur Rorschach-Heiden-Bergbahn (RHB), die mittlerweile zu den Appenzeller Bahnen gehört, aber noch immer Dampfzüge mit der Lok Rosa durchführt. Die genaue Orientierung mit Anmeldeplan folgt in den Sektionsnachrichten, dem Furka-BernInfo 3/2010.

Erfolgreiches Dampffestival

Das Dampffestival in Interlaken am 15. und 16. Mai hat alle Erwartungen bestens erfüllt. Die Besucher kamen insbesondere am Samstag in Scharen, sodass es im Depot der Ballenberg Dampfbahn in Interlaken Ost ziemlich eng wurde. In der Halle präsentierte die Sektion Bern die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und durfte viele Neugierige mit den letzten News aus Oberwald bedienen. Auch der Souvenirverkauf lief gut, gefragt war etwa das neue Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke» oder der Lokomotiv-Wecker. Die Standbesucher konnten zudem bei einem von der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) lancierten Wettbewerb mitmachen.

Der Anlass bot auch Gelegenheit, Kontakte mit zahlreichen Bahnorganisationen und -vertretern zu pflegen, die ebenfalls nach Interlaken kamen. Dazu zählen etwa Pro Bahn Schweiz, Trivapor, Itrafilm, die Museumsbahn Blonay-Chamby, die Brienz Rothorn Bahn, die Jungfraubahnen und insbesondere die Ballenberg Dampfbahn



Nicht nur Dampf, sondern auch eine Kroki kam nach Interlaken
Interlaken : pas seulement de la vapeur, une « crocodile » aussi était là



Der neue und der alte Berner Sektionspräsident, Hanspeter Wyss und Peter Bollinger

Le nouveau et l'ancien président de la section bernoise, Hanspeter Wyss et Peter Bollinger

(BDB), der man für das Fest nur gratulieren kann.

Im Zentrum standen natürlich die Dampflokomotiven, allen voran die 100-Jahr-Jubilantin der BDB, die Brünig-Lok HG 3/3 1067. Sie bekam von der G 3/3 (ex Brünig JS

909) der Museumsbahn Blonay-Chamby Besuch. Ein weiterer Besuchermagnet war unter anderen Europas grösste handbefeuerte Dampflokomotive, die 241.A.65 (ehemals SNCF).

Julian Witschi



Die 100-Jahr-Jubilantin 1067 und die JS 909 (ex Brünig)
La centenaire 1067 et la JS 909 (ex Brünig)



Grössenrekordhalterin 241.A.65 und die 209 der BDB (im Hintergrund)
Détentriche du record de taille 241.A.65 et la 209 du BDB (au fond)

Sektion Gotthard

Das 12. Vereinsjahr unserer Sektion war ein recht erfolgreiches: Erfreulich ist die Zahl von Neumitgliedern die dank dem Wettbewerb «Mitglieder werben Mitglieder» zur Sektion Gotthard gestossen sind, auch fiel das Rechnungsergebnis bedeutend positiver aus als budgetiert. Hingegen stiessen nicht alle Anlässe und Aktivitäten des Jahresprogramms auf das erhoffte Interesse.

Unser neu gewähltes Vorstandsmitglied Matthias Wyrtsch aus Buochs übernahm anlässlich der ersten Vorstandssitzung das Amt des Vize-Präsidenten.

Am 28. März 2009 führten wir unseren zweiten Neumitgliederanlass durch: 20 Teilnehmer nahmen am interessanten und beeindruckenden Besuch der Werkstätte Chur teil. Mit diesen Anlässen wollen wir unseren Neumitgliedern die Vielfältigkeit und Breite unseres Unternehmens vorstellen und ihnen aufzeigen, warum ihre Unterstützung so wertvoll ist.

Die Eisenbahn- und Modellbaufreunde Luzern (EMBL) stellten uns an ihren beiden Modellbahnbörsen in Gisikon wiederum einen Tisch kostenlos zur Verfügung, um Werbung für die Furka-Bergstrecke zu machen. Aus dem Verkauf von Souvenirs resultierte ein willkommener Reingewinn.

In Andermatt fand am 27. Juni 2009 die Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG statt, Mitglieder unserer Sektion waren vor Ort als Helfer im Einsatz.

Matthias Laible leitete unsere Bauwoche, welche vom 3. bis 8. August 2009 stattfand. Ein Bericht dazu ist im «Dampf an der Furka 3/09» erschienen. Am 10. Oktober 2009 führten wir einen Bausamstag durch, leider beteiligten sich daran nur sechs Mitglieder.

Am 26. und 27. September 2009 erkundeten wir auf unserer Sektionsreise die Westschweiz: Highlights der Reise waren der sehenswerte Swiss Vapeur Parc in Le Bouveret, die Fahrt im nostalgischen TransOrmorcan-Triebwagen von Aigle nach Les Diablerets und die interessante Führung durch die Salzmine von Bex.

Da nicht alle Budgetposten ausgenützt werden mussten und gleichzeitig höhere Einnahmen erzielt werden konnten, fiel die Jah-

resrechnung deutlich besser aus als budgetiert. Dies erlaubte es uns, nebst der jährlichen Spende von CHF 1500 an die Stiftung eine weitere Spende von CHF 3000 an die Werkstätte Chur zu tätigen.

Dank dem Wettbewerb «Mitglieder werben Mitglieder» konnten wir 62 Neumitglieder gewinnen. Eine grosse Zahl hat Albert Camenzind aus Gersau gewonnen, verdienterweise erhielt er den Hauptpreis. Der zusätzliche Auslosungs-Preis ging an Werner Gmür aus Andermatt.

Stefan Gretener

Sektion Graubünden

Am 27. März 2010 haben wir unsere Generalversammlung abgehalten. Neben den statutarischen Geschäften stand die Wahl des neuen Vorstandes an. Zum Präsidenten wurde Pepi Helg (neu) gewählt. Dem Vorstand gehören zudem an:

Kurt Baasch (neu), Bruno Galli, Carlo Monciardini, Guido Saluz und Thomas Schubiger (neu).

Der Vorstand stellte auch seine Jahresziele vor:

Als erstes möchte er die Beziehungen zur DaF-Familie verbessern.

Kurt Baasch wird versuchen, eine Kontaktgruppe im Engadin anzustossen.

Im Juni 2010 wird die Sektion voraussichtlich am Berninafest mit einem Stand dabei sein. Der Vorstand ermuntert die Mitglieder zu einer gemeinsamen Dampffahrt, welche gegen Saisonende stattfinden sollte.

Unsere Dampfbahn hat einen grossen Bedarf an Fronis. Der Vorstand würde sich freuen, wenn der eine oder die andere an den Arbeitswochen auf der Strecke oder z. Bsp. im rückwärtigen Dienst mitarbeiten könnte. Interessierte melden dies bei Pepi Helg.

Dem Vorstand ist es auch ein Anliegen, den Kontakt mit allen Mitgliedern zu intensivieren. Deshalb bittet er alle, ihre Emailadresse bekanntzugeben.

Zum Abschluss der GV zeigte uns Thomas Schubiger in einem Kurzvortrag Eindrücke aus seiner Arbeit bei der DFB und informiert uns auch, was alles notwendig ist, damit ein Zug von Realp nach Gletsch und retour starten kann.

Pepi Helg, Sektion Graubünden

Sektion Innerschweiz

Die 25. ordentliche Generalversammlung fand im Hotel Anker in Luzern am 26. März 2010 statt. Die statutarischen Geschäfte konnten zügig behandelt werden. Anschliessend an die GV berichtete Paul Güdel über das Jahr 2009 an der Furka und wir wurden informiert über die Attraktionen an der Eröffnung und am Fest vom 12. bis 15. August 2010 in Gletsch und Oberwald. Franz Geisser präsentierte mit einer Bilder-Show «Süsser Dampf auf Java» Dampf-Impressionen von Oldtimern im Einsatz bei der Zuckerrohr-Ernte und Verarbeitung.

Besten Dank den beiden Bericht-erstatlern.

Unser langjähriger Bauleiter Jakob Hartmann stellt sich auch für die Saison 2010 wiederum zur Verfügung als Koordinator und Leiter der Samstags-Frondienst-Einsätze.

Am 26. April konnte der erste Einsatz 2010 abgehalten werden, eine Gruppe Fronis half in Oberwald beim Kabeleinziehen und arbeitete auch noch am Geleise.

Am 15. Mai dann der erste der sogenannten «grossen» Samstags-Einsätze:

Nicht weniger als 35 Helfer waren in Oberwald im Einsatz zum Vorbereiten der Geleise-Anlage für das Regulieren: Bei Jeder 6. Schwelle wurde der Schotter soweit entfernt, dass Winden zur Höhen-Justierung untergestellt werden können. Eine Arbeit die viel Kraft erforderte.

Weiter konnte noch entlang der Strasse Humus gleichmässig verteilt sowie Steine daraus entfernt werden. Nach dem Feierabend natürlich der obligate Besuch im Pöstli.

Ein grosses Dankeschön an alle Fronis (der grösste Teil natürlich aus dem Seetal) und an Jakob und Franz für Organisation und Spende der Stärkungen.

Termine der Sektion

Jeden zweiten Dienstag im Monat, 19.30 Uhr: Furka-Hock im Restaurant Anker in Luzern.

Am Dienstag, 10. August: Anstelle Furka-Hock Rundfahrt mit Dampfschiff, Luzern ab 19.12 Uhr. Komm doch auch vorbei, wir berichten über die Furka, Bahnen aus aller Welt, sitzen gemütlich zusammen und diskutieren.

Ausstellung im Emmen-Center: Die Sektion Innerschweiz präsentiert die Welt der Furka-Bergstrecke vom 14. bis 24. Juli in Emmenbrücke. Helfer für diesen Anlass sind natürlich herzlich willkommen, auch über viele Besucher sind wir hochofrenut.

Weitere Bau-Samstage : **5. + 26. Juni, 17. Juli, 7. + 28. August, 18. September, 2. + 16. Oktober** Anmeldung wie bisher an **Jakob Hartmann, Tel 041 917 15 46**, wenn möglich Montag-Abend vorher ab 19 Uhr

Willy Auf der Maur

Sektion NWS

Generalversammlung

Der Besuch der GV 2010 war recht erfreulich. Als Gast durften wir den ZV-Kassier Pepi Helg begrüßen. Die Traktandenliste wurde ohne Diskussion genehmigt. Die Vereinskasse wies ein Defizit von Fr. 195.55 aus und wird nach Verlesen des Revisorenberichts einstimmig genehmigt. Der Vorstand und der Präsident wurden für die nächsten zwei Jahre in ihren Funktionen bestätigt. Im Jahresbericht des Präsidenten hob dieser vor allem die Anlässe zum 25-jährigen bestehen der Sektion NWS hervor. Das waren die 3-Königs-Zusammenkunft, der Sektionsausflug zum Ried-Express in Breisach und das Herbsttreffen in Bottmingen (mit hervorragendem Fondue). Übrigens: In Bottmingen konnte ein finanzieller Erfolg gemeldet werden, denn der Einnahmenüberschuss von Fr. 316.- konnte an Manfred Willi direkt überwiesen werden. Verwendungszweck: Werkzeugeinkauf. Erfreuliches konnte er auch über die Gesuche an den Lotteriefonds des Kantons BL und BS melden. Diese stellten für die Renovation der Lok 4x4 in Chur den Betrag von Fr. 10'000.- (BL) und Fr. 8'000.- (BS) in Aussicht. Die beiden Wocheneinsätze im Juni und Oktober erbrachten ein sehr gutes Echo von Seiten der DFB. Dass die Mitgliederzahl der Sektion um ein Mitglied zurückging war weniger erfreulich. Haben unsere Werbeveranstaltungen in Laufen und Liestal doch nicht den erhofften Erfolg gebracht? Oder sind da-

durch mehr Leute auf die Bahn gebracht worden? Das Interesse für unser Unternehmen war jeweils recht gross.

Im neuen Vereinsjahr bilden wieder die beiden Arbeitswochen im Juni und Oktober ein Schwergewicht. Es hat sich ein Kern von Teilnehmern herausgebildet. Aber jedes Mal hat es wieder einige neue Gesichter in der Gruppe. Dies ist sehr erfreulich, denn die Gruppe muss ja vor allem durch jüngere Vereinsmitglieder aufgefrischt werden.

Da in diesem Jahr die Eröffnung der Strecke Oberwald-Realp bevorsteht, haben die Arbeitswochen noch einen speziellen feierlichen Beigeschmack. Wir jubeln: Endlich ist das Ziel erreicht. Das

heisst: Unsere Eisenbahn muss von nun an auch unterhalten werden; und dabei sind wir auf unsere freiwilligen Helfer besonders angewiesen. Dies ist das besondere Anliegen von Pepi Helg. Da bildet der Anerkennungspreis des Kantons Uri einen willkommenen Zuspuf (Fr. 20'000.-), der aber bei weitem nicht ausreicht um den Finanzbedarf wenigstens für ein Jahr nur teilweise zu decken.

Zum Abschluss der GV dankt der Präsident allen Anwesenden und seinen Vorstandsmitgliedern für die Unterstützung und das Interesse für **unsere** Bahn.

Schluss der GV um 22.00 Uhr

Heinz Stocker



Kurt Brügger

Sektion Zürich

Sektion Zürich am Züri Fäscht vom 2. bis 4. Juli 2010

Besuchen Sie unseren Stand auf dem Lindenhof in der Zürcher Altstadt. Wir verkaufen Kaffee «Nespresso» und Kuchen.

Das Wort des Präsidenten

Am 17. April hat uns unser Mitglied Max Zwald nach kurzer, schwerer Krankheit für immer verlassen. Die DFB und Sektion Zürich verlieren einen treuen, engagierten Mitarbeiter und wertvollen Kollegen. Wir werden Max immer in bester Erinnerung behalten. Einen Nachruf finden Sie an anderer Stelle in diesem Heft.

Jahresprogramm

Mit dem Jahresprogramm, welches im Internet (www.vfb-zh.ch) nachgeführt wird, möchten wir zwei Hauptziele erfüllen.

Erstens zeigt es die Vielzahl von Projekten und Arbeitseinsätzen unserer Sektion auf.

Zweitens und wichtiger soll die Auflistung viele Aktive und neue Fronarbeiter dazu motivieren sich für einen Einsatz aus eigenem Antrieb beim jeweiligen Verantwortlichen zu melden. Danke.

Samstageinsätze

Um auch unseren berufstätigen und neuen Fronarbeiter die Möglichkeit für einen Einsatz zu bieten, haben wir **2 Samstags-Einsätze** geplant: am Samstag 10. und Samstag 31. Juli.

Voraussichtlich arbeiten wir auf der Strecke zwischen Oberwald



www.dfb.ch
Mehr Erlebnis!

dampfbahn furka bergstrecke

Fahrplan + Preise 2010 vom 19. Juni bis 3. Oktober 2010

Gültig vom 19. Juni bis 15. August 2010 Realp–Furka–Gletsch Gletsch–Furka–Realp

Verkehren am Freitag, Samstag und Sonntag
Tägliche Fahrten vom 2. Juli bis 15. August 2010

Realp–Furka–Gletsch

Realp DFB	ab:	10.15	A 14.15
Tiefenbach	ab:	10.35	• 14.35
Furka DFB	an:	11.05	• 15.05
Furka DFB	ab:	11.25	• 15.25
Muttbach-B.	ab:	11.35	• 15.35
Gletsch DFB	an:	12.00	A 16.00

Gletsch–Furka–Realp

Gletsch DFB	ab:	B 11.10	14.10
Muttbach-B.	ab:	• 11.30	14.30
Furka DFB	an:	• 11.45	14.45
Furka DFB	ab:	• 12.05	15.05
Tiefenbach	an:	• 12.25	15.25
Realp DFB	an:	B 12.50	15.50

- A** Freitag und Samstag vom 2. Juli bis 7. Aug. 2010
- B** Samstag und Sonntag vom 3. Juli bis 8. Aug. 2010

Rundfahrtbillette und Familien

Es stehen zwei Rundfahrtbillette zur Auswahl:

Realp DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–Oberwald MGB–Furka-Basistunnel–Realp MGB (oder umgekehrt)	Preise pro Person:	Erwachsene:	CHF 75.00
		Halbtax-Abonnement oder Swiss Card:	CHF 66.00

Ab 20. August 2010 zusätzlich:

Oberwald DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–Oberwald MGB (oder umgekehrt)	Preise pro Person:	Erwachsene:	CHF 41.40
		Halbtax-Abonnement oder Swiss Card:	CHF 37.20

Die Rundfahrtbillette sind zwei Tage gültig und nur für die 2.Klasse erhältlich.

Familienermässigung:

Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren fahren in Begleitung mindestens einer erwachsenen Person an allen Betriebstagen gratis (ohne Sitzplatzgarantie). Die Grattisfahrt wird nur in Fahrplanzügen der 2.Klasse und nur für maximal vier Kinder pro Familie gewährt. Kinder und Jugendliche ohne Begleitperson bezahlen 50 % des Fahrpreises für Erwachsene. Mit der Junior- oder Enkelkarte fahren Kinder und Jugendliche von 6 bis 16 Jahren auch in der MGBahn und im PostAuto gratis.



Information und Buchung www.dfb.ch
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Reisedienst, Postfach 141
CH-6490 Andermatt
E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Telefon: 0848 000 144
+41 / 848 000 144
Telefax: 055 / 619 30 39
+41 / 556 193 039

Passquerende Züge ab 20. August 2010

Gültig vom 20. August bis 3. Oktober 2010
Realp–Furka–Gletsch–Oberwald
Oberwald–Gletsch–Furka–Realp
Verkehren nur am Freitag, Samstag und Sonntag

Realp–Furka–Gletsch–Oberwald

Realp DFB	ab:	10.15
Tiefenbach	ab:	10.35
Furka DFB	an:	11.05
Furka DFB	ab:	11.25
Muttbach-B.	ab:	11.35
Gletsch DFB	an:	12.00
Gletsch DFB	ab:	12.05
Oberwald DFB	an:	12.35

Oberwald–Gletsch–Furka–Realp

Oberwald DFB	ab:	13.55
Gletsch DFB	an:	14.25
Gletsch DFB	ab:	14.40
Muttbach-B.	ab:	15.00
Furka DFB	an:	15.15
Furka DFB	ab:	15.40
Tiefenbach	an:	16.00
Realp DFB	an:	16.25



Rollstuhlgängig Realp–Gletsch–Realp
Rechtzeitige Reservation erforderlich

Vorbehalt betreffend Betriebseröffnung:

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG behält sich vor, die für 19. Juni 2010 geplante Betriebseröffnung der Strecke Realp–Furka–Gletsch oder die Wiedereröffnung Oberwald–Gletsch vom 20. August 2010 aus technischen Gründen kurzfristig zu verschieben.

Fahrpreise Einzelreisende (bis 9 Personen)

Strecke	2.Klasse		1.Klasse	
	E	HR	E	HR
Realp–Gletsch	57.00	94.00	95.00	156.00
Realp–Furka	37.00	59.00	62.00	98.00
Realp–Muttbach-B.	48.00	76.00	80.00	126.00
Gletsch–Muttbach-B.	29.00	43.00	48.00	71.00
Gletsch–Furka	35.00	55.00	58.00	91.00

Ab 20. August 2010:

Oberwald–Gletsch	33.00	50.00	55.00	83.00
Oberwald–Muttbach-B.	47.00	74.00	78.00	123.00
Oberwald–Furka	52.00	84.00	86.00	139.00
Oberwald–Tiefenbach	65.00	105.00	108.00	174.00
Oberwald–Realp	73.00	121.00	121.00	200.00

Die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch–Oberwald haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

Die Preise Einzelreisende sind auch für Kleingruppen bis neun Personen zu bezahlen. Die Gruppen-Fahrpreise gelten auch für Schulen und Jugendgruppen.

Wir akzeptieren auch EURO.

Beim Kassio oder bei Rechnungsstellung werden die Fahrpreise aufgrund des aktuellen Tageskurses berechnet.

Preisgarantie bis 3. Oktober 2010

In den passierenden Zügen sind Sitzplätze in 1.Klasse nur beschränkt verfügbar.

Halbpreis- und Generalabonnemente sind bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nicht gültig.

Informationen PostAuto:

Telefon:	058 / 448 20 08	Vom Ausland:	+41 / 584 482 008
Telefax:	058 / 667 33 10		+41 / 586 673 310
Internet:	www.postauto.ch		
E-Mail:	interlaken@postauto.ch		

Neue Ausflugszüge ab 20. August 2010

Wiedereröffnung Oberwald–Gletsch
Kurzfahrten Gletsch–Oberwald–Gletsch
Fahrplan gültig vom 20. August bis 3. Oktober 2010
Verkehren nur am Freitag, Samstag und Sonntag

Ausflugszüge Oberwald–Gletsch

Brig MGB	ab:	08.23	09.23	14.23
Oberwald MGB	an:	09.40	10.40	15.40
Andermatt MGB	ab:	08.37	10.37	14.37
Oberwald MGB	an:	09.11	11.11	15.11

Oberwald DFB ab:	09.50	11.25	16.00
Gletsch DFB an:	10.20	11.55	16.30

Ausflugszüge Gletsch–Oberwald

Gletsch DFB ab:	08.55	10.35	15.05
Oberwald DFB an:	09.25	11.05	15.35

Oberwald MGB	ab:	10.13	11.13	16.13
Brig MGB	an:	11.33	12.33	17.33

Oberwald MGB	ab:	09.44	11.44	15.44
Andermatt MGB	an:	10.20	12.20	16.20

Die Ausflugszüge können aus betrieblichen Gründen kurzfristig mit Diesellok statt Dampflok geführt werden.

Reservation obligatorisch

Möglichst frühzeitig reservieren!
Es sind nur rückbestätigte Reservationen gültig.

Neu ab 22. Februar 2010:

Den aktuellen Reservationsstand aller Züge finden Sie im Internet auf www.dfb.ch. Dort können Sie auch direkt Ihre gewünschte Reservation eingeben. Sie erhalten dann umgehend eine schriftliche Bestätigung per E-Mail.

Alle Preise inklusive 7,6 % Mehrwertsteuer
Änderungen vorbehalten
Ausgabe 22. Jan. 2010

Fahrpreise Gruppen (ab 10 Personen)

Strecke	2.Klasse		
	E	HR	
Realp–Gletsch	45.60	75.20	Preise in
Realp–Furka	29.60	47.20	1.Klasse
Realp–Muttbach-B.	38.40	60.80	auf
Gletsch–Muttbach-B.	23.20	34.40	Anfrage
Gletsch–Furka	28.00	44.00	

Ab 20. August 2010:

Oberwald–Gletsch	26.40	40.00	Preise in
Oberwald–Muttbach-B.	37.60	59.20	1.Klasse
Oberwald–Furka	41.60	67.20	auf
Oberwald–Tiefenbach	52.00	84.00	Anfrage
Oberwald–Realp	58.40	96.80	

Die Ausflugszüge Oberwald–Gletsch–Oberwald haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

Freifahrten: Pro 10 Personen Gesamteilnehmerzahl erhalten Sie eine Freifahrt.

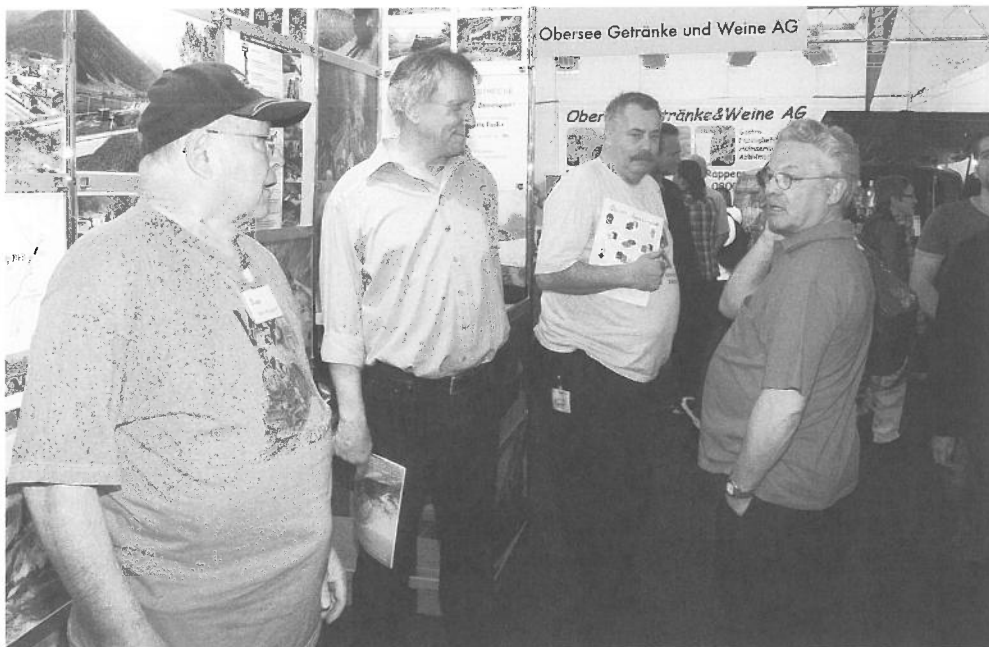
10 bis 19 Pers. eine Freifahrt
40 bis 49 Pers. vier Freifahrten
20 bis 29 Pers. zwei Freifahrten
50 bis 59 Pers. fünf Freifahrten
30 bis 39 Pers. drei Freifahrten (usw.)

Ausgabe der Gruppenfahrkarten:

Keine Wartezeit am Schalter: Auf rechtzeitige Bestellung schicken wir Ihnen die Gruppenfahrkarten mit Rechnung per Post an Ihre Geschäftsadresse (Zahlungsziel 30 Tage). Nicht benutzte Billette werden bei Rückgabe vor dem Reiseantritt am Bahnhof in Realp, Gletsch oder Oberwald durch unseren Finanzdienst gebührenfrei erstattet.

Reiseangebote und Rundfahrten:

Ausgewählte Angebote und Fahrplanverbindungen für Rundfahrten mit Dampfbahn, PostAuto und MGBahn finden Sie auf unserer Internet-Homepage: www.dfb.ch (Dampfbahn / Fahrplan / Rundfahrten)



Kurt Brügger, Andreas Minder, Hans Fehr, Alois Goldinger

und Gletsch. Es braucht keine Spezialisten. Zupacken ist gefragt! Anmeldung: bitte an mich (vfb-zuerich.praesident@dfb.ch). Ich werde versuchen Mitfahrgelegenheiten zu koordinieren.

Bruno Letter

Voranzeige

Besichtigung der Stadler Rail

Wir planen einen Besuch bei der Stadler Rail in Bussnang. Bei Redaktionsschluss war das Datum leider noch nicht bekannt. Dies wird baldmöglichst im Internet publiziert

Gesellschaftlicher Anlass

Zudem planen wir einen geselligen Anlass bei unserem Kollegen und Weinbauer, Fredi Spahn, in Dachsen. Auch diese Angaben werden im Internet publiziert. Es lohnt sich, unsere Homepage regelmässig zu öffnen!

Agenda / Jahresprogramm

Aus Platzgründen verzichten wir auf die Publikation der vollständigen Liste.

Unter www.vfb-zh.ch findet ihr die laufend nachgeführte Agenda. Meldet euch bitte für einen Einsatz. Arbeit gibt es in Hülle und Fülle!

Stamm (jeweils ab 19.00)

Zürich HB «Oase» 10.08. / 14.09.
Rapperswil, Restaurant «Mundart» 22.06. / 24.08.

Baustellen Durchmesserlinie am HB Zürich

Am Vormittag der HV folgten 30 Personen dieser Besichtigung unter fachkundiger Führung. Zunächst gab es eine Einführung über den neuen, unterirdischen Durchgangsbahnhof. Die grosse Tunnel-Bohrmaschine mit 11 Metern Durchmesser steht heute, nachdem schon ca. eine halbe Million m³ Ausbruch via Oerlikon abtransportiert worden ist, unter dem Central und wird nun umgerüstet für die Limmatunterquerung. Der Rundgang zu den Haupt-Baustellen am Bahnhof eröffnete beeindruckende Einblicke und liess die Dimension der minutiösen Planung und der zu lösenden Logistikprobleme erkennen.

Mehr Informationen unter www.durchmesserlinie.ch.

Hauptversammlung Sa. 20. März 2010; «Oase» Zürich HB

Um 14.00 konnte Präsident Bruno Letter die Sitzung eröffnen und die 53 Anwesenden begrüßen. Speziell konnte er als Gäste willkommen heissen Oskar Laubi, VR-Präsident DFB AG; Pepi Helg, Finanzchef VFB; Paul Tschudin, Präsident Sektion NW-Schweiz. Mit Kurt Baasch, Präsident Sektion Edelweiss und Simone Hurter ZV, war weitere Prominenz anwesend. VR-Präsident DFB AG Oskar Laubi, übrigens auch Mitglied unserer Sektion, nahm die Gelegenheit wahr, uns in einem lockeren Referat über einige aktuelle erfreuliche Entwicklungen in unserem Projekt zu informieren. Er unterliess es aber auch nicht, uns über die noch auf uns zukommenden Herausforderungen vor allem finanzieller Art schonungslos aufzuklären!

Die statutarischen Traktanden konnten zügig behandelt werden, ausser bei einem Budgetposten gab es keine Gegenstimmen. Präsident und übriger Vorstand, ebenso die Revisoren wurden einstimmig wiedergewählt. Für den im Alter 80 zurücktretenden Delegierten Oskar Haag wurde der Präsi vom Ersatz- zum Normal-Delegierten befördert. Statt einer wohlverdienten Laudatio, richtete Oski gleich selber eine Abschiedsbotschaft ans Publikum. Als Abschiedsgeschenk wurde ihm ein Stück ausgediente Zahnstange mit Jahrzahl 1913 überreicht.

Das offizielle Protokoll kann beim Präsidenten angefordert werden.

«Feuerwehr»-Einsatz

Ein Notruf von Manfred Willi wegen der kurzfristigen Absage einer Arbeitsgruppe hat unser Präsident zum Anlass genommen, unseren Einsatzwillen auf die Probe zu stellen. Er erreichte mit seinem Aufruf, dass wir, inklusive schon vorher geplanten Arbeiten, in dieser Woche mit insgesamt 12 Fronis, in wechselnder Besetzung ganze 21 Manntage leisteten!

Expo Jona 15.–18. April 44 Neumitglieder!

Während der 4-tägigen Lokal-Messe konnten wir wieder eine schöne «Ernte» einbringen. Schade, konnte sich nur gerade ein neues Mitglied entschliessen, das Feld «Aktive Mitarbeit» anzukreuzen!

Hans Fehr hat wieder einen Sponsor gewinnen können, welcher die Standmiete und das Inserat in der Zeitung der Gewerbeausstellung finanzierte.

Renovation der zwei Mitteleinsteiger-Personenwagen

Vom 17.–21 Mai wurden die zwei von der MGB übernommene Mitteleinsteiger-Personenwagen durch die Sektion Zürich neu gestrichen – und finanziert! Ein besonderes Dankeschön geht an Andy Zulauf, Sektion Aarau, für seine fachliche Unterstützung.

Der Sektionsredaktor
Fritz Schmutz

Sektion Norddeutschland

Die autogerechte Station Tiefenbach

Zu den auf Hochtouren laufenden Vorbereitungen der Streckeneröffnung kommen noch weitere, bis ins kleinste Detail geplante, flankierende Massnahmen dazu.

Gerade rechtzeitig zum 1. April konnte die Alternativ-Station «Tiefenbach» eingerichtet werden. Da die HG 4/4 noch nicht betriebsbereit, die Lok 9 in Revision ist und die drei anderen «HGs» auch nicht

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

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



Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

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

*) Sie erhalten von uns entsprechende Informationen und Unterlagen zugestellt

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

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)
 z.H. Irène Schär
 Abt. Kommunikation/Anlaufstelle
 Ruopigenring 69
 CH-6015 Luzern

Telefon +41 41 250 07 09

Fax +41 41 250 45 82

Mobile +41 79 604 19 21

E-Mail vfb.kommunikation@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)

z.H. Peter Schwarzenbach

Leiter Abt. Personal

Raad

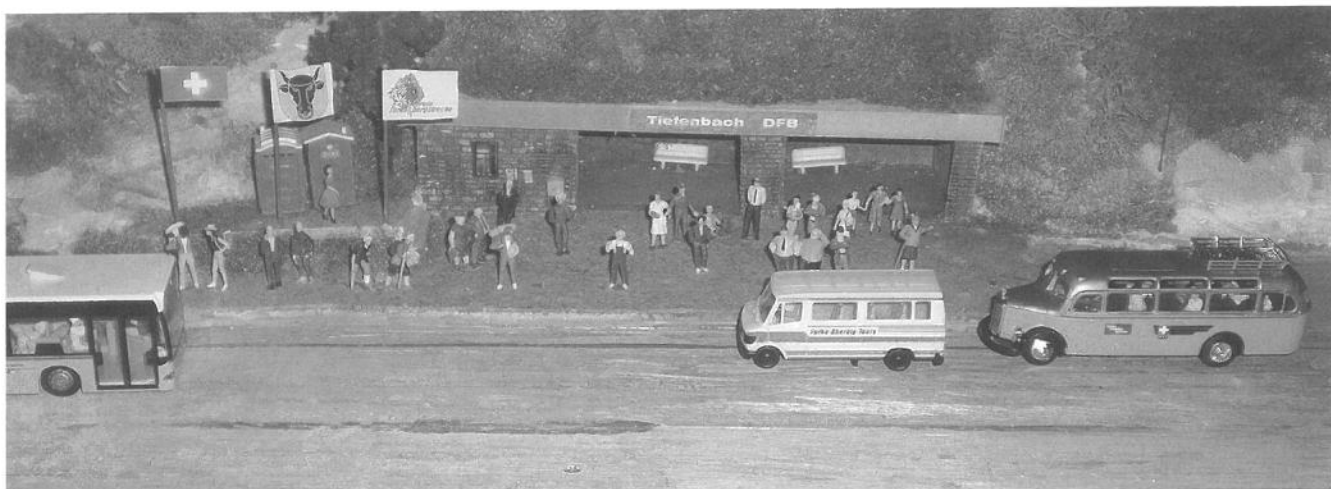
CH-6440 Gibswil

Telefon +41 55 246 36 15

Fax +41 55 246 36 15

Mobile +41 79 673 60 65

E-Mail personaldienst@dfb.ch



Ein modernen Bus, ein Oldtimer und ein Shuttle der «Furka-Oberwald-Tours» nehmen die Passagiere bei Tiefenbach auf. A Tiefenbach, un bus moderne, un bus ancien et une navette du «Furka-Oberwald-Tours» emportent les passagers

(Foto: B. Schröter)
(photo: B. Schröter)

mehr die jüngsten sind, wurde kurzfristig die Station autogerecht umgebaut. Damit ist der Personenverkehr über die Furka gesichert. Die «Postautobetriebe Schweiz» stellen neben modernen Fahrzeugen auch historische Wagen zur Verfügung, damit das Nostalgische gewahrt bleiben kann. Es empfiehlt sich warme Kleider zu tragen, da die Oldtimer nicht geheizt sind.

Falls Ihnen die Mitteilung nicht ganz geheuer vorkommen sollte, schauen Sie sich das Datum und das Bild genau an...

Bertram Schröter, Sektion Norddeutschland

Wir alle schätzten nicht zuletzt seinen aufrichtigen Charakter und auch deshalb werden wir Horst immer in sehr guter Erinnerung behalten.

Unser herzliches Mitgefühl gilt daher seiner Familie, seiner Ehefrau, auch Vereinsmitglied, und seinem Sohn Oliver, dem unermüdlichen Organisator unserer Froni-Mannschaft.

Der Sektionsvorstand
Ralf Hamann

Sektion Rhein-Neckar

Jahresrückblick

Nun, bevor der grosse «Durchstich» stattfindet, wollen auch wir kurz darstellen, was wir denn so im Verlauf des letzten Jahres dazu beigetragen haben.

Unsere Hauptaktivitäten sind:

- die Infostandbetreuungen bei den Messen «Echtdampftreffen» im Januar, sowie die «Faszination Modellbau» im März, beide erstmals in Karlsruhe, früher in Sinsheim. Besonders dieses Jahr gab es natürlich aufgrund unseres Fortschritts an der Strecke und auch wegen des teilweise neuen Publikums viel aufzuklären. Von den bisherigen Preisträgern des «Echtdampftreffens», wir spenden jeweils als Hauptpreis 2 Freikarten für unsere Bahn, wurde ja schon im letzten «dadf» berichtet.

- Weiterhin natürlich unsere Bauwochen, hauptsächlich die KW 38, sowie eine kleine Delegation in der Pfingstwoche. Hierzu später.

Regelmässig haben wir am Stammtisch in Mannheim beraten, was wir für die Bahn tun könnten. Wie gewohnt haben Bernd Hillemeier und Karl-Heinz Orth an unserer Hauptversammlung teilgenommen.

Unser Burkard Köhl hat zusätzlich in Heimarbeit für unseren Messestand das Modul der Steffenbachbrücke, welches durch die Transporte sehr gelitten hatte, restauriert und «aktualisiert», indem er den für Auf- & Abbau eingerichteten «Visitorpoint» mit Fotografien integriert, sowie das Anschauungsstück der Zahnstange mit realistischem Steigungssockel versehen hat. Diese «kaputte Brücke» ist immer ein Anziehungspunkt auf den Messen und meist Basis für weitere Informationen. Anlässlich des 25-Jahr-Jubiläums der Jagsttalbahn besuchte eine kleine Gruppe das dortige Bahnhofsfest bei unserem Vereinsmitglied Michael Rothenhöfer (dort erster Vorsitzender). Hierbei wurde ein Arbeitseinsatz unseres eingespielten Bauwochenteams abgesprochen und an einem der folgenden Wochenende ausgeführt. Michael revanchierte sich daraufhin mit 2 Personen an unserer Herbstbauwoche.

Nun zu den Bauwochen:

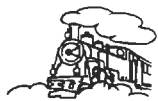
Im Frühjahr KW 23 unterstützten wir, leider nur mit 2 Personen, die Truppe von Paul Tschudin und waren da sehr gut aufgehoben. Hauptarbeiten waren die Vorberei-

tungen zur Verlegung der Strasse am Depot Realp, Beseitigung des Erdbeutes unterhalb Strassentunnel Oberwald (Arbeit von uns beiden aus Rhein-Neckar mit Unterstützung des zwar jungen, aber sehr guten Baggerführers Felix), Gleisarbeiten im Goms, Vorbereitung am Bahnhof Oberwald, wo leider bis dato noch keine Baugenehmigung vorlag, sowie natürlich Zahnstangen schleifen u.a. Da wir alle schon am Pfingstsonntag anreisten, mussten wir uns am «Feiertag Pfingstmontag» ruhig verhalten und gingen deshalb bei herrlichem Sonnenwetter zum Eingewöhnen nach Gletsch, um die Drehscheibe einigermaßen freizulegen, war sie teilweise doch bis zu einem Meter Schnee über der Schiene zugeweht.

im Herbst KW 38 waren die Hauptaktivitäten unseres Traditionsteams mit Unterstützung der Jagsttalbahn-Crew natürlich in Oberwald: Schächte für Wasserkranne setzen und anschliessen, Weichen legen, Planum für Gleisbau vorbereiten und schottern, Hilfe beim Setzen der Steinmauer im «Canyon» oberhalb der Passstrasse, sowie Leerrohre legen und einsenden, sowie die üblichen Nebenarbeiten.

Und obwohl all dies für die Aktiven mit Aufwand und Mühsal versehen ist, werden wir aufgrund des Erfolgs und gemeinsamen Erlebens, auch mit den anderen Fronis, weiterhin vom Furka-Virus befallen sein, denn bisher hat sich die Pharmasperte noch nicht um einen Impfstoff bemüht.

Wolfgang Petters
Sektion Rhein-Neckar



www.dfb.ch
Plus d'émotions !

Train à vapeur dampfbahn furka bergstrecke

Ligne sommitale de la Furka

Horaires + prix 2010
Du 19 juin au 3 octobre 2010

Valable du 19 juin au 15 août 2010
Realp–Furka–Gletsch
Gletsch–Furka–Realp

Circulent les vendredis, samedis et dimanches
Cours quotidiennes du 2 juillet au 15 août 2010

Realp–Furka–Gletsch

Realp DFB	dp:	10.15	A	14.15
Tiefenbach	dp:	10.35	•	14.35
Furka DFB	ar:	11.05	•	15.05
Furka DFB	dp:	11.25	•	15.25
Muttbach-B.	dp:	11.35	•	15.35
Gletsch DFB	ar:	12.00	A	16.00

Gletsch–Furka–Realp

Gletsch DFB	dp:	B	11.10	14.10
Muttbach-B.	dp:	•	11.30	14.30
Furka DFB	ar:	•	11.45	14.45
Furka DFB	dp:	•	12.05	15.05
Tiefenbach	ar:	•	12.25	15.25
Realp DFB	ar:	B	12.50	15.50

- A** Vendredis et samedis du 2 juillet au 7 août 2010
B Samedis et dimanches du 3 juillet au 8 août 2010

Voyages circulaires et familles

Vous avez le choix entre deux billets pour voyages circulaires :

Realp DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Oberwald MGB–Tunnel de base de la Furka–Realp MGB (ou vice-versa)

Realp DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Col de la Furka–Realp poste (ou vice-versa)

Prix par personne: adultes: CHF 75.00
Abonnement demi-tarif ou Swiss Card: CHF 66.00

En plus, dès le 20 août 2010 :

Oberwald DFB–Train à vapeur–Gletsch–Car Postal–Oberwald MGB (ou vice-versa)

Prix par personne: adultes: CHF 41.40
Abonnement demi-tarif ou Swiss Card: CHF 37.20

Les billets pour voyages circulaires sont valables deux jours et n'existent qu'en deuxième classe.

Réductions pour familles :

Les enfants et les jeunes de 6 à 16 ans, accompagnés d'au moins une personne adulte, voyagent gratuitement tous les jours d'exploitation (sans garantie de place assise).

Le voyage gratuit n'est accordé que dans les trains réguliers de deuxième classe et au maximum à quatre enfants par famille. Les enfants et les jeunes sans personne accompagnante paient le 50 % du prix du billet des adultes.

Avec la carte Junior ou la carte „Petits-enfants“ les enfants et les jeunes de 6 à 16 ans voyagent aussi gratuitement avec le train MGB et avec le CarPostal.



Informations et réservations www.dfb.ch
Train à vapeur Ligne sommitale Furka DFB SA
Modifications réservées © 01/10

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Téléphone: 0848 000 144
Reisedienst, Postfach 141 +41 / 848 000 144
CH-6490 Andermatt Téléphone: 055 / 619 30 39
E-Mail: reisedienst@dfb.ch +41 / 556 193 039

Trains passant le col dès 20 août 2010

Valable du 20 août au 3 octobre 2010
Realp–Furka–Gletsch–Oberwald
Oberwald–Gletsch–Furka–Realp
Ne circulent que les vendredis, samedis et dimanches

Realp–Furka–Gletsch–Oberwald

Realp DFB	dp:	10.15
Tiefenbach	dp:	10.35
Furka DFB	ar:	11.05
Furka DFB	dp:	11.25
Muttbach-B.	dp:	11.35
Gletsch DFB	ar:	12.00
Gletsch DFB	dp:	12.05
Oberwald DFB	ar:	12.35

Oberwald–Gletsch–Furka–Realp

Oberwald DFB	dp:	13.55
Gletsch DFB	ar:	14.25
Gletsch DFB	dp:	14.40
Muttbach-B.	dp:	15.00
Furka DFB	ar:	15.15
Furka DFB	dp:	15.40
Tiefenbach	ar:	16.00
Realp DFB	ar:	16.25



Convient aux handicapés en chaise roulante
(seulement trajet Realp–Gletsch–Realp)
Réservation anticipée nécessaire

Réservez concernant la mise en service :

Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB SA se réserve le droit de repousser à court terme, si nécessaire pour des raisons techniques, l'ouverture du tronçon Realp-Furka-Gletsch prévue pour le 19 juin 2010 ou la réouverture Oberwald-Gletsch du 20 août 2010.

Prix pour individuels (jusqu'à 9 personnes)

Tronçon	2 ^e classe		1 ^{re} classe	
	S	AR	S	AR
Realp–Gletsch	57.00	94.00	95.00	156.00
Realp–Furka	37.00	59.00	62.00	98.00
Realp–Muttbach-B.	48.00	76.00	80.00	126.00
Gletsch–Muttbach-B.	29.00	43.00	48.00	71.00
Gletsch–Furka	35.00	55.00	58.00	91.00

Dès le 20 août 2010 :

Oberwald–Gletsch	33.00	50.00	55.00	83.00
Oberwald–Muttbach-B.	47.00	74.00	78.00	123.00
Oberwald–Furka	52.00	84.00	86.00	139.00
Oberwald–Tiefenbach	65.00	105.00	108.00	174.00
Oberwald–Realp	73.00	121.00	121.00	200.00

Les trains excursion Oberwald–Gletsch–Oberwald n'ont que des places assises de 2^e classe.

Les tarifs pour voyageurs individuels sont aussi valables pour les petits groupes jusqu'à 9 personnes. Les écoles et groupes de jeunes paient les prix pour groupes.

Nous acceptons aussi les EURO.

Lors de l'encaissement ou lors de la facturation, les prix des billets sont calculés selon le cours du jour.

Garantie des prix jusqu'au 3 octobre 2010

Dans les trains passant le col, les places assises en 1^{ère} classe ne sont disponibles qu'en nombre limité.

Les abonnements généraux et demi-tarif ne sont pas valables au Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka DFB.

Informations CarPostal:

Téléphone : 058 / 448 20 08 De l'étranger: +41 / 584 482 008
Téléfax : 058 / 667 33 10 +41 / 586 673 310
Web : www.carpostal.ch
E-Mail: interlaken@carpostal.ch

Trains excursion dès 20 août 2010

Réouverture Oberwald–Gletsch
Trajets courts Gletsch–Oberwald–Gletsch
Horaire valable du 20 août au 3 octobre 2010
Ne circulent que les vendredis, samedis et dimanches

Trains excursion Oberwald–Gletsch

Brig MGB	dp:	08.23	09.23	14.23
Oberwald MGB	ar:	09.40	10.40	15.40
Andermatt MGB	dp:	08.37	10.37	14.37
Oberwald MGB	ar:	09.11	11.11	15.11

Oberwald DFB dp: 09.50 11.25 16.00
Gletsch DFB ar: 10.20 11.55 16.30

Trains excursion Gletsch–Oberwald

Gletsch DFB dp: 08.55 10.35 15.05
Oberwald DFB ar: 09.25 11.05 15.35

Oberwald MGB	dp:	10.13	11.13	16.13
Brig MGB	ar:	11.33	12.33	17.33

Oberwald MGB	dp:	09.44	11.44	15.44
Andermatt MGB	ar:	10.20	12.20	16.20

Possible remplacement à bref délai de locs vapeur des trains excursion par des locs diesel pour raisons de service.

Réservations obligatoires

Réservez le plus tôt possible !
Uniquement les réservations confirmées sont valables.

Nouveau dès 22 février 2010 :

Vous trouverez l'état actuel des réservations de tous les trains sur www.dfb.ch (train / réservation). Vous pourrez aussi y saisir directement vos réservations. Vous recevrez immédiatement une confirmation écrite par e-mail.

Tous les prix TVA 7.6 % comprise
Sous réserve de modifications Edition du 25.01.2010

Prix pour groupes (dès 10 personnes)

Tronçon	2 ^e classe		Prix en 1 ^{ère} classe sur demande
	S	AR	
Realp–Gletsch	45.60	75.20	Prix en 1 ^{ère} classe sur demande
Realp–Furka	29.60	47.20	
Realp–Muttbach-B.	38.40	60.80	
Gletsch–Muttbach-B.	23.20	34.40	
Gletsch–Furka	28.00	44.00	

Dès le 20 août 2010 :

Oberwald–Gletsch	26.40	40.00	Prix en 1 ^{ère} classe sur demande
Oberwald–Muttbach-B.	37.60	59.20	
Oberwald–Furka	41.80	67.20	
Oberwald–Tiefenbach	52.00	84.00	
Oberwald–Realp	58.40	96.80	

Les trains excursion Oberwald–Gletsch–Oberwald n'ont que des places assises de 2^e classe.

Parcours gratuits : pour un total de 10 participants vous recevez un billet gratuit.

10 à 19 pers. 1 course gratuite 40 à 49 pers. 4 courses gratuites
20 à 29 pers. 2 courses gratuites 50 à 59 pers. 5 courses gratuites
30 à 39 pers. 3 courses gratuites (etc.)

Emission des titres de transports pour groupes :

Pas d'attente au guichet : en cas de commande à temps, nous vous envoyons les titres de transports pour groupes par la poste avec la facture à l'adresse de votre entreprise (délai de paiement 30 jours).
Les billets non-utilisés, restitués à la gare de Realp, Gletsch ou Oberwald avant le départ du voyage, sont remboursés franco.

Offres de voyage et voyages circulaires :

Vous trouverez des offres sélectionnées et des correspondances pour des voyages circulaires en train à vapeur, CarPostal et train MGB sur notre site Internet : www.dfb.ch (train / horaire / voyages circulaires)

Sektion Stuttgart

Mitgliederversammlung am 12.03.2010

Am 12.03.2010 fand in der Vereinsgaststätte «Haus am See» in Stuttgart-Hofen, Mühlhäuserstrasse 311, die diesjährige Hauptversammlung statt. Um 19.20 Uhr eröffnete Eberhard Kühnle als Vorsitzender die Veranstaltung, zu der 23 Sektionsmitglieder gekommen waren. Karlheinz Orth vom Verwaltungsbeirat DFB sowie Bernd Hillemeyr, ZV-Vizepräsident und Stiftungsratsmitglied mit Frau waren wie im Vorjahr eigens zu dieser Veranstaltung angereist. Im Anschluss an die Wahlen des Versammlungsleiters **Dieter Warkus** und Protokollführers **Günter Alles** berichtete Eberhard Kühnle über den Mitgliederstand und die Veranstaltungen der Sektion im Jahr 2009.

Die Sektion zählte im Dezember 2009 153 Einzelmitglieder, 24 Familienmitglieder. Gekündigt haben zwei Einzelmitglieder – für Neueintritte konnten zwei Einzelmitglieder und ein Familienmitglied gewonnen werden.

Die Bauwoche der Sektion Stuttgart wurde im August erfolgreich durchgeführt.

Die Teilnahmen an Messen und Veranstaltungen im Jahr 2009 erbrachten Einnahmen durch Souvenirartikel von 1436.– Euro und Spenden über 526.– Euro.

An den Vorstand der Sektion Aargau übergaben am 07.11.2009 Richard Schust und Gerd Hauber beim Besuch der Wagenwerkstatt in Aarau einen symbolischen Scheck über 1000.– CHF (675.–€).

Am Ende seines Berichtes bedankte sich Eberhard Kühnle bei der Vorstandschaft und allen Helfern für die tatkräftige Unterstützung bei den Aktivitäten im vergangenen Jahr.

Richard Schust fuhr in Vertretung für Steffen Kern mit dem Kassenbericht fort.

Zu Beginn seiner Ausführungen erinnerte er an den Verlust unseres lieben Mitglieds **Anita Kühnle**, die im Dezember 2009 durch eine kurze, schwere Krankheit von uns gegangen ist. An ihrem Stammpflicht, neben ihrem Ehemann Eberhard stand zum Gedenken ein Bild mit einem Blumenstrauß.

Es schloss sich der Bericht der Kassenprüfer durch den Vortrag

von Peter Krauss an. Die Kasse wurde durch Peter Krauss und Reinhold Münz am 04.03.2010 geprüft. Die Kassenprüfer stellten fest, dass alle Positionen ordentlich geführt waren.

Wie im Vorjahr lobte Peter Krauss die Arbeit des Kassiers und des Vorstandes und sprach ihnen seinen Dank aus.

In gewohnter Weise nutzte er die Gelegenheit zu einigen persönlichen Bemerkungen. So sagte er: «Ich möchte jetzt an dieser Stelle an die erinnern, die mit uns gestartet sind aber jetzt nicht mehr unter uns weilen. Stellvertretend möchte ich nur zwei nennen, denen wir alle sehr viel zu verdanken haben, Anita Kühnle und Jochen Wasserroth.

Auf der einen Seite der «aktive Anpacker» Joachim, der aber ohne Hilfe seiner Frau Lotte diese Arbeit nicht hätte machen können.

Auf der anderen Seite war mit Anita jemand, die Eberhard unterstützte und ihm den Rücken freigehalten hatte.

An beide werde ich denken, wenn ich im Sommer in Oberwald den ersten Dampfzug erwarte!

Stellvertretend für viele anderen «Furkis», die diesen Tag nicht mehr erleben können, werde ich an einer Schwelle eine kleine Messingplakette mit ihren Namen anbringen.»

Nach einem Rückblick auf die bisherigen Leistungen ging er auch auf den Ausblick über die Entwicklungschancen der Strecke und des Vereins ein. Eine besondere Herausforderung für die Zukunft, ist die «Nachwuchsfrage» – wie können junge Leute für den Verein und damit für die Strecke gewonnen werden?

Nach der Entlastung des gesamten Vorstandes, Beisitzer und Kassier schloss sich der Tagesordnungspunkt «Wahlen» an.

Gewählt wurden: 1. Vorsitzender Eberhard Kühnle, Kassier Steffen Kern, Kassenprüfer Peter Krauss und Reinhold Münz, Schriftführer Günter Alles, Beisitzer Gerd Hauber, Richard Schust, Ulf Weidle und Wolfgang Wehlan.

Die Stelle des zweiten Vorsitzenden bleibt unbesetzt. Der bisherige Stelleninhaber Richard Schust hat sich aus persönlichen Gründen nicht mehr zur Wahl gestellt – zur Nachfolge gab es keine Bewerber. Wolfgang Wehlan übernimmt die Bauwochenleitung und den Bereich Marketing.

Zu Delegierten der Sektion Stuttgart wurden Richard Schust, Gerd Hauber und Günter Alles als Ersatzdelegierter gewählt. Alle Personen wurden einstimmig gewählt.

Zum Ausklang der Versammlung informierte Bernd Hillemeyr eindrucksvoll mittels einer Bildpräsentation über die Vereinsleistungen im Jahr 2009 und gab noch einen Ausblick auf die Veranstaltungen anlässlich der Streckeneröffnung im August 2010.

Auch Karlheinz Orth nahm die Gelegenheit zum Anlass und berichtete über die Aktivitäten der DFB. Erfreut ist man über die gute Zu-

sammenarbeit zwischen MGB und DFB. Das zentrale Thema der Zukunft ist: «Was passiert nach der Eröffnung?» «Die Grenzen von Personal und Material sind erreicht!» Auch Karlheinz Orth wies auf die weiterhin wichtige Fronarbeit hin. «Sie wird in Zukunft noch wichtiger sein!» In diesem Sinne dankte er der Sektion Stuttgart für die geleistete Arbeit.

Eberhard Kühnle schloss den offiziellen Teil der Veranstaltung um 21.30 Uhr mit einem Dank an alle Teilnehmer.

Günter Alles
Sektion Stuttgart

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

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

SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Waiser
Paulstrasse 5
CH-8610 Uster
Telefon +41 44 941 14 30
Fax G +41 44 211 44 78
Mobile +41 79 351 55 29
hermann.waiser@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 +41 56 245 29 03
Fax P +41 56 245 72 92
walterundverena@gmx.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

Pascal Zenklusen-Pfaffen
Weingartenstrasse 38b
CH-3904 Naters
Telefon G +41 27 922 39 31
Telefon P +41 27 922 39 35
Mobile +41 79 769 34 59
pascal.zenklusen@dfb.ch

SR

Claudia Kohlschütter
Elfenauweg 23
CH-3006 Bern
Mobile +41 79 264 87 44
claudia.kohlschuetter@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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli
Zunzgerstrasse 26
CH-4450 Sissach
Telefon +41 78 638 34 91
Mobile +41 79 646 34 41
1000erclub.praesident@dfb.ch

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

Aktienregister
Robert Wyss
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 41 888 03 03
aktienregister@dfb.ch

Administration, Logistik, Sekretariat

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

DFB-Verwaltungsrat (VR)**VR-Präsident**

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon P+41 44 700 27 64
Telefon G +41 44 395 41 35
Mobile +41 79 447 60 07
vr.praesident@dfb.ch

VR-Vizepräsident

Hermann Walser
Paulstrasse 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
claudio.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
karlheinz.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

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

VFB-Zentralvorstand (ZV)**Präsident**

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

Finanzen

Pepi Helg
Aarepark 2B
CH-5000 Aarau
Tel. +41 62 823 02 75
vfb.finanzen@dfb.ch

Mitgliederservice

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

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-6015 Reussbühl
Tel. +41 41 250 07 09
Fax +41 41 250 45 82
Mobile +41 79 604 19 21
vfb.kommunikation@dfb.ch

Sekretär

Julian Witschi
Sandrainstrasse 86
3007 Bern
Telefon +41 31 371 49 44
Mobile +41 79 399 04 86
vfb.sekretaer@dfb.ch

DFB Services**Reisedienst**

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

VFB Sektionen**Aargau**

Walter Lüthi
Steinfeldstrasse 48
5033 Buchs AG
Telefon +41 62 824 90 94
Fax +41 62 824 90 95
Mobile +41 79 855 13 75
vfb-aargau@dfb.ch

Bern

Wyss Hanspeter
Spillmättli
3818 Grindelwald
Telefon +41 33 853 31 10
vfb-bern@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

Gotthard

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

Graubünden

Pepi Helg
Aarepark 2B
CH-5000 Aarau
Tel. +41 62 823 02 75
vfb.finanzen@dfb.ch

Innerschweiz

Willi Auf der Maur
Alte Gasse 6
6423 Seewen SZ
Telefon +41 41 811 73 42
Mobile +41 77 407 18 82
vfb-innerschweiz@dfb.ch

Nordwestschweiz

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

Ostschweiz

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

Romandie

ALSF
Philippe Roux
Case postale
1142 Pampigny
Tel/Fax 021 964 30 57
vfb-romandie@dfb.ch

Solothurn

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

Wallis

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

Zürich

Bruno Letter
Obholzerstrasse 9
8309 Birchwil
Telefon +41 44 836 45 56
Mobile +41 79 755 17 65
vfb-zuerich@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. +49 231 43 00 42
vfb-nordrhein-westfalen@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

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

Schwaben

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

Stuttgart

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

Belgien

Geert De Backer
Jan Britostraat, 40
BE-8200 Brugge
Tel./Fax 0032 5038 48 36
Mobile 0032 47590 67 99
vfb-belgique@dfb.ch
vfb-belgien@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-nederland@dfb.ch

Dorffest

14. August 2010 in Oberwald



Mit Volldampf nach Oberwald...

Anlässlich der Wiedereröffnung der Dampfbahnstrecke Oberwald – Gletsch organisieren die Vereine der Gemeinde Obergoms ein Dorffest mit Tanz und Kellerbetrieb in Oberwald bei der Mehrzweckhalle.

Programm

ab 19.00 Uhr Dorffest in Oberwald
Tanz mit der Band «Alpenroses» in der Mehrzweckhalle
Konzert der Band «smart style» im Festzelt
Raclette- und Weinstube
Pizza- und Kaffeestube beim alten Backhaus
Eintritt frei

Freundlich laden ein die Vereine und die Gemeinde Obergoms.

Wiedereröffnung Dampfbahnstrecke Oberwald – Gletsch

Feierlichkeiten mit attraktivem Programm, Freitag, 13. bis Sonntag, 15. August 2010 in Gletsch
Informationen im Internet: www.oberwaldgletsch.ch oder www.dfb.ch

Mitte August eröffnet die Dampfbahn Furka-Bergstrecke den 4.9 km langen Streckenabschnitt Oberwald – Gletsch. Damit wird neben Realp neu auch in Oberwald die Anbindung an die Matterhorn Gott-hard Bahn sichergestellt. Attraktionen wie der 578 m lange Gletsch-Spiraltunnel oder die versenk-bare Zahnstange in Oberwald garantieren Erlebnis pur.

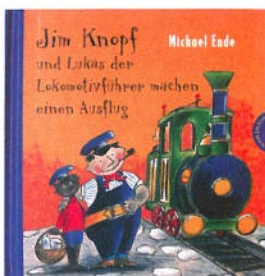
Tourist Info Gemeinde Obergoms

T +41 27 973 32 32, oberwald@obergoms.ch, www.obergoms.ch





**Die Dampfbahn feiert:
Wir erreichen Oberwald.
Jim Knopf wird 50 und feiert auch!**



Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer machen einen Ausflug, Bilderbuchgeschichte, ca. 12.5 x 12.5 cm, Bilder und Texte, farbig, Thienemann Verlag **CHF 11.50**



Echte, liebevoll gestaltete Marionetten, voll funktionsfähig
Jim Knopf (H ca. 30 cm), **CHF 90.00**
Lukas, der Lokomotivführer, (H ca. 40 cm) **CHF 116.00**



③ Wie Jim Knopf nach Lummerland kam, Bilderbuchgeschichte, ca. 24.5 x 24.5 cm, grossformatige Bilder und Texte, farbig, Thienemann Verlag **CHF 22.50**



⑤ **Neu:** Buch «ERLEBNIS FURKA-BERGSTRECKE» (d/f) von Beat Mosser und Peter Krebs, AS-Verlag, 208 Seiten, 220 Abbildungen, Leinen m. Schutzumschlag **CHF 58.00 / € 36.50** zuzügl. Versand (Einzelex.) **CHF 8.00 / € 5.00**, im Ausland günstiger Versand ab Lager in D (gilt nur für dieses Buch)



⑥ Papier-Servietten dreilagig, vierfarbig, Dampfbahn Motive, Vorlage handgemalt. 20 St. pro Packung in Folie verpackt, Format geöffnet ca. 33 x 33 cm, lieferbar ab ca. Mitte Juni **CHF 6.50**



Keramik-Tasse mit speziellem Schweizerkreuz aus DFB-Lokis. Innen mit DFB-Logo, Höhe ca. 11 cm **CHF 8.00**



⑧ «Berg-Bähnler-Tee», 100 Gramm aromatisierter Früchtetee, Packung im Dampfbahn Design **CHF 8.50**



⑨ Tischset, Kunststoff laminiert, abgerundete Ecken, ca. 43 x 29 cm, doppelseitig bedruckt: vorne: Dampfzug in Gletsch, hinten: Furka-Panoramakarte **CHF 9.50**

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
Stück									

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____ dadf 2/2010

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041 870 07 86, souvenir@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.- berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.-.

Weitere Artikel unter www.dfb.ch