



dampf an der furka

September 09

**Dampfbahn
Furka-Bergstrecke**



 **Oberwald
Gletsch
Realp** 

**Wiedereröffnung
August 2010**

Liebe Leserin, geschätzter Leser

Sie halten hier das letzte «dampf an der furka» in der Hand, das ich als Redaktor gestaltet habe. Es ist das 23. Heft, für das ich jene Verantwortung getragen habe, die ich nun abgeben darf. In Ruedi Traub wurde ein Nachfolger gefunden, der künftig die Redaktion führen, im umfassenden Kommunikationsbereich tätig sein und das Heft weiterentwickeln wird. Ich bitte Sie, das Vertrauen und die Unterstützung, die Sie mir gewährt haben, auf Ruedi Traub zu übertragen.

Betrachten Sie diese Zeilen bitte nicht als Abschied. Ich werde – soweit die Dampfbahn dessen bedarf und ich dazu in der Lage bin – in Belangen von Kommunikation und Marketing tätig bleiben. Dazu können auch Reportagen auf der Bergstrecke oder in den Werkstätten gehören. Vorab werde ich versuchen, dem neuen Kollegen den Start zu erleichtern.

Für Wohlwollen und Unterstützung danke ich herzlich. Ein besonderer Dank gilt allen, die Beiträge für das Heft verfasst oder mir selbst dann Zeit für Interviews geschenkt haben, wenn sie in der Arbeit fast ertrunken sind.

*In freundschaftlicher Verbundenheit
Hansueli Fischer*



Redaktionsschluss	Ausgabe 4/2009	31.10.2009
	Ausgabe 1/2010	31.01.2010
	Ausgabe 2/2010	15.05.2010
	Ausgabe 3/2010	15.08.2010

aktuelles

Neuer Redaktor	1
Oberwald Bauarbeiten	2
Oberwald Herausforderung	4
Oberwald Etappenziel	5
Loks und Feinstaub	6
Dampflokotiv-Technik	7
GV der DFB AG	10
Organigramm DFB AG	12
Fahrplan 2010	13
Wasser Forum Gletsch	14
Organigramm FVB	15
Axpo-Lehrlingslager	16
Voldampf in den Ehestand	17
Offene Stellen	18
Montage Steffenbachbrücke	19
Assemblée générale	21
Technique des locomotives	22
Communication du chef	24
Section romande	26

aus den sektionen

Göthard	28
Innerschweiz	28
Ostschweiz	29
Solothurn	30
Zürich	30
Berlin-Brandenburg	31
Nordrhein-Westfalen	31

Titelbild

Baustelle Oberwald in Blickrichtung Gietsch.

Couverture: vue direction Gletsch depuis le chantier Oberwald.

Foto: Hansueli Fischer

Impressum

Redaktionsadresse: Ruedi Traub,
Talwiesenstrasse 92, 8055 Zürich
Telefon +41 44 462 68 06
E-Mail: redaktion.dadf@dfb.ch

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Christian Stern, Marketing DFB AG,
Tel. +41 32 622 35 17, christian.stern@dfb.ch;
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudesolioz@dfb.ch;
Irène Schär-Hännli, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 398 52 12,
julian.witschi@dfb.ch.

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
VFB Verein Furka-Bergstrecke
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
Inserattarife: 1/4 Seite sFr. 300.– / 1/2 Seite
sFr. 500.– / 1 Seite sw sFr. 900.– / 1 Seite 4farbig
sFr. 1200.– / Rückseite sFr. 1500.–
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

Der neue Redaktor stellt sich vor

Eigentlich war es reiner Zufall, als ich bei Bekannten «Dampf an der Furka» 1/09 entdeckte. Beim Blättern stach mir sofort der Artikel «Neuer Redaktor gesucht» in die Augen. Das wäre etwas für mich! Der Gedanke, eine Dampfbahn durch das mir sehr bekannte Gebiet an der Furka journalistisch zu verfolgen, war verlockend. Seit meiner Jugend war ich in der Gegend unterwegs, wanderte im Urserental, stieg zur «Badushütte» auf, welche der Sektion Manegg des SAC (Schweizer Alpenclub) gehört, war auch viele Jahre, wochenweise, zusammen mit meinem Sohn, als Hüttenwart angestellt, absolvierte etliche J+S-Kurse und WK der Gebirgseinheit der FF-Truppen, leitete Lager der JO (Jugendorganisation des SAC) und stieg privat auf Gipfel wie den Galenstock, das Furkahorn, das Gross Muthorn und den Lucendro. Ich bin Mitglied des SAC und produzierte für die

Sektion Manegg während zehn Jahren das Cluborgan.

Heute bin ich regelmässig Gast in Oberwald, im Winter betreibe ich Langlauf, im Sommer wandere ich und fahre Velo.

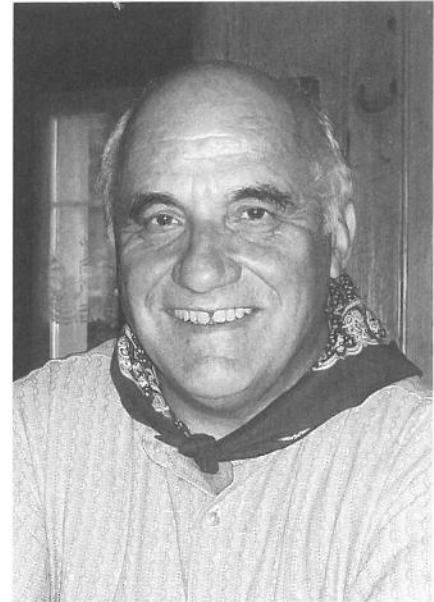
Seit kurzer Zeit bin ich pensioniert. Als Sekundarlehrer in Zürich unterrichtete ich an einem zehnten Schuljahr Biologie, Rechnen und Informatik. Ich baute an der Schule während zweier Jahrzehnte eine Computer-Anlage auf und schulte die Lehrpersonen. – Vorgängig durchlief ich eine Lehre als Feinmechaniker und arbeitete längere Zeit in der Betriebsmechanik, wo ich grosse Maschinen revidierte, inkl. «Schaben» der Bronze-Lager...

Ich wohne in Zürich am Fusse des Uetliberges. Mein Naherholungsgebiet liegt zwischen diesem Hausberg der Zürcher und der Innerschweiz.

Neben meinen sportlichen Aktivitäten lese ich viel, z.B. Tageszeitungen, Periodika,

belletristische Literatur, Sachbücher und natürlich nutze ich intensiv das Internet. Vielleicht fahre ich schon in den nächsten Jahren mit meiner kleinen Enkeltochter, des Kindes meiner Tochter, per Dampf über die Furka – früh übt sich...

Ruedi Traub



Leserbrief

Wie ich zur Furka-Bergstrecke kam

Als 18-jähriger Musikstudent hatte ich gehört, dass es im Sommer in Sion einen bedeutenden Musik-Concours mit bekannten Professoren gab. Ich nahm ihn zu Anlass, mit meinem Renault 4 von Frankfurt am Main jeweils den gleichen wunderbaren Weg über Innsbruck, Landeck, Engadin, Julierpass, Tiefenkastral, Thusis, San Bernardino, Gotthard nach Realp zu fahren, wo ich in der Regel übernachtete. Dann begegnete ich zwangsläufig den Zahnstangengeleisen. Oft liess ich das Auto stehen, um zu schauen, wohin diese Schienen gingen. Es hatte damals auch noch eine Oberleitung. Hin und

wieder kam ein roter Triebwagen vorbei. Ich begann – als Lok-Modell Gartenbahner – schon damals diese Bahn zu bewundern. Alles, was ich als Student im Vorüberfahren sehen konnte, freute mich sehr. Fast jeden Sommer kam ich hier vorbei – oft auch über den Oberalp-Pass. Noch Jahre später sehnte ich mich nach dieser wunderschönen Gegend. Seit nun 14 Jahren bin ich – aus der Sektion Schwaben – mit der tollen Verbindung zu unserem Sektionsleiter Bernd Hillemeier, bei den Aktionären mit dabei. Einmal ist es mir gelungen, mit einem deutsch sprechenden holländischen Arbeitsteam hin-

auf zu fahren, um vor dem Scheiteltunnel Schotter zu verfestigen. Für mich als Theatermensch war es eine völlig neue Arbeitsweise. Man war zufrieden mit meinem Arbeitseinsatz. Lange aber war ich nicht mehr dort. Auch erinnere ich mich, dass wir in der Dämmerung unter vielen Scheinwerfern vom Realper Bahnhofgleis über viele Holzbalken diese Zungenschienen auflegten für den Anschluss an die MGB und wie zuerst die Diesellok und dann die «Weisshorn» die Verbindung erprobten. Das sind unglaublich erscheinende Erinnerungen. Ab dem nächsten Jahr habe ich wieder mehr Zeit, mich von vielem, was ich aus den Vereinsnachrichten erfahre, selbst zu überzeugen.

*Herzlichst,
Ihr Detlef Kubaczyk,
Kammermusiker beim
Theaterorchester Augsburg*



Oberhalb der Kantonsstrasse, Blickrichtung Gletsch
 Au dessus de la route cantonale, vue en direction de Gletsch.

Bauarbeiten laufen auf Hochtouren

Erträumtes Ziel und Prüfstein für Bahn-Enthusiasten

OBERWALD (ff) – Der letzte Abschnitt der Strecke Realp–Oberwald mit der Querung der Kantonsstrasse und der Anbindung an den Bahnhof der MGB sind im Bau. Der Traum von der vollständigen Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke wird Wirklichkeit. Betrieb und Unterhalt der verlängerten Strecke werden aber anspruchsvoller und aufwändiger.

Die erforderlichen Bewilligungen sind eingeholt worden. Gräben werden ausgehoben, Leitungen verlegt, Wasserfassungen gebaut, Geländekuppen abgetragen, Senken ausgefüllt. Schienen, Zahnstangen und Weichen liegen bereit. Der Trasse-Verlauf wird erkennbar. Die absenkbare Zahnstange für den Kantonsstrassenbereich ist konstruiert. Sie wird gefertigt und so vorbereitet, dass der Einbau mit dem kleinstmöglichen Verkehrsunterbruch vonstatten gehen kann.

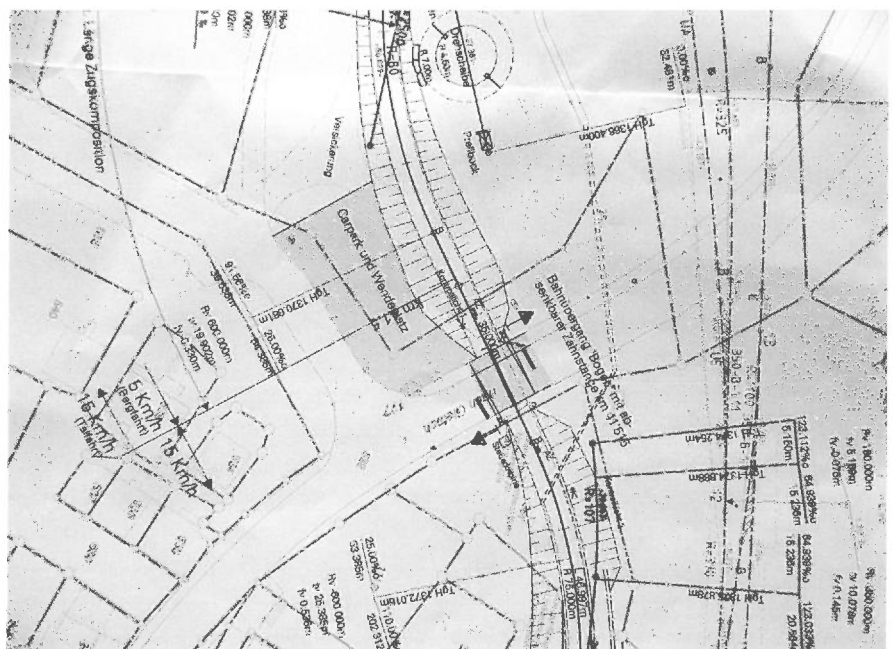
Kleine Rückblende

Bauchef **Walter Willi**, der den Werde-

gang der DFB von Anfang an miterlebt und mitgeprägt hat, erinnert daran, dass ursprünglich eine Bergbahn Oberwald–

Gletsch (BOG) geplant war. Doch entschloss man sich zu Beginn der Achtzigerjahre, den Wiederaufbau der Bergstrecke in Realp zu beginnen und in einer ersten Etappe bis Tiefenbach voranzutreiben. Dieses Teilstück sei zwar schwieriger zu bewältigen gewesen, doch hätte man hier freiere Hand gehabt.

Oberwald blieb stets das Ziel. Vor 1982, als noch die BOG ein Thema war, wollte man eine Unterführung unter der Kantonsstrasse erstellen. Mittlerweile verläuft die Strasse jedoch über den Vortunnel. Die wohl günstigste Variante wäre gewesen, oberhalb der Kantonsstrasse im Steilhang die Endstation der DFB zu errichten. Sie vermochte jedoch nicht zu befriedigen, weil die Zugänglichkeit für die Fahrgäste schlecht und der Anschluss an die Stammstrecke unmöglich gewesen wäre. Eine Streckenführung weiter oben am Hang mit Wendeschleife zum Bahnhof musste ebenso fallen gelassen werden, wie eine verlängerte Rampe, welche nicht weniger als 50 Privatgrundstücke tangiert hätte. Neben diesen Varianten wurden in Diplomarbeiten unzählige weitere studiert, die zwar den einen oder anderen Hinweis gaben, aber nicht ausgeführt werden konnten.



Situationsplan Kantonstrassen-Querung
 Plan de situation, franchissement de la route cantonale.

Weltweit einmalige Lösung

Walter Willi befasst sich seit dem Jahr 2000 mit der Gestaltung des Zielpunktes «Oberwald». Er hat dabei erfahren, dass eine Mitbenützung der MGB-Bahnhofsanlagen nicht in Frage kommt, weil dies zu einer unerwünschten Hektik im Dampfbetrieb und wohl auch zu Sicherheitsproblemen geführt hätte. Schliesslich zeigte sich aber, dass auf der Landreserve der Matterhorn Gotthard Bahn die DFB-Station verwirklicht werden kann, obschon ein Hochspannungsmast den Endpunkt der Gleise etwas früher setzt, als dies wünschenswert wäre.

Von der Ebene der DFB-Station wird das Streckengleis mit Zahnstange – bei reinem Adhäsionsbetrieb würden 2 Meter Höhe fehlen – auf einem Damm zur Kantonsstrasse und von dort in einem Hangeinschnitt die Stufe zum bestehenden Trassee überwinden.

Die Strassenquerung erfolgt mit einer absenkbaren Zahnstange. Diese ist zur Minimierung der Wärmedehnung in Segmente von 3 Meter Länge aufgeteilt. Erprobte Weichenmotoren heben und senken die Zahnstange über Kniehebel. An die Konstruktion werden vom Bundesamt für Verkehr sehr hohe Anforderungen gestellt. Es verlangt nämlich, dass auf einem Segment ein mit 15 km/h talwärts fahrender Zug von 120 Tonnen Gewicht von der Lokomotive allein gestoppt werden kann. Es gilt also gewaltige Kräfte aufzunehmen. Vor dem Anheben der Zahnstange wird der Strassenverkehr mittels Blinklicht und Barriere aufgehalten.

Im Bahnhofsbereich wird mit einem Verbindungsgleis der Anschluss an die MGB hergestellt. Dies schafft für die DFB die Möglichkeit, bei gesperrtem Pass Bauzüge und Schneeräumfahrzeuge durch den Basistunnel von der einen auf die andere Seite der Furka zu verschieben. Dies kann Unterhalt und Schneeräumung erleichtern und verbessern.

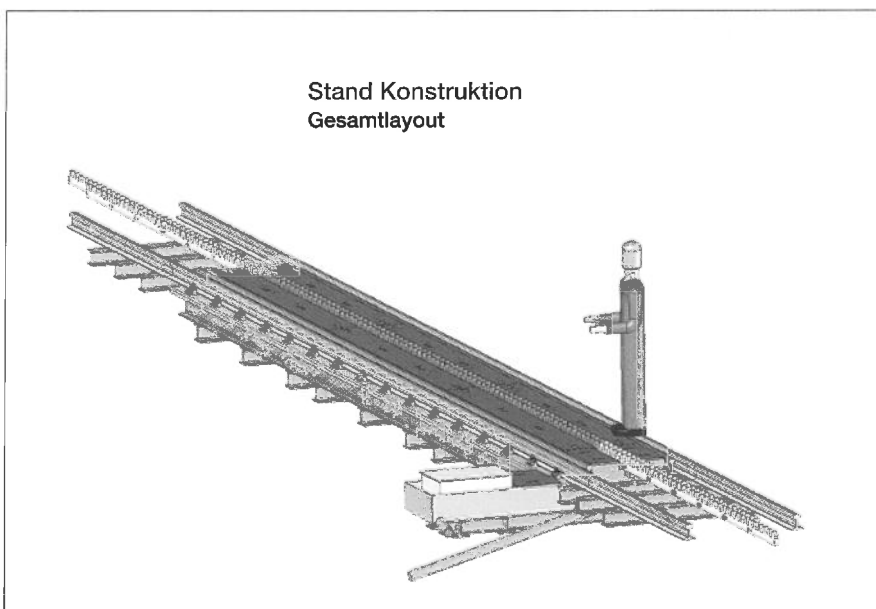
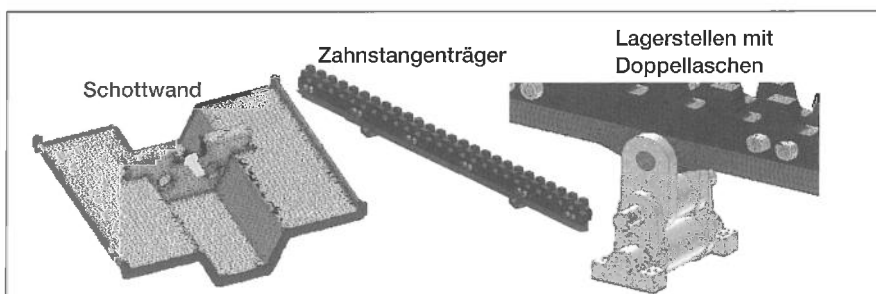
Waldbrände vermeiden

Die Strecke Oberwald–Gletsch verläuft durch Wald und Wiesen, die bei Trockenheit durch Funkenflug gefährdet

sein könnten. Damit es nicht so weit kommt, sind die gefährdeten Stellen mit einer Sprinklereinrichtung versehen. Für die entsprechende Wasserversorgung wurden bis hinauf zum Kehrtunnel alle 90 Meter Schächte gesetzt. Vor Zugsabfahrt kann ferngesteuert die Bewässerungseinrichtung in Betrieb gesetzt werden. Diese Vorsorge gegen Waldbrand ist ein Beispiel für die vielen komplexen Aufgaben, die im Zusammenhang mit der Vollendung der Bergstrecke zu lösen waren.



Baustelle Oberwald mit Drehscheibe
Chantier Oberwald avec plaque tournante.



Die Dampfbahn im Internet
www.dfb.ch

Mitteilung des Geschäftsleiters

«Oberwald» als Herausforderung für Jahre

Die Wetterkapriolen dieses Jahr überraschen auch uns immer wieder. Nach dem Frühjahr mit Unmengen von Schnee wechselten sich in den vergangenen Wochen warme und kalte Tage ab. Dass noch heute, im August, Reste von Lawinenschnee entlang der Strecke liegen, dürfte schon seit vielen Jahren nicht mehr der Fall gewesen sein.

Trotz Unsicherheiten im Wetter und im Gegensatz zu den befürchteten Auswirkungen der Finanzkrise, durften wir bis zur Verfassung dieses Artikels mehr Fahrgäste befördern als im Vorjahr, was wiederum höchste Anforderungen an Personal und Rollmaterial bedeutet.

Zurzeit konzentrieren sich die Tätigkeiten neben dem fahrplanmässigen Betrieb einerseits auf die Erschliessung von Oberwald und andererseits auf das erste Teilstück des Ausbaus der Werkstätten in Realp. Das Bahnhofareal Oberwald gleicht heute einer Grossbaustelle. Diese lässt erahnen, dass hier mit der Überquerung

der Kantonsstrasse und mit dem Bahnhofausbau ein wichtiges Teilstück entstehen wird.

Ein weiterer Meilenstein für unsere Dampfbahn wurde am 17. August 2009 gelegt. Nachdem der letzte fahrplanmässige Dampfzug der FO am 9.6.1968 die Strecke befahren hatte, dampfte unsere HG 3/4 FO 4 das erste Mal mit der Volllast von 59 Tonnen von der Baustelle Oberwald nach Gletsch. Das Ziel der Versuchsfahrten mit allen drei betriebsfähigen Loks während diesen Tagen war unter anderem

- Erfassung der Fahrzeiten zur Absicherung des Fahrplanes
- Erfahrung mit Steigungswechseln
- Erfahrung Kehrtunnel (Heizen, Rauchentwicklung, Kaminwirkung)

Die Erkenntnisse aus diesen Tagen soll eine Basis für die Vorbereitung des Lokpersonals auf diese Strecke und die Ausarbeitung der entsprechenden Arbeitsanweisungen ermöglichen.

Die Befürchtungen, dass nach der Fertig-

stellung die Arbeit ausgehen würde, sind weit gefehlt. Oberwald ist wohl das geografische Ziel zur Fertigstellung der ursprünglichen, vom berühmten Glacier Express befahrenen Strecke über die Furka. Seit 26 Jahren wird es von den freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Dampfbahn verfolgt. Damit das angestrebte Betriebskonzept mit passquellenden, sowie Ausflugs-Zügen Gletsch-Oberwald-Gletsch ausgeführt werden kann, gibt es aber noch einige Projekte zu realisieren.

Dabei steht der Ausbau der Werkstätte in Realp im Vordergrund. Die dauernde Höchstbelastung des Rollmaterials erfordert auch einen entsprechenden Unterhalt, der auch in den Wintermonaten sichergestellt werden muss. Geplant ist dieses Jahr noch die Fertigstellung eines Werkstattteiles, der erlauben wird, die Diesel-Traktionsfahrzeuge ab nächstem Winter dort zu unterhalten.

Da die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit unseres Betriebes eine Daueraufgabe der Unternehmung und die Nachfrage von Fahrgästen auch gross ist, müssen wir die Kapazität unserer Züge steigern. Dies kann aber nur erreicht werden mit dem Einsatz einer oder der beiden HG 4/4. Der Neubau dieser Loks steht zusätzlich unter einem Zeitdruck, da die Werkstätten in Chur voraussichtlich um das Jahr 2014 einer Überbauung weichen müssen. Der Fortschritt der Aufbauarbeiten lässt sich auf Grund der vorbereiteten Komponenten und der regelmässigen Einsätze der unermüden Fronis in Chur erahnen.

Die wetterbedingten Einflüsse nagen nicht nur an unsern Personenwagen, deren Unterbringung in einer Wagenhalle nach wie vor einem Bedürfnis entspricht, sondern bescheren uns zunehmende Unterhaltsarbeiten. Anlässlich einer Streckenbesichtigung des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung der DFB AG wurde seitens Bauleitung auf die verschiedenen Schwerpunkte hingewiesen. Dadurch entstand ein informativer Eindruck über die kritischen Streckenteile, wie

- Einflüsse der Furka-Reuss auf die Stützmauern



Baustelle Remise Realp am 19. August.
Chantier remise Realp le 19 août.

- Lawinenschäden des vergangenen Winters
- Sanierungsbedürfnisse im Scheiteltunnel.

Diese Informationen wurden ergänzt durch einen Überblick des Arbeitsstandes Gletsch–Oberwald. Einmal mehr wurde offensichtlich, was mit Freiwilligenarbeit alles geleistet werden kann und mit welcher Begeisterung und welchem Einsatz an diesem Werk gearbeitet wird. Natürlich wurde dabei auch der finanzielle Aufwand bestätigt und es gilt, diesen mit allen möglichen Mitteln sicherzustellen.

Die Euphorie um die Erschliessung Oberwald 2010, die zweifellos ein bahnhistorisches Ereignis sein wird, stösst auch in der Medienlandschaft auf Interesse. Leider entsprechen oft Berichte nicht ganz der Realität oder beinhalten Unwahrheiten.

Fehlinformationen während den noch kommenden, zum Teil kritischen Monaten könnten unser gutes Verhältnis zu Baubehörden und Partnern stören. Unliebsame Verzögerungen wären die Folge. Deshalb gilt nach wie vor der Grundsatz, dass Interviews und Kommunikation von betrieblichen Angelegenheiten (Bau, Unterhalt, Betrieb usw.) nach aussen ausschliesslich der Geschäftsleitung DFB AG vorbehalten ist und durch diese freigegeben werden muss. Es liegt mir sehr daran, einmal mehr alle freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre enorme Leistung an unserem einmaligen technischen Kulturgut zu beglückwünschen und ihnen für ihren unermüdlichen Einsatz zu danken.

Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG

teil unserer Gäste aus Brig, dem Unterwallis und generell aus der Romandie bescheiden ist; beim Car-Tourismus haben wir intakte Chancen. Unser wichtigster Partner, die Matterhorn Gotthard Bahn, wird als Zubringer die Möglichkeit wahrnehmen, das neue Angebot zu fördern und mithelfen, die berechnete Erwartungshaltung im Goms zu erfüllen. Mit den passquierenden Zügen wird der wichtige Aufenthalt in der Bergstation Furka bei-behalten, in Gletsch ist aber nur der Aufenthalt für das Aus- und Einsteigen möglich. Gletsch wird mit allen unseren Möglichkeiten aufgewertet, als Ausflugsziel, als Etappenort für die Gäste aus Richtung Haslital, als Grund für Rückreisen über Gletsch nach Realp, als Ausgangspunkt für Rundreisen, Kombination mit Ausflugszügen und den passquierenden Angeboten mit DFB oder Post.

Oberwald nur Etappenziel? – Ja! – Mit dem Erreichen von Oberwald wird der Traum aller Pioniere, der DFB-Familie, der Fans, der Freunde und Gönner erfüllt, dass die ursprüngliche Strecke des Glacier Express wiederum voll befahrbar ist, eine Leistung, die weit über unser Land Beachtung, Anerkennung und Unterstützung finden wird. Wir haben damit aber nicht das Endziel, sondern die wichtigste Etappe erreicht. Ich habe nicht ohne Absicht bei meinen früheren Ausführungen auf das Leitbild, die Visionen unserer Unternehmung hingewiesen, die klar die Erhaltung des technischen Kulturgutes sowie die Förderung der Zusammenarbeit mit den anderen touristischen Leistungsträgern sowie die Förderung des Urserentals und des Goms zum Ziel hat. Mit dem Erreichen von Oberwald wird dies nun umsetzbar.

Bei der erwähnten Erkundungsfahrt wurde den Teilnehmern durch die Ausführungen der Bauleitung bewusst, welche dauernden Anstrengungen an diversen Objekten notwendig sind und bleiben werden, um den Betrieb sicherzustellen. Der Scheiteltunnel ist da nur ein Beispiel. Ich denke zudem an die anstehenden Arbeiten in Chur und Aarau, ich denke an den ununterbrochenen Betrieb in der Remise in Realp, auch im Winter, wenn

Dampfbahn in der Region und mit der Region

Oberwald ist ein Etappenziel!

In den letzten Marketing-Informationen habe ich die Grundlagen für die Planung des Angebotskonzeptes sowie des Events 10 dargelegt. Unter dem Eindruck einer Besichtigungsfahrt von VR und GL bin ich motivierter denn je, dass unsere Planung auf dem Marktbedürfnis beruht, basierend auf dem einzigartigen Erlebniswert unserer Strecke von Realp bis Oberwald. Dass dies mit dem historischen Rollmaterial möglich ist, macht unsere Dampfbahn einmalig.

Das Angebot beruht auf unseren Ressourcen von Personal, einsetzbaren Loks und Reisezugswagen; es ist sorgfältig abgewogen, um auch unsere dringend notwendigen Einnahmen aus dem Reiseverkehr sicherzustellen. Noch auf Jahre hinaus werden wir mit Einschränkungen arbeiten müssen; die Revisionen der Loks benötigen Zeit, erfordern grossen Arbeits-einsatz und finanzielle Mittel, die nur moderat sicherzustellen sind.

Wir haben insbesondere während der Saison 2007 mit Rekordwerten von beförderten Passagieren erkennen müssen, dass wir an die Grenzen unserer Voraussetzungen gestossen sind, und dass die Marketing-Aktivitäten sorgfältig anzupassen sind. Der Erlebniswert für die einzelnen Personen muss gesichert sein; eine Massenabfertigung mit allen negativen Folgen ist abzulehnen. Andererseits haben wir den klaren Auftrag, das Betriebsergebnis zu sichern und nach Möglichkeit zu erhöhen. Dazu bieten uns die Ausflugszüge markante Möglichkeiten, neue Kunden auf der Kurzstrecke zu betreuen und damit Auslastung und Ertrag zu verbessern. Diese Kurzzüge sind eigentliche Schnupperfahrten, welche uns die Auslastung der passquierenden Züge langfristig sicherstellen werden. Dazu kommt, dass Realp als Abfahrtsort überlastet ist und in Gletsch noch ein nutzbares Potential besteht. Aus dem RailAway-Reporting Gästeumfragen wissen wir, dass der An-

niemand an eine sommerliche Dampfbahnfahrt denkt.

Es werden weiterhin auf der gesamten Strecke und an allen Orten Frondiensteinsätze notwendig sein. Also, bleiben wir alle daran, die DFB-Zielsetzungen zu erfüllen, unseren vielen Gästen eine unvergleichliche Fahrt in den Kulturräumen Ursern und Goms zu ermöglichen. Und da ist noch etwas: die Kameradschaft, die Freude am gemeinsam Erreichten, der Stolz auf diese unentgeltlichen Leistungen und erbrachten Arbeiten mit gemeinsamen Zielsetzungen. Diese Werte werden und müssen weiterleben, weiter aufgebaut werden. Dies ist eines der vornehmsten und wichtigsten Ziele unseres Vereins Furka-Bergstrecke. Das Kulturgut ist nicht nur technisch, es lebt in uns, den Freunden der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Und noch ein Wort zur Kommunikation: Im Moment ist die DFB fast ein Modethema in den Print- wie elektronischen Medien. Das dürfen wir dankbar zur Kenntnis nehmen, denn es hat mit Beachtung, Anerkennung und Förderung zu tun; es hat sicher dazu beigetragen, dass die laufende Saison einen guten Verlauf nimmt, die Züge voll besetzt sind und unser Personal mit Freude die vielen Gäste betreut. Mit der Kommunikation müssen wir aber sorgsam umgehen, wir dürfen die überschäumende Begeisterung nicht mit unerfüllbaren Aussagen trüben, oder Informationen verbreiten, die nicht oder noch nicht zutreffen. Im Moment richten sich viele Augen und Ohren auf uns, also verhalten wir uns kompetent und zurückhaltend und teilen wir nur das mit, was ist, was wird. Ich meine damit, dass in guter Absicht verbreitete, nicht zutreffende Aussagen schaden können. Der Einbezug der entsprechenden zuständigen Stellen für alle öffentlichen Informationen bleibt der Geschäftsleitung vorbehalten, die entsprechend dem Thema die zuständigen Fachleute aus Bau, Betrieb, ZfW oder Marketing beiziehen oder beauftragen wird. Wir müssen das Interesse nutzen, um nicht nur die weithin bekannten Informationen über die Geschichte, die Fronarbeit, die Strecke, das

Rollmaterial wiederholt zu verbreiten, sondern es liegt mir daran, dass die Zielsetzungen unseres Leitbildes, die Visionen der Gründer unserer Dampfbahn auch weit bekannt, erfasst und unterstützt werden; wir sind nicht allein, wir arbeiten mit und für Partner, wir sind ein Glied in der Kette der Touristik in den Zentralalpen! Wir haben eine Arbeitsgruppe «Mediendienst» gegründet, welche die

sorgfältige, zutreffende und zeitgerechte Kommunikation zur Aufgabe hat.

Oberwald ist das wichtigste Etappenziel – die Arbeit bleibt, die Aufgaben wachsen und die kameradschaftliche Freude am Erreichten, an der Erhaltung, wird uns weiter motivieren.

Paul Güdel
Leiter Marketing

Wenn Dampflokomotiven rauchen

Feinstaub ist zu vernachlässigen

REALP – Dampflokomotiven mit Kohlefeuerung belasten die Umwelt weit weniger als gemeinhin angenommen wird.

Die Dampflokomotiven der DFB begeistern Jung und Alt. Doch fragen sie sich, ob denn der Ausstoss von schwarzem Rauch Luft, Natur und Landschaft nicht zu sehr verschmutzt. Reisende stellen diese Frage auch immer wieder dem Bahnpersonal. Namentlich möchten die Leute wissen, wie es sich mit Feinstaub, Kohlendioxid und anderen giftigen Gasen verhält.

In einem jüngst in der «Neuen Luzerner Zeitung – zisch zentralschweiz» veröffentlichten Beitrag, hält Urs Zihlmann von Amt für Umwelt und Energie des Kantons Luzern fest: «Der bei Dampfloks häufig sichtbare schwarze Rauch besteht meist aus unvollständig verbranntem Kohlestaub. Es handelt sich um relativ grosse Partikel, die von den Schleimhäuten in Mund und Rachen aus der Atemluft gefiltert werden. Sie werden in der Atmosphäre nicht weit verbreitet und sinken bereits einige Meter neben der Strecke zu Boden. Diesem unangenehmen Rauch sind deshalb am meisten die Passagiere und das Bahnpersonal ausgesetzt.» Weiter wird ausgeführt, dass

Messungen in unmittelbarer Nähe der Rigibahn an Tagen mit Dampfbetrieb nur eine geringfügig erhöhte Feinstaubbelastung ergeben.

Peter Schwarzenbach



Schwarzer Rauch beinhaltet unverbrannte Kohle. Die weissen Schwaden bestehen aus Wasserdampf.

La fumée noire contient du charbon pas consommé. Les volutes blanches sont de la vapeur d'eau.

Dampflokomotiv-Technik

Antriebsanordnung für gemischten Zahnrad-Adhäsions-Betrieb

Die zurzeit in Chur in Revision befindlichen Dampflokomotiven vom Typ HG 4/4 haben ein anderes Zahnrad-Antriebssystem als die bis jetzt bei der DFB in Betrieb stehenden Dampflokomotiven. Um die Unterschiede aufzuzeigen, blicken wir etwas in die Entwicklungsgeschichte dieser speziellen Technik, die zum Höhepunkt der kombinierten Adhäsions-Zahnrad-Dampflokomotiven, dem Antriebssystem WINTERTHUR führte.

Die Zahnrad-Dampflokomotiven für den gemischten Betrieb gehören zu den komplexesten Dampflokomotiven, die je gebaut worden sind. Die ersten für diese Betriebsart, meistens für Werkbahnen gebauten Lokomotiven hatten sogenannte verkuppelte Antriebe. Diese Antriebsanordnung hatte den Vorteil, dass nur eine Dampfmaschine nötig war, hatte aber den grossen Nachteil, dass der Teilkreisdurchmesser des Antriebszahnades und der Triebraddurchmesser der Antriebsräder in engen Grenzen aufeinander abgestimmt sein müssen. Das heisst, im Neuzustand war der Bandagen-Durchmesser etwas grösser als der Teilkreisdurchmesser des Triebzahnades, bei abgenutzten Bandagen war es genau umgekehrt. Also nur im genau halb abgenutzten Zustand hemmten sich die beiden Antriebe nicht. Aus diesem Grund und weil die Eingriffsverhältnisse aus Sicherheitsgründen nur enge Toleranzen zulassen, mussten schon bei geringer Abnutzung die Bandagen ersetzt werden. Die erste Dampflokomotive dieser Bauart wurde unter der Leitung von Niklaus Riggenbach 1871 in der SCB-Werkstätte Olten für den Steinbruch in Ostermundigen gebaut. Diese Lokomotive mit dem Namen GNOM steht heute im Verkehrshaus Luzern. Dampflokomotiven mit diesem Antriebssystem, 1889 erbaut von der Wiener Lokomoti-

venfabrik Floridsdorf, fahren heute noch auf der Achenseeabahn, die von Jenbach im Tirol zum Achensee führt.

Für Bahnen mit Vollbahncharakter, die längere Abschnitte mit Adhäsionsbetrieb hatten, war dieses Antriebssystem nicht geeignet. Nur die Trennung von Zahnrad- und Adhäsions-Antrieb erlaubten einen vernünftigen Betrieb dieser Bahnen. Durch diese Anordnung wurden die Lokomotiven viel komplexer, da zwei mechanisch voneinander unabhängige Dampfmaschinen mit je zwei Zylindern nötig waren. So entstanden verschiedene Konstruktionen mit Vorgelegen und Hebelübersetzungen, die sich mehr oder weniger gut bewährten, wobei zu sagen ist, dass die Betriebsabteilungen und die Werkstätten nicht immer zur gleichen Beurteilung kamen. Vertieft wollen wir hier nur auf die Systeme eingehen, die bei der DFB im Einsatz sind oder kommen werden.

Das Antriebssystem ABT

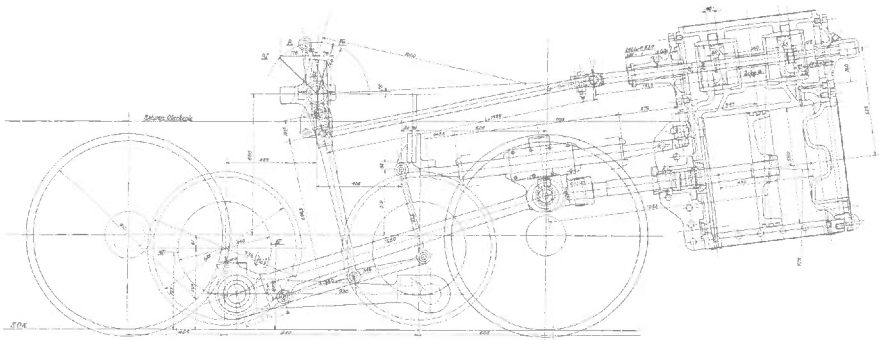
Wie der Name sagt, geht die Konstruktion auf Roman Abt zurück. Roman Abt hat den Zahnradantrieb in einem sogenannten Zahnradwagen zusammengefasst; der Rahmen mit den beiden Zahnradkurbelwellen ist mit einer Art Tatzlager auf den Wellen der ersten und zweiten Antriebsachse befestigt. Die Erstaussführungen wurden gleichzeitig unter Mitwirkung von Roman Abt in zwei Firmen für zwei Bahnen gebaut. Die Lokomotivenfabrik Floridsdorf in Wien lieferte 1890 die ersten vier Zahnradlokomotiven System ABT an die steirische Erzbergbahn ab. Diese Bahn mit 71 Promille maximaler Steigung und Normalspur befuhr die bekannte Strecke von Vordernberg nach Eisenerz. Von den total 18 Lokomotiven dieses Typs, die mit Innenrahmen gebaut worden sind, fuhren einige bis 1978.

Ebenfalls im Jahr 1890 lieferte die SLM in Winterthur vier HG 2/3 System ABT an die Visp Zermatt Bahn für Meterspur und 125 Promille Steigung. Unsere Lok Weisshorn ist eine Nachlieferung aus dem Jahre 1902 mit einigen Änderungen gegenüber der Erstaussführung. Total wurden von diesem Dampfloktyp acht Stück gebaut, bedingt durch die Meterspur mit Aussen-

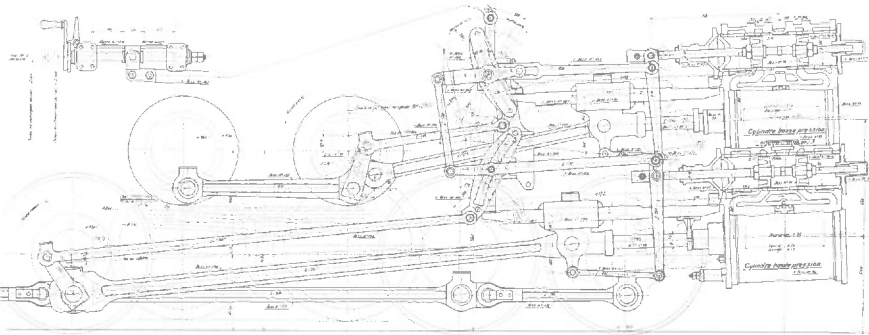


Zahnradlok der Erzbergbahn (Floridsdorf 1908) als Denkmal auf dem Dorfplatz in Vordernberg.

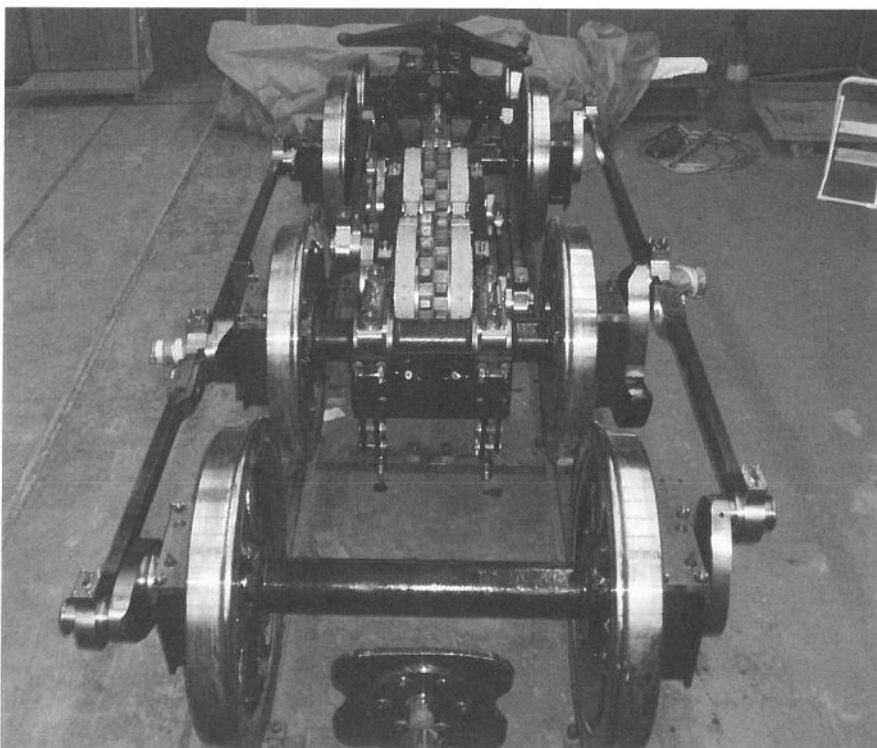
Locomotive à crémaillère de l'Erzbergbahn (Floridsdorf 1908) comme monument sur la place du village à Vordernberg.



Zahnradantrieb der HG 3/4 mit nebeneinander liegenden Zylindern.
 Propulsion à crémaillère de la HG 3/4 avec cylindres adjacents.



Antrieb der HG 4/4, System «Winterthur» mit übereinander liegenden Zylindern.
 Propulsion de la HG 4/4, système «Winterthur», avec cylindres superposés.



Achsen und eingebauter Zahnradantrieb der Lok FO4.
 Essieux et propulsion à crémaillère installée de la loc FO4.

rahmen. Dieses Antriebssystem war für die damalige Zeit eine Meisterleistung, sowohl von der Konstruktion wie von der Produktion her, waren doch nicht weniger als 20 Gleitlager auf engstem Raum und mit geringen Toleranzen zueinander eingebaut. Die beiden Dampfmaschinen hatten je einen Regulator, mit dem der Lokomotivführer die Leistung beider Antriebe den jeweiligen Verhältnissen entsprechend einstellen konnte.

Dementsprechend brauchte es aber, um die beiden Triebwerke mit Dampf zu versorgen, einen sehr leistungsfähigen Kessel. Für die Visp Zermatt Bahn mit ihren relativ kurzen Zahnstangenabschnitten konnte auch die sogenannte Kesselreserve genutzt werden, das heisst am Anfang der Steigung war der Wasserstand im Kessel auf dem Maximum, am Ende der Zahnstangenstrecke auf dem Minimalstand und bis zum nächsten Zahnstangenabschnitt konnte der Wasserstand wieder erhöht werden. Vierzylinder Nassdampfmaschinen mit einfacher Expansion hatten systembedingt einen hohen Dampfverbrauch. Für die langen und teilweise kurz aufeinander folgenden Zahnstangenabschnitte der Brig Furka Disentis Bahn konnte das Ausnützen der Kesselreserve allein nicht genügen. In Anlehnung an das in der Zwischenzeit erfundene Antriebssystem WINTERTHUR, sowie der Einführung der Überhitzung des Dampfes, wurden 1913/1914 die Lokomotiven HG 3/4 System ABT mit Verbundtriebwerken, Heissdampfkessel und Kolbenschiebern gebaut. Im Weiteren wurde bei diesen Maschinen der Zahnradwagen mit einer Dreipunktlagerung versehen; mit dieser Bauart wollte man die Verwindungskräfte, die auf den Rahmen des Innentriebwerkes wirken, reduzieren. Die Nachteile des Antriebssystems ABT waren aber damit nicht beseitigt. Die Nachteile sind schlechte Zugänglichkeit bezüglich Wartung der Innentriebwerke, was vor allem bei Schmalspurlokomotiven der Fall ist, sowie die grosse ungefederte Masse. Der Zahnradwagen ist insgesamt im Unterhalt als sehr aufwendig zu bezeichnen. Bei sorgfältiger Arbeit in der Werkstätte und der nötigen Pflege im Be-

trieb sind dies aber nach wie vor gute Maschinen, was auch das lange Leben dieser Lokomotiven beweist.

Das Antriebssystem WINTERTHUR

Wie eingangs erwähnt ist dieses Antriebssystem der Höhepunkt in der Entwicklung von kombinierten Adhäsions-Zahnrad-Dampflokomotiven. Die Konstruktion geht auf den späteren technischen Direktor der SLM in Winterthur, Olaf Kjelsberg, zurück. Der markanteste Unterschied zum System ABT ist, dass die Niederdruck-Zylinder des Zahnradantriebs über den Hochdruck-Zylindern des Adhäsionsantriebs angeordnet sind. Dadurch konnte auch bei Schmalspurlokomotiven ein Innenrahmen verwendet werden. Die beiden Triebwerke sind gut von aussen zugänglich. Die Zylinder-Abmessungen sind bei Hoch- und Niederdruck fast gleich gross, das richtige Hubvolumen-Verhältnis für den Verbundbetrieb wird mit einem Vorgelege mit 1:2-Untersetzung erzielt. Im Betrieb sieht man dadurch, dass sich die Zahnradmaschine mit doppelter Drehzahl in umgekehrter Richtung gegenüber dem Adhäsionsantrieb dreht.

Die Erstaussführung, zwei HG 2/4 lieferte SLM 1904 an die St. Gallen Gais Appenzell Bahn ab. Die 1888 auch von SLM gelieferten HG 2/3 Stütztender-Lokomotiven, die nach den Vorschlägen von Oberbaurat Klose gefertigt worden sind, konnten so entlastet werden. Diese wohl kompliziertesten Dampflokomotiven, die in der Schweiz verkehrten, waren sehr störanfällig; sie hatten aber auch sehr schwierige Streckenverhältnisse mit Kurvenradien bis auf 30 Meter hinunter zu bewältigen. Nach Inbetriebnahme der HG 2/4 waren deren Vorteile sofort ersichtlich, die bessere Zugänglichkeit des einfacheren Triebwerkes. So wurden zwei weitere Lokomotiven bestellt, die 1909 abgeliefert wurden. Im gleichen Jahr wurde die erste Klosemaschine ausgemustert. Ab 1905 lieferte SLM insgesamt 18 Lokomotiven vom Typ HG 3/3 System Winterthur an die Brünigbahn, sowie vier Stück an die Berner Oberland Bahn, alle noch mit Nassdampfkesseln und Flachschiebern. Die HG 3/3 Nr. 1067 der ehe-

maligen Brünigbahn, die heute im Besitz der Ballenberg Dampfbahn ist, ist zurzeit die einzige betriebsfähige Dampflokomotive mit Antriebssystem WINTERTHUR in der Schweiz. Im Verkehrshaus steht die Nr. 1063 als aufgeschnittenes Demonstrationsobjekt, bei dem die Funktion anschaulich gezeigt werden kann. Im Gegensatz zum System ABT, bei dem immer auch Abt-Zahnstangen verwendet worden sind, ist das System WINTERTHUR auf allen möglichen Zahnstangen zur Anwendung gekommen. Im Jahre 1914 wurden die ersten Dampflokomotiven HG 4/5 System WINTERTHUR mit Heissdampf an die maximal 80 Promille steile Nilgiri Bahn in Indien (heute UNESCO Welt-Kul-

turerbe) geliefert, die letzten der insgesamt 17 Stück im Jahre 1952; einige stehen heute noch im Betrieb.

Unsere HG 4/4 sind im weitesten Sinne eine Weiterentwicklung der Nilgiri Lok, gebaut für die bis 120 Promille steile Chemin de fer Krong-Pha à Dalat in Vietnam. Nach Inbetriebnahme der HG 4/4 können bei der DFB nicht nur drei verschiedene Zahnradtypen gezeigt werden, sondern auch, als einzige Bahn weltweit, die drei wesentlichen Entwicklungsschritte der kombinierten Adhäsions-Zahnrad-Dampflokomotiven im Betrieb vorgeführt werden.

Jakob Knöpfel



Lokomotive der Achenseebahn mit verkuppeltem Antrieb.
Locomotive de l'Achenseebahn avec propulsion couplée.



Vietnam: Lok HG 3/4 Nr. 1 und HG 4/4 Nr. 708 und 704 in Dalat. Der Unterschied bezüglich Innen- und Aussenrahmen ist gut zu sehen.
Vietnam: loc HG 3/4 no. 1 et HG 4/4 708 et 704 à Dalat. La différence entre cadre intérieur et extérieur est claire.

Generalversammlung der DFB AG

Standortbestimmung und Weichenstellung

ANDERMATT (fi) – Mit einer Statutenänderung haben die Aktionärinnen und Aktionäre den Weg für eine Erhöhung des Aktienkapitals um bis zu 5,32 Mio. und des Partizipationskapitals um bis zu 1 Mio. Franken frei gemacht.

An der Versammlung vom 27. Juni in der Mehrzweckhalle Andermatt waren 305 Aktionärinnen und Aktionäre mit 15'615 Stimmen selber anwesend und 1536 Aktionäre mit 44'826 Stimmen liessen sich vertreten.

Rück- und Ausblick

Präsident *Oskar Laubi* stellte bei der Begrüssung fest, dass die Saison 2009 trotz ausserordentlicher Schneemengen termingerecht begonnen hat. Im kommenden Jahr werden die ersten Züge bis Oberwald fahren, womit das Ziel der Pioniere, die Wiederherstellung der durchgehenden Bergstrecke, erreicht sein wird. Zu den aktuellen Problemen gehören die Klima-Kapriolen und die Finanznöte. Die beiden HG 4/4 wurden zum Anlagewert von 350'000 Franken an die SFB übertragen. Damit hat man sie nicht nur gesichert, sondern der Stiftung zu mehr Glaubwürdigkeit und der DFB AG zu dringend benötigter Liquidität verholfen.

Der schriftlich erstattete Jahresbericht wurde genehmigt. Zur Jahresrechnung wurde angemerkt, dass der Dampfbahnbetrieb nicht selbsttragend sein kann und auf Spenden angewiesen bleibt. Weil das Anlagevermögen mit 13,1 Mio. grösser ist als das Aktienkapital mit 11,47 Mio. Franken, sind flüssige Mittel gebunden, die im Betrieb benötigt werden. Der Jahresverlust von 165'495 Franken wurde auf neue Rechnung vorgetragen und dem Verwaltungsrat Entlastung erteilt. Die DFB AG unterliegt einer eingeschränkten Revisionspflicht. PriceWaterhouseCoopers wur-

de für weitere drei Jahre als Revisionsstelle gewählt. Damit wurde der Wunsch nach einer Kostenoptimierung verbunden.

Rund um den Bahnbetrieb

Geschäftsleiter *Peter Bernhard* stellte fest, dass in einer wiederum unfallfrei verlaufenen Saison 2008 25'630 Fahrgäste befördert wurden. Die etwas geringere Auslastung brachte mehr Komfort. Der Ausbau nach Oberwald und Fremdeinwirkungen wie Hangrutschung und Felssturz machten 2008 zum Jahr mit dem umfangreichsten Baueinsatz. Nicht weniger als etwa 100'000 Kubikmeter Eis und Schnee mussten vor Betriebsbeginn 2009 geräumt werden.

Der Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald steht vor der Fertigstellung. Die Bewilligungen des Bundesamtes für Verkehr liegen vor. Die hydraulisch absenkbare Zahnstange für die Querung der Kantonsstrasse kann in Auftrag gegeben werden. Mit der etappenweisen Erweiterung der Remise Realp wurde begonnen. Für die Totalrevision der Lok 9 werden 6500 Stunden Arbeit und 330'000 Franken aufzuwenden sein. Wenn sie nach vierjähriger Abwesenheit auf die Strecke zurückkehrt, wird Lok 1 zu revidieren sein. Im Hinblick

auf die Verfügbarkeit von «Zugpferden» ist die Aufarbeitung von einer oder zwei Maschinen des Typs HG 4/4 wichtig. Jede wird etwa 1,7 Mio. Franken verschlingen. Umso mehr wird die Zusicherung von Stadler Rail für die unentgeltliche Ausführung von Spezialarbeiten geschätzt. Der Leihvertrag für die FO4 wurde um zehn Jahre verlängert. Für den Einsatz der «Breithorn» gibt es eine Offerte. Im Hinblick auf die Remisierung der Wagen während des Winters zeichnet sich beim Bahnhof Realp eine Lösung ab. Die Marketingabteilung hat ein Betriebskonzept für «Oberwald» ausgearbeitet. Dieses sieht nebst den passierenden Verbindungen Ausflugszüge nach Gletsch vor. Auch *Peter Bernhard* wies auf die angespannte Finanzlage hin und dankte allen, die sich mit Ideen, Arbeit, Geld und Naturleistungen für die DFB einsetzen und so vielen Fahrgästen unvergessliche Erlebnisse vermitteln.

Verein und Stiftung

ZV-Präsident *Robert Frech* freute sich, dass mit 7700 das Wachstumsziel beim Mitgliederbestand erreicht werden konnte. Nun gilt es, die Marke von 8000 zu erreichen. Der ganze Einnahmenüberschuss wird der DFB AG zur Verfügung gestellt. Der ZV wird die Zusammenarbeit mit den Sektionen intensivieren und alles daran setzen, dass die Motivation über das Jahr 2010 hinaus erhalten bleibt. Stiftungsratspräsident *Peter Schwaller* teilte mit, dass die SFB in vier Jahren rund 5 Millionen Franken zusammengetra-



*Aktionärinnen und Aktionäre an der Generalversammlung.
Actionnaires lors de l'assemblée générale.*

gen hat. Der 1000er-Club hat für die HG 4/4 rund 240'000 Franken gesammelt. Schwaller verriet, dass es immer schwieriger wird, grosse Spenden hereinzuholen. Gleichwohl: Kleine und grosse Beiträge werden geschätzt und verdankt. Aus dem Stiftungsrat ist Thomas Kaech krankheitshalber ausgeschieden. Claude Wenger konnte durch Hermann Walser ersetzt werden. Vizepräsident Peter Riedwyl wird ins Präsidium aufrücken. Nun gilt es, zwei neue Stiftungsräte zu suchen. Dabei sollte auch das Wallis wieder eine Vertretung bekommen.

VR-Präsident Laubi würdigte die Tätigkeit von Peter Schwaller, der während eines Jahrzehnts an der Spitze von Verwaltungs- und Stiftungsrat erfolgreich gewirkt hat. Nach einigen Informationen zu «Furka-Blau», «elektronische Kommunikation» und «Aktienwerb» konnten die Versammelten zum Apéro entlassen werden.



*Souvenirverkauf am Rand der Generalversammlung.
Vente de souvenirs en marge de l'assemblée générale.*

Das Schwungrad meint...

Endspurt? – Endspurt!

Bevor ich meinen Bericht schreibe, schaue ich nochmals in das letzte Heft «Dampf an der Furka». Da sind die riesigen Schneemassen zu sehen, die noch weggeräumt werden müssen. Ich selber war am Auffahrtstag (21. Mai) zu Fuss bis zur Steffenbachbrücke gelaufen, um persönlich diese riesige Schneeräumung anzusehen. Das war Schwerarbeit für Mensch und Maschine. Heute liegen immer noch grosse Schneehaufen in der Reusschlucht bei den drei Sentumstaffel-Tunneln. Es ist jetzt Mitte August, wenn ich für euch meine Gedanken aufzeichne. Die halbe Fahrsaison ist wieder vorüber und die Ferien auch. Wieder zurück an der Arbeit kann man nochmals die schönen Tage in Gedanken aufleben lassen. Ich glaube kaum, dass dieses Jahr weiterhin wie früher die grossen Ferientage

gebucht werden konnten. Die Arbeitslage mit teilweiser Rezession hat uns gezwungen, weniger Geld auszugeben. Da musste manche Reise gekürzt werden.

Bitte erlauben Sie mir, dass ich heute trotzdem einen konkreten Aufruf zur weiteren Unterstützung der Dampfbahn an Sie richte. Mit dem Ausbau der Strecke bis Oberwald haben wir noch ein Kalenderjahr Zeit. Da müssen wir aber etwa fünf Monate Winter abziehen, so bleibt nicht mehr viel übrig. Am 12. August 2010 ist die Eröffnungsfeier angesagt. Dies bedeutet noch enorme Anstrengungen, materiell, manuell und finanziell. Das neue Depotgebäude in Realp ist zwar im Bau, aber die Aufrichte kann noch nicht gefeiert werden.

Wenn wir jetzt alle von unserem Gedanken beseelt sind, einer einmaligen Dampfbahn

mit einer grosszügigen Spende weiterzuhelfen, dann haben wir auch mitgeholfen, den Endspurt zu gewinnen. Dann haben wir alle eine grosse Schaufel voll Kohle für die Weiterfahrt gebracht.

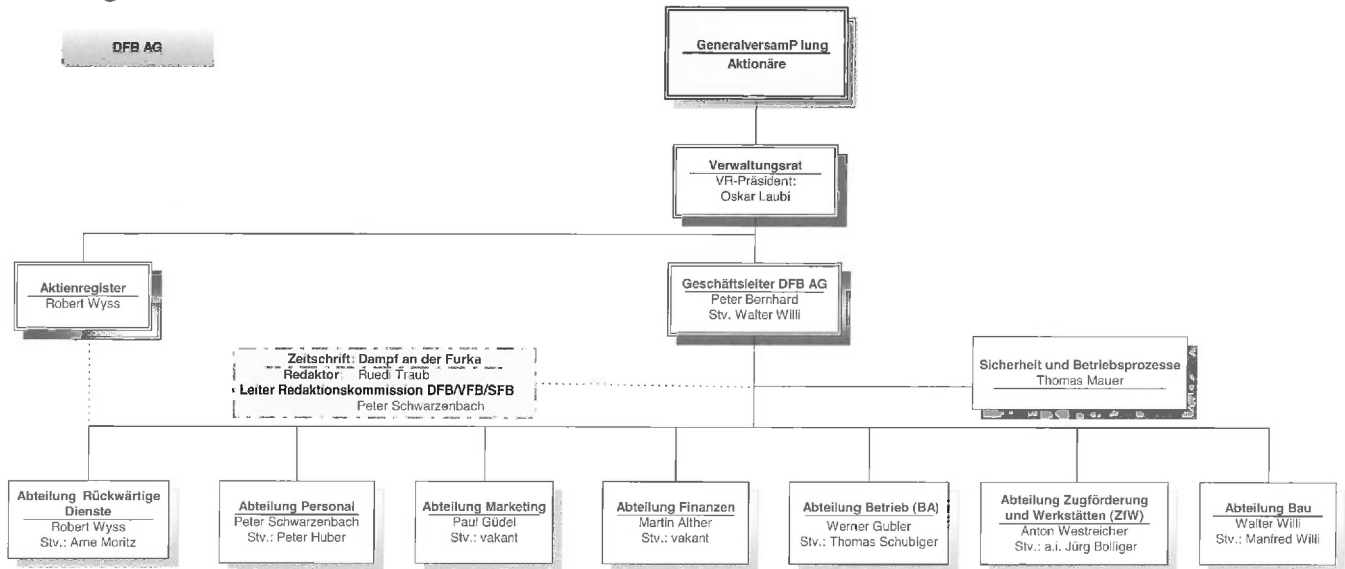
Die nächste Generation wird es uns danken, dass diese Dampfbahn-Strecke in einer wunderschönen Bergwelt erhalten geblieben ist.

Das wünscht euch das Schwungrad mit seinen sieben Grosskindern.





Organigramm der Dampfbañ Furka-Bergstrecke AG



Geschäftsleitung der DFB AG

Direction de l'entreprise DFB SA

Manfred Willi, Walter Willi, Anton Westreicher, Peter Schwarzenbach, Frederico Rossi, Paul Güdel, Werner Gubler, Silvia Güdel, Peter Bernhard, Robert Wyss, Martin Alther, Jürg Bolliger.



Verwaltungsrat der DFB AG

Conseil d'administration du DFB SA

Claude Wenger, Karlheinz Orth, Hermann Walser, Jean-Pierre Dériaz, Paul Güdel, Peter Bernhard, Franz Kissling, Ueli Burkhard, Oskar Laubi. Auf dem Bild fehlt Hans Tribolet.



www.dfb.ch
Mehr Erlebnis!

dampfbahn furka bergstrecke

Fahrplan + Preise 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 10.40	B 14.15
Tiefenbach	ab:	10.35	• 11.05	• 14.35
Furka DFB	an:	11.05	• 11.30	• 15.05
Furka DFB	ab:	11.25	• 11.50	• 15.25
Muttbach-B.	ab:	11.35	• 12.00	• 15.35
Gletsch DFB	an:	12.00	A 12.25	B 16.00

Gletsch–Furka–Realp

Gletsch DFB	ab:	C 11.10	14.10	A 14.40
Muttbach-B.	ab:	• 11.30	14.30	• 15.00
Furka DFB	an:	• 11.45	14.45	• 15.15
Furka DFB	ab:	• 12.05	15.05	• 15.40
Tiefenbach	an:	• 12.25	15.25	• 16.00
Realp DFB	an:	C 12.50	15.50	A 16.25

A Entlastungszug bei Bedarf (Doppelführung)

B Freitag und Samstag vom 2. Juli bis 7. Aug. 2010

C 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)

Realp DFB–Dampfbahn–Gletsch–PostAuto–
Furkapass–Realp Post (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 37.20
Halbtax-Abonnement oder Swiss Card: CHF 35.10

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

Familienermässigung:

Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren fahren in Begleitung mindestens einer erwachsenen Person an allen Betriebsstagen gratis (ohne Sitzplatzgarantie).

Die Gratisfahrt 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: www.dfb.ch
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Änderungen vorbehalten © 08/09

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Telefon: 0848 000 144
Reisedienst, Postfach 141 +41 / 848 000 144
CH-6490 Andermatt Fax: 055 / 619 30 39
E-Mail: reisedienst@dfb.ch +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 / Gletsch–Oberwald

Realp DFB	ab:	10.15	A 10.40	
Tiefenbach	ab:	10.35	• 11.05	
Furka DFB	an:	11.05	• 11.30	
Furka DFB	ab:	11.25	• 11.50	
Muttbach-B.	ab:	11.35	• 12.00	
Gletsch DFB	an:	12.00	• 12.25	
Gletsch DFB	ab:	12.05	• 12.30	15.05
Oberwald DFB	an:	12.30	A 13.00	15.35

Oberwald–Gletsch / Gletsch–Furka–Realp

Oberwald DFB	ab:	11.30	14.05	A 14.35
Gletsch DFB	an:	12.00	14.35	• 15.05
Gletsch DFB	ab:		• 14.40	• 15.10
Muttbach-B.	ab:		• 15.00	• 15.30
Furka DFB	an:		• 15.15	• 15.45
Furka DFB	ab:		• 15.40	• 16.05
Tiefenbach	an:		• 16.00	• 16.25
Realp DFB	an:		• 16.25	A 16.55

A Entlastungszug bei Bedarf (Doppelführung)

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–Oberwald	73.00	121.00	121.00	200.00
Realp–Muttbach-B.	48.00	80.00	76.00	126.00
Gletsch–Muttbach-B.	29.00	48.00	43.00	71.00
Gletsch–Furka	35.00	58.00	55.00	91.00

Ausflugszüge (ab 20. August 2010): Passquerende Züge
Oberwald–Gletsch 33.00 50.00 55.00 83.00
Die Ausflugszüge haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

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

Wir akzeptieren auch EURO

Ungefähre Umrechnung:
Ein Schweizer Franken (CHF 1.–) entspricht ca. € 0.62.
Beim Inkasso oder bei Rechnungsstellung werden die Fahrpreise aufgrund des aktuellen Tageskurses berechnet.

Preisgarantie bis 3. Oktober 2010

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

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

Informationen PostAuto:

Telefon / Fon: 058 / 448 20 08 +41 / 584 482 008
Telefax: / Fax: 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

Anschlüsse:
Brig MGB ab: 08.23 09.23 14.23
Andermatt MGB ab: 08.37 10.37 14.37

Oberwald DFB ab: 09.50 11.30 16.00
Gletsch DFB an: 10.20 12.00 16.30

Ausflugszüge Gletsch–Oberwald

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

Anschlüsse:
nach Brig ab: 10.13 12.13 16.13
nach Andermatt ab: 09.44 11.47 15.44

Reservation obligatorisch

Möglichst frühzeitig reservieren!
Platzgarantie nur bei rückbestätigter Reservation

Neu ab November 2009:

Den aktuellen Reservationsstand aller Züge finden Sie auf www.dfb.ch (Dampfbahn / Reservationen).
Dort können Sie auch direkt ihre gewünschte Reservation eingeben. Sie erhalten dann umgehend eine schriftliche Bestätigung per E-Mail.



Rollstuhlgängig
Rechtzeitige Reservation erforderlich.

Änderungen vorbehalten. Ausgabe 12. August 2009
Alle Preise inklusive 7.6 % Mehrwertsteuer

Fahrpreise Gruppen (ab 10 Personen)

Strecke	2.Klasse		
	E	HR	
Realp–Gletsch	45.60	75.20	
Realp–Furka	29.60	47.20	Gruppen sind nur in 2.Klasse möglich.
Realp–Oberwald	58.40	96.80	
Realp–Muttbach-B.	38.40	60.80	
Gletsch–Muttbach-B.	23.20	34.40	
Gletsch–Furka	28.00	44.00	

Ausflugszüge (ab 20. August 2010):
Oberwald–Gletsch 26.40 40.00
Die Ausflugszüge haben nur Sitzplätze in 2.Klasse.

Oberwald–Muttbach-B.	37.60	59.20	Gruppen nur in 2.Klasse möglich.
Oberwald–Furka	41.60	67.20	
Oberwald–Tiefenbach	52.00	84.00	
Oberwald–Realp	58.40	96.80	

Freifahrten: Pro 10 Personen Gesamtteilnehmerzahl 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:

Lieferung der Fahrkarten sofort nach der Buchung mit Rechnung (fällig innert 30 Tagen).
Nicht benutzte Billette werden bei Rückgabe vor dem Reiseantritt am Bahnhof in Realp, Gletsch oder Oberwald durch unseren Finanzdienst gebührenfrei erstattet.

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



*Turbinen-Generator-Gruppe im Blauen Haus.
Groupe turbine-générateur dans la Maison bleue.*

Wasser Forum Gletsch

Bijoux der Wasserkraftnutzung in Gletsch

Seit Mitte Juni ist Gletsch wieder Anziehungspunkt für Besucher aus allen Herren Ländern. Die Nostalgiezüge der Dampfbahn Furka-Bergstrecke befahren mit regelmässigen Kursen die alte Bergstrecke. Mit einer besonderen Attraktion wartet WASSER FORUM GLETSCH auf. Die historische Turbinenanlage aus dem Jahr 1899 ist liebevoll restauriert und wieder betriebsfähig im Blauen Haus zu bewundern.

Lange Zeit dämmerte sie im finsternen und feuchten Keller zwischen alten Möbeln und verrosteten Werkzeugen vor sich hin. Nun erstrahlt die historische Turbinenanlage aus dem Jahr 1899 wieder frisch restauriert und revidiert im Turbinenraum im Keller des Blauen Hauses. Die Anlage hat eine lange Geschichte hinter sich. Zuerst wurde sie als Wahrzeichen der Schweizerischen Ingenieurbaukunst an der Weltausstellung in Paris dem Publikum vorgestellt. Dann beleuchtete sie des Nachts für

die noblen Touristen den Rhonegletscher, lange bevor das Wallis über ein Stromnetz verfügte. Von der Technik der modernen Stromübertragung überholt, versank sie später in einem Dornröschenschlaf. Vor Kurzem noch ein rostrotes Stück Stahlguss, präsentiert sie sich heute wieder in frischem Tannengrün mit polierten Messingflanschen und Kupferrohren.

Strom vom historischen Oldtimer?

Der Traum der Initiatoren der stiftung revita und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke war, mit der Turbinenanlage Strom zu produzieren, der zum Vorheizen der Dampflok gebraucht werden könnte. Die Revision der Turbinenanlage habe sich aber schwieriger gestaltet als erwartet. So hätten zahlreiche Bestandteile in Einzelanfertigung neu hergestellt werden müssen, erläutert der Projektleiter Peter Spescha. Damit die Anlage Strom produzieren könne, seien weitere finanzielle Mittel notwendig. Aufgrund der bis anhin geleiste-

ten Arbeit und des guten Resultats hofft die stiftung revita, die fehlenden Mittel beschaffen zu können. Gelingt das, dann steht der Stromproduktion im Schaubetrieb nichts mehr im Weg. Die Dampfbahnfreunde werden allerdings nicht darum herumkommen, die Dampflok auch in Zukunft mit Strom aus dem Netz vorzuheizen.

Turbinen- und Verteilanlage

Hotel Glacier du Rhône

Seit dieser Saison 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 durch die Decke erfolgte, erfährt man bei spannenden Führungen, welche durch die Dampfbahn angeboten werden.

Ausstellungen im Wasser

Forum Gletsch

Das Wasser Forum Gletsch will mit Ausstellungen, Modellen und den zwei Turbinenanlagen die Kraft des Wassers in all ihren Facetten dem Publikum zugänglich machen. In vier Ausstellungsräumen sind jede Saison neue Ausstellungen zu bewundern. Die Themenpalette reicht von der industriellen Nutzung der Wasserkraft



*Historisches Amperemeter.
Ampèremètre historique.*

über die landschaftsformende Kraft bis hin zur mystischen Kraftquelle. In dieser Saison ist im Wasser Forum Gletsch die Ausstellung «Wasser für alle» der Helvetas zu sehen. Die Ausstellung zeigt die Problematik sauberen Trinkwassers in Entwicklungsländern auf, aber auch mögliche Lösungswege. Ebenfalls vermittelt sie anschaulich den ungleich verteilten Trinkwasserbedarf und gibt dem Besucher Fragen zu seinem eigenen Verhalten mit auf den Weg.

Ein Blick in die Zukunft

Im WASSER FORUM GLETSCH sollen auch in den nächsten Jahren attraktive Ausstellungen zum Thema der Kraft des Wassers zu besichtigen sein. So ist für die nächste Saison die grosse Ausstellung «Gletscher im Treibhaus» der Gesellschaft für ökologische Forschung e.V. München reserviert. Diese Ausstellung dokumentiert in Bildvergleichen das dramatische Abschmelzen der Alpengletscher. An einem interaktiven Modell lässt sich die Klimaerwärmung

simulieren und Computeranimationen machen die Dynamik von Gletschern – ihr Wachsen und Schmelzen – erlebbar.

Ist die Mittelbeschaffung erfolgreich, dürfte auch die historische Turbinenanlage

bald den Generator zum Drehen und die Glühlampen zum Flackern bringen.

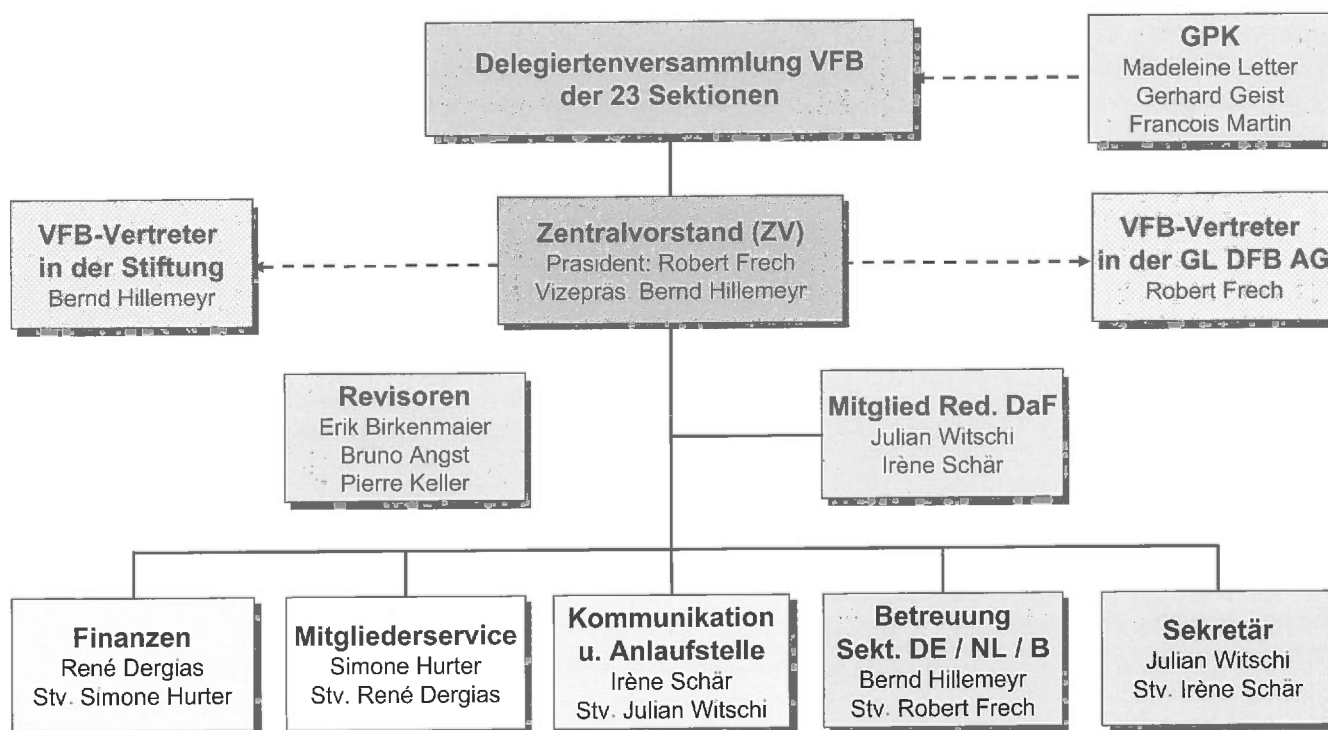
Text: Stiftung Revita/Paul Güdel

Fotos: Hansueli Fischer



*Das alte Kraftwerk im «Glacier du Rhône».
L'ancienne centrale électrique au «Glacier du Rhône».*

Organigramm des Vereins Furka-Bergstrecke



Lehrlingslager der Axpo-NOK 2009

Gute Stimmung, viel Fleiss und Schweiss

OBERWALD – Lernende der Axpo-NOK und der Gemeinde Fislisbach leisten nun schon seit vier Jahren in Form eines Lehrlingslagers freiwillig Dienst an der Furka-Bergstrecke.

In sieben Gruppen aufgeteilt halfen die Lernenden und deren Leiter bei Bau- und Instandsetzung dieser historischen Zahnradbahn.

Gruppe 1 – Tiefbauarbeiten

Zwei Bäche, welche das Bahntrasse oberhalb des Dorfes Oberwald querten, mussten gefasst und durch Rohrleitungen umgeleitet werden. Dazu arbeitete man am neuen Bahnhofabschnitt in Oberwald, wo ein Sickerleitungssystem mit Beton-schächten erstellt wurde.

Gruppe 2 – Bearbeitung von Holzschwellen

Alte Bahnschwellen aus Holz müssen vor dem erneuten Einbau aufgearbeitet werden. Die zum Teil stark unebenen Schwellen wurden mittels Hobel an ausgemessenen Stellen begradigt. Dort wurden Stahlplatten für die Aufnahme des Zahnstangensattels befestigt. Über diese werden die enormen Kräfte von der Zahnstange auf die Schwelle übertragen.

Gruppe 3 – Planieren der Schotterung

Beim Neuverlegen der Gleise wurde der Schotter mit Maschinen grosszügig aufgetragen und verteilt. Eine Gruppe hatte nach entsprechenden Vorgaben von Hand die überflüssigen Schottersteine zu entfernen. Zur Abwechslung von dieser eintönigen Arbeit waren auf diesem Streckenabschnitt noch gewisse Forstarbeiten zu erledigen.

Gruppe 4 – Mechanische Arbeiten, Wagenunterhalt

Zwei Polymechaniker-Lernende waren in Realp dem Bahndepot und der mechani-

schen Werkstatt zugeteilt. Das professionelle Nacharbeiten und Herstellen mechanischer Komponenten von Lokomotiven und Wagen waren ihre Hauptaufgabe.

Gruppe 5 – Hochbauarbeiten

Die Hochbauarbeiten beinhalteten das Schalen, Armieren, Betonieren und das anschliessende Aufräumen der Baustelle

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: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach, 3999 Oberwald, oder via Internet.

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 888 00 40, E-Mail: dfb-aktienregister@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.

der neuen Remise (Lokunterstand mit Werkstatt) in Realp. Unterstützung gab es dabei durch freiwillige Fachkräfte aus dem Baugewerbe.

Gruppe 6 – Aufbereiten von Zahnstangen

Abgenützte Zahnstangen von rund 2 Meter Länge werden ins Depot Realp gebracht und dort in Handarbeit wieder aufbereitet. Die fünfköpfige Gruppe reinigte, meisselte und schliiff die Zahn-

stangen und brachte sie so wieder in Form.

Gruppe 7 – Vegetationskontrolle, Forstarbeiten

Zwischen und neben den Schienen wachsen allerlei Pflanzen. Eine Gruppe hatte diese Gewächse von Hand zu entfernen. Die Bedeutung dieser Arbeit ist nicht zu unterschätzen, könnte doch durch irgendwelches Gewächs die Haftung auf den Schienen verloren gehen.

Lob und Anerkennung

Die hervorragende Lagerküche und das sommerliche Wetter verhalfen diesem Lehrlingslager zu einer unvergesslichen Note. Dank guter Stimmung, viel Fleiss und Schweiss wurde die Woche ein Erfolg für alle Teilnehmenden. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke lobte den Einsatz und das vorbildliche Einhalten der Sicherheitsvorschriften.

Ralf Bredanger



Hochzeitgesellschaft auf der Station Furka.
Noce à la station Furka.

Premiere auf der Bergstrecke

Mit Volldampf in den Ehestand

Am 11. Juli 2009, genau 17 Jahre nach dem ersten, fahrplanmässigen Zug der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp nach Tiefenbach, durften wir wieder eine Neuheit erleben.

Das Brautpaar Lilian Triaca und Robert Rutishauser wollte seine Gäste am «schönsten Tag» mit etwas Einmaligem und Aussergewöhnlichem überraschen. So durften wir die bunte und sehr gespannte Gästeschar am DFB Bahnhof

Realp willkommen heissen. Nach einer Führung durch unsere Anlagen und einer Information zu unserem technischen Kulturgut bestieg die Hochzeitgesellschaft den mit Blumen geschmückten und mit einer Lautsprecheranlage versehenen AB 4453. Auf der Fahrt durchs Urserental richtete der Pfarrer einige besinnliche Worte an das Hochzeitspaar, umrahmt von Musikvorführungen.

Natürlich durfte auf der Station Furka das Erinnerungsfoto vor der festlich ge-

schmückten Dampflokomotive HG 3/4 nicht fehlen.

Auch die Weiterfahrt durch den Scheiteltunnel änderte nichts mehr am Vorhaben der beiden Brautleute. Nach Muttbach, im Hintergrund der Rhonegletscher und vor einer sonnenüberfluteten Bergwelt, gaben sich Lilian Triaca und Robert Rutishauser das Eheversprechen.

Wir wünschen dem Brautpaar alles Gute für eine glückliche, gemeinsame Zukunft und beglückwünschen sie zur Idee, den Start ins Eheleben unter Dampf auf der Furka-Bergstrecke vollzogen zu haben.

Peter Bernhard



Das Brautpaar Lilian Triaca und Robert Rutishauser.
Le couple Lilian Triaca et Robert Rutishauser.

Offene «Stellen» bei der DFB AG, Stand: August 09

Zurzeit suchen wir Freiwillige speziell für folgende Einsätze:

Abteilung	Anzahl/Funktion	Aufgabe
Bau	ca. 3 Leiter Vegetationsgruppe	Einführung, Leitung und allenfalls Begleitung von Frondienstgruppen bei der Vegetationskontrolle (mähen, jäten, entwurzeln) Beurteilung der Strecke auf Handlungsbedarf Führen eines Katasters Einsatzplanung der Baugruppen Bereitstellen der Arbeitsmittel
	ca. 3–4 Gruppenleiter/-innen für Vegetationskontrolle	Sie leiten und koordinieren Frondienst gemäss Angaben der Leitung Bau und der DFB-Streckenwärter bei Einsätzen wie mähen, entwurzeln, Sträucher schneiden, jäten usw.
	ca. 5–7 Magaziner/in	Ausgabe und Rücknahme von Werkzeugen und Material/ Kontrollen/Klein-Unterhalt/Bestellungen/allenfalls Reparaturen/Organisation eines Magazines. Einsätze erfolgen in Absprache mit dem Leiter Magazine und der anderen Magazinerteamkollegen/-innen
	1 Leiter/in Baumagazine	arbeitet als Ablösung in einzelnen Magazinen, koordiniert und leitet das Magazinerteam, organisiert die personelle Besetzung der einzelnen Magazine gemäss Bauprogramm
	ca. 2–3 Gruppenleiter/-innen	leiten und begleiten Frondienstgruppen, sorgen für die Bereitstellung des Materials und der Werkzeuge gemäss Bauprogramm Jede(r) der führen und motivieren kann, ist herzlich willkommen. Spezifische Bauerfahrung ist nicht zwingend vorausgesetzt
ZfW/Depot Realp	ca. 2–3 Depot-Mitarbeiter	Mechaniker, Schlosser, Schweisser, Schreiner und technisch Interessierte mit praktischem Geschick helfen dem Depot-Chef Jost Ziegler beim Rollmaterial-Unterhalt und bei Reparatur-Arbeiten und bei der Ersatzteile-Bewirtschaftung

Für Auskünfte und Anmeldungen:

* Peter Schwarzenbach, Leiter Personal DFB, Tel.: 055 246 36 15, Mail: personal@dfb.ch

* Administration DFB, Tel.: 041 888 00 40, Mail: administration@dfb.ch



Der Brückenmittelteil kann wegen des Lawinenschnees nicht hochgezogen werden. La partie médiane du pont ne peut pas être levée en raison de la neige d'avalanche.

Nach der Schneerräumung

Montage der Steffenbachbrücke

Die Montage der Steffenbachbrücke war ursprünglich festgelegt auf Freitag, 15. Mai. Die vielen Schneefälle im Frühjahr liessen aber Zweifel an diesem Montage-termin aufkommen. Die Begehung von Federico Rossi und Stephan Stauber am 3. Mai zeigte, dass wir dieses Jahr mit sehr aufwendigen Schneerräumungen zu rechnen hatten. Der «Steffenbach Termin» wurde verschoben.

Während der Schneerräumung ab 10. Mai wurde erkannt, dass der Zeitpunkt für Schneerräumung und Brückenmontage schwierig zu bestimmen war. Einerseits nahm die Schneerräumung der Strecke um die Tunnel 3-1, die von vielen Lawinen, verschüttet waren, viel mehr Zeit in Anspruch als in den vergangenen Jahren. Andererseits, und das war in den letzten zehn Jahren nicht mehr der Fall, steckte der Brückenmittelteil etwa zur Hälfte im

Schnee. Dieser stammte von drei Lawinen die das Steffenbachtobel wie einen kleinen Gletscher erscheinen liessen. Es war nicht nur ein imposanter Anblick, sondern auch eine schwierige Aufgabe.

Erprobtes Team – keine Besucher

Das Steffenbach Brückenteam besteht aus neun Mann von der Schneerräumer Equipe und weiteren neun Mann, die jeweils extra nur für die Montage der Brücke anreisen. Von den letzteren kamen einige zur speziellen Schneerräumung an der Brücke. Die angemeldeten «Steffenbach-Besucher» wurden informiert, dass dieses Jahr keine Führung stattfindet, zu viele Faktoren waren unsicher, ein genaues Timing war unmöglich.

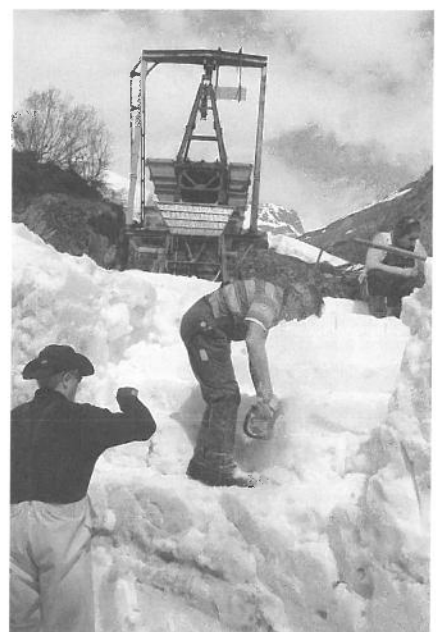
Im Laufe der zweiten Woche der Schneerräumung von Bahnlinie und Brücke kam die Hoffnung auf, dass wir die Montage der Brücke am Freitag schaffen könnten.

Der riesige Graben mit dem auszugrabenden Schneevolumen von 1000 bis 1200 Kubikmeter forderte das Team enorm. Bis zu 15 Personen waren laufend beschäftigt, den kompakten, harten Schnee in Blöcke zu sägen und diese abzutransportieren. Zu Beginn mussten die Blöcke von oben nach unten gebracht und durch den «Kanal» ausgefahren werden. Später, am Grund des Grabens, mussten dann die Schneeböcke von unten nach oben gebracht werden, um über den «Kanal» entsorgt zu werden.

Dank einer improvisierten Wasserfassung 50 Meter oberhalb der Brücke und mittels Feuerwehrschräuchen wurde in der Mitte des Grabens ein «Eisloch» geschmolzen. So konnten im letzten Teil der Grabenräumung die Schnee- und Eisblöcke direkt nach unten in den Steffenbach «entsorgt» werden. Ohne das «Eisloch» wären wir terminlich dramatisch ins Schleudern geraten!

Neue Erfahrungen

Diverse Lerneffekte mussten bewältigt werden. Wir brauchten mehrere Kettensägen, es mussten defekte Ketten ausgetauscht werden, oft mussten die Männer an der fast senkrechten Schneewand



Mit Kettensägen, Schaufellader und Schneetransporter wird effizient gearbeitet. Travail efficace à la tronçonneuse, à la pelleuse et au transporteur de neige.



Am Grund angelangt. Nach fast zwei Wochen Arbeit ist der Brückenmittelteil frei. Arrivée au fond. Après presque deux semaines de travail la partie médiane du pont est dégagée.

mit Seilen gesichert werden. Dazu kam, dass die Mannschaft morgens und abends zu Fuss über die Lawinen zur Brücke gehen musste – inklusive Mittragen von Proviant und Benzin. Erst am Montagtag der Brücke waren die Strecken-Schneeräumer so weit, dass die Diesellok zur Brücke hinfahren konnte! War das eine Wohltat!

Die Montage der Brücke

Die Vorarbeiten zur Brückenmontage erfolgten am Freitag, 22. Mai. Tags darauf starteten wir zur Montage. Infolge der Terminverschiebung fehlten nun einige Fach-

kräfte, so dass nur ein Team von 14 Mann zur Verfügung stand.

Nach der Abfahrt von der Remise um 7.30 Uhr zogen die Männer um 8.15 Uhr bereits das Hanfseil mit dem Winden-Drahtseil zur unteren Brücke. Routiniert und ohne Probleme wurde der untere Brückenteil angehängt und auf das Widerlager gesetzt. Um 11 Uhr war die untere Brücke mit dem Brückenpfeiler und den Schienen mit Zahnstangen verbunden.

Um 12.15 Uhr war die obere Brücke auf dem Widerlager abgesetzt. Der Brücken-Mittelteil sollte angehängt und

hochgezogen werden, doch *wir* hatten uns alle verrechnet! Der Mittelteil steckte im Schnee! So ging es ab 13 Uhr wieder voll weiter mit Schneeräumen im Graben. Die ausgefahrene untere Brücke erlaubte nun das genaue Ausmessen des notwendigen Radius zum Hochziehen des Mittelteiles. Bis abends um 18 Uhr wurde mit allen Kräften gesägt und geschaufelt. Leider blieb immer noch ein Rest vom Schnee-graben, der das Hochziehen behinderte. Müde, hungrig und etwas ernüchtert fuhr die Mannschaft mit dem Diesel zur Remise, wo das gute Nachtsessen die Lebensgeister wieder erweckte.

Beim abendlichen Briefing war klar, der Sonntag musste den Erfolg bringen, damit ab Montag die Schneerräumung mit voller Kraft weitergehen konnte. Verschiedene Männer mussten allerdings nach Hause. Es verblieben acht Mann, die unter der Führung von Stephan Stauber am Sonntag früh ab 7.30 Uhr den Rest anpackten. Bis 11 Uhr war der Grabenradius genügend ausgeschaufelt, der Mittelteil konnte nun hochgezogen und mit dem Brückenoberteil verbunden werden. Um 13 Uhr war die Steffenbachbrücke montiert und verschraubt, die Drahtseilgeländer angebracht, die Winde mit Werkzeugen und Zubehörern versorgt. Erst am Montag wurden dann auch noch die Geleise und Zahnstangen verbunden. Jetzt konnte die Schneerräumung der Strecke zügig weitergetrieben werden.

Ausserordentliche Verhältnisse

Die Steffenbach Brückenmontage Mai 2009 wird als spezielles Ereignis und besonderer «Champf» in unserer Erinnerung bleiben. Auch altgediente Dampfbahnler haben in den letzten 10 Jahren nichts Vergleichbares erlebt. Dank einzelnen Männern mit Erfahrung von früher kam das «Ausbuddeln» der Brücke konstant voran, aber die Dimension dieser Schneise in der Steffenbachlawine war einfach riesig. Es brauchte viel Zeit, Geduld und Energie.

Nehmen wir die Sache von der positiven Seite. Ausser der zeitlichen Verzögerung wurde die Brückenmontage «im Schnee»

flott und ohne personellen und technischen Schaden durchgeführt. Die Teams Schneeräumung und Steffenbach mit den zuständigen Chefs haben in diesen Wochen viel gesehen und gelernt und werden für zukünftige ähnliche Fälle mit Optimierungen aufwarten. Nicht dass wir uns unbedingt wieder so viel Schnee wünschen – aber man weiss ja nie. Den Männern und Frauen der Schneeräumung und dem Brückenteam gebührt ein riesiges Lob und ein grosses Dankeschön – es wurde ein unglaublicher Einsatz geleistet.

*Chef Steffenbach
Godi Benz*

*Chef Schneeräumung
Federico Rossi*



*Hexenschaukeltransport im Steffenbachtobel.
Transport de neige au fond du ravin du Steffenbach.*

Assemblée générale DFB SA

Positionnement et orientation

ANDERMATT (fi) – En adoptant une modification des statuts, les actionnaires ont ouvert la voie à une augmentation du capital-actions de 5,32 millions de francs et du capital de participation de 1 million au maximum.

Lors de l'assemblée générale du 27 juin dans la halle polyvalente à Andermatt, 305 actionnaires représentant 15'615 voix étaient présents et 1536 actionnaires ou 44'826 voix se sont fait représenter.

Rétrospective et perspective

Lors des souhaits de bienvenue, le président Oskar Laubi a constaté que la saison 2009 a pu débuter à temps, malgré les quantités de neige exceptionnelles. L'année prochaine, les premiers trains doivent circuler jusqu'à Oberwald. Ainsi, le but des pionniers, le rétablissement de

la ligne sommitale dans son intégralité, sera atteint.

Les caprices climatiques et les soucis financiers font partie de nos problèmes actuels. Les deux HG 4/4 ont été transférées à la fondation SFB pour une valeur de placement de Fr. 350'000. On a ainsi non seulement assuré leur pérennité, mais aussi donné plus de crédibilité à la Fondation, et plus de liquidités indispensables au DFB.

Le rapport annuel, remis par écrit, a été accepté. Au sujet du bilan annuel, il a été relevé que l'exploitation en service vapeur ne pouvait se financer elle-même et qu'elle était dépendante des dons. Etant donné que l'actif immobilisé, de 13,1 millions, est plus élevé que le capital-actions de 11,47 millions de francs, des liquidités sont engagées, alors qu'elles seraient nécessaires à l'exploitation. La perte annuel-

le de 165'495 francs a été reportée sur l'exercice suivant, et le conseil d'administration a obtenu décharge. Le DFB SA est soumis à une obligation de révision limitée. Le souhait d'une optimisation des coûts a été lié au choix de PriceWaterhouseCoopers comme organe de révision pour trois nouvelles années.

L'exploitation

Le directeur de l'exploitation, Peter Bernhard, a constaté que 25'630 passagers ont été transportés au cours de la saison 2008 qui, comme les précédentes, a été exempte d'accidents. Le taux d'occupation, en légère baisse, a amélioré le confort. L'extension du réseau en direction d'Oberwald, et les influences extérieures telles que glissements de terrain et chutes de pierres, ont fait de 2008 l'année au plus gros volume de travail de construction. Pas moins de 100'000 m³ de glace et de neige ont dû être évacués avant le début de la saison d'exploitation 2009.

On s'approche de l'achèvement du tronçon Gletsch-Oberwald. L'Office fédéral des transports a octroyé les autorisations de construire. La commande pour la cré-



Geschäftsleiter Peter Bernhard spricht zur Versammlung. Allocution du directeur d'entreprise, Peter Bernhard.

maillère rétractable hydraulique peut être passée. Les travaux d'agrandissement par étapes de la remise à Realp ont commencé. 6500 heures de travail et 330'000 francs devront être consacrés à la révision totale de la loc 9. Quand elle reviendra sur la ligne, après une absence de 4 ans, ce sera le tour à la loc 1 d'être révisée. En vue de disposer de moyens de traction suffisants, la reconstruction d'une ou de deux machines du type HG 4/4 est importante. Chacune englutira environ 1,7 millions de francs. Raison de plus d'apprécier tout particulièrement la garantie de Stadler Rail de réaliser gratuitement certains travaux spéciaux. Le contrat de prêt de la FO4 a été prolongé de dix ans. Une offre existe pour l'engagement de la Breithorn. Une solution se dessine près de la gare de Realp pour la mise à l'abri des wagons durant l'hiver. La division Marketing a élaboré un concept d'exploitation pour «Oberwald», qui prévoit des convois franchissant le col et des trains d'excursion entre Oberwald et Gletsch. Peter Bernhard aussi a relevé la situation financière tendue, et a remercié tous ceux qui s'engagent pour le DFB avec des idées, du travail, de l'argent et des prestations en nature, pour permettre à de nombreux passagers de vivre des instants inoubliables.

Association et Fondation

Le président du comité central de l'Association, Robert Frech, s'est réjoui que le

but de croissance de 7700 membres ait pu être atteint. Maintenant, il s'agit d'atteindre le cap des 8000 sociétaires. L'entier de l'excédant de recette de l'Association est mis à disposition du DFB SA. Le comité central intensifiera la collaboration avec les sections, et mettra tout en œuvre pour le maintien et la motivation au-delà de l'année 2010.

Technique des locomotives à vapeur

Propulsion mixte crémaillère-adhérence

Les locomotives à vapeur du type HG 4/4, en révision à l'atelier de Coire, ont un système de propulsion à crémaillère différent de celui des machines en service au DFB. Pour mieux relever ce qui les différencie, nous allons étudier un peu l'histoire du développement de cette technique spéciale de locomotives à vapeur combinées pour adhérence et crémaillère, dont le couronnement fut le système de propulsion WIN-TERTHUR.

Les locomotives à vapeur à crémaillère mixtes sont les plus complexes jamais construites. Les premières locomotives de

Le président de la Fondation SFB, Peter Schwaller, a communiqué qu'en 4 ans la SFB a récolté près de 5 millions de francs. Le Club des 1000 a collecté environ 240'000 francs pour les HG 4/4. Schwaller a dévoilé qu'il était de plus en plus difficile d'obtenir des dons importants. Malgré tout, les grandes comme les petites donations sont appréciées, et méritent des remerciements. Thomas Kaech a quitté le conseil de fondation pour des raisons de santé. Claude Wenger a pu être remplacé par Hermann Walsler. Le vice-président Peter Riedwyl sera promu à la présidence. Maintenant, il s'agit de chercher deux nouveaux conseillers de fondation. A cette occasion, le Valais devrait de nouveau être représenté.

Oskar Laubi, président du conseil d'administration, a remercié Peter Schwaller, qui a œuvré avec succès durant une décennie à la tête des conseils d'administration et de fondation. Après quelques informations au sujet du «bleu de la Furka», de la «communication électronique» et de «l'acquisitions d'actions», l'assemblée a été déconsignée pour l'apéritif.

ce type, pour la plupart construites pour des réseaux industriels, avaient des propulsions couplées. Cet agencement avait l'avantage de ne nécessiter qu'une machine à vapeur, leur désavantage était la nécessité d'un accord précis entre le cercle primitif de la roue dentée de propulsion et le diamètre de la roue de propulsion par adhérence. Concrètement, à l'état de neuf, le diamètre des bandages étaient un peu plus grand que le cercle primitif de la roue de propulsion à crémaillère, et inversement en cas de bandages usés. Donc, ce n'est qu'en cas d'usure moyenne que les deux forces de propulsion ne se con-

trecarraient pas. Pour cette raison, et comme les questions de sécurité n'auto-risaient que de faibles marges de tolérance dans les rapports d'engrenage, les bandages devaient être changés déjà en cas de faible usure. La première locomotive de ce type a été construite sous la direction de Niklaus Riggenbach en 1871, aux ateliers SCB à Olten, pour une carrière à Ostermundigen. Cette machine, nommée GNOM, est maintenant exposée au Musée suisse des transports à Lucerne. Des locomotives équipées de ce système de propulsion, construites en 1889 par la fabrique de locomotives Floridsdorf à Vienne, circulent encore actuellement sur l'Achenseebahn, qui relie Jenbach au Tyrol à l'Achensee. Ce système de propulsion n'était pas adapté aux chemins de fer à voie normale avec de longs tronçons en adhérence. Seule la séparation des mécaniques de propulsion par crémaillère de celle par adhérence allait permettre une exploitation rationnelle de tels chemins de fer. Cet agencement toutefois rendait les locomotives plus complexes, puisqu'il nécessitait deux machines à vapeur indépendantes, avec chacune deux cylindres. Ainsi, diverses constructions avec transmissions primaires et par leviers ont vu le jour, qui ont plus ou moins fait leurs preuves, alors qu'il faut relever que les divisions exploitation et les ateliers n'avaient souvent pas le même avis sur le sujet. Nous voulons maintenant nous attarder sur les systèmes qui sont en exploitation au DFB, ou qui le seront ultérieurement.

Le système de propulsion ABT

Comme le nom du système le laisse supposer, Romand Abt en était le concepteur. Il a rassemblé la mécanique de propulsion à crémaillère dans un cadre qui, dans le langage spécialisé, est aussi appelé *chariot à crémaillère*; le cadre avec les deux biellettes de crémaillère est fixé au moyen d'une suspension par le nez sur les arbres du premier et deuxième essieu de propulsion par adhérence. Les premiers modèles ont été construits avec la collaboration de Romand Abt dans deux firmes, pour deux chemins de fer. La fabrique de locomotives viennoise Floridsdorf à livré en

1890 les quatre premières locomotives à crémaillère système ABT à la Erzbergbahn en Styrie. Le trajet réputé de ce chemin de fer à voie normale et pente maximale de 71‰ reliait Vordernberg à Eisenerz. Certaines des 18 locomotives de ce type, construites avec un châssis intérieur, ont circulé jusqu'en 1978.

En 1890 également, la SLM à Winterthur à livré quatre HG 2/3 système ABT pour voie métrique et pentes de 125‰ au Chemin de fer Viège–Zermatt. Notre loc «Weisshorn» faisait partie d'une livraison complémentaire de 1902, et comportait quelques modifications par rapport au modèle initial. Au total, huit exemplaires de ce type de loc ont été construits avec un châssis extérieur en raison de la voie métrique. Ce système de propulsion était un exploit technique pour l'époque, non seulement en ce qui concerne la construction, mais aussi pour ce qui est de la production. Pas moins de 20 boîtes à coussinets devaient être installées dans un espace fortement restreint, et de plus avec des marges de tolérance très étroites. Les deux machines à vapeur de la locomotive avaient chacune un régulateur avec lequel le machiniste pouvait régler leur puissance en fonction des besoins. Par conséquent, la chaudière qui alimentait les deux moteurs avec la vapeur devait être très performante. Pour le Chemin de fer Viège–Zermatt et ses tronçons à crémaillère relativement courts, la réserve de chaudière suffisait, c'est-à-dire qu'en début de crémaillère le niveau d'eau dans la chaudière était au maximum, et à sa fin au minimum, et jusqu'à la prochaine section à crémaillère le niveau d'eau pouvait être rétabli. Les machines à vapeur saturée à expansion simple consommaient forcément beaucoup d'eau. L'utilisation des réserves de chaudière ne suffisait pas sur les longs tronçons à crémaillère qui se succédaient à courte distance sur le Brig–Furka–Disentis. En s'appuyant sur le système de propulsion WINTERTHUR, ainsi que sur la technique de la surchauffe de la vapeur mise au point entre-temps, les locomotives HG 3/4 ABT ont été construites avec des propulsions couplées, des chaudières à vapeur surchauffée et la

double expansion. De plus, le châssis de la mécanique de crémaillère de ces machines est équipé d'un ancrage à trois points. Cet agencement réduit les forces de torsion qui agissent sur le cadre intérieur. Les désavantages du système ABT, la difficulté d'accès aux systèmes de propulsion internes – notamment dans les locomotives à cadre interne – et la grande masse non-amortie, n'étaient pas éliminés pour autant. Globalement, l'entretien du *chariot à crémaillère* exige beaucoup de soins. Moyennant un travail appliqué en atelier et une bonne maintenance durant le service, ces machines sont toujours très bonnes. Leur longévité en est la preuve.

Le système de propulsion WINTERTHUR

Dans la progression du développement de locomotives à vapeur combinées à adhérence et crémaillère, ce système est le plus évolué. Le futur directeur technique de la SLM, Olaf Kjelsberg, en est à l'origine. La différence marquante, par rapport au système ABT, est la disposition des cylindres basse-pression du moteur de crémaillère au-dessus des cylindres haute-pression du moteur d'adhérence. Ainsi, l'usage du châssis intérieur était possible aussi dans les locomotives à voie étroite. Les deux moteurs sont facilement accessibles depuis l'extérieur. Les dimensions des cylindres haute et basse pression sont quasiment identiques, le rapport juste des volumes de course est obtenu au moyen d'une transmission primaire 1:2. On voit ainsi la machine à crémaillère tourner deux fois plus vite, et dans le sens inverse de la machine à adhérence.

La première réalisation, deux HG 2/4, ont été livrées par la SLM en 1904 au Chemin de fer St. Gall–Gais–Appenzell. Elles venaient ainsi soutenir les HG 2/3 réalisées par la SLM selon les propositions du directeur de construction Klose en 1888. Ces machines, qui étaient probablement les plus complexes jamais construites en Suisse, étaient sujettes à de fréquents dérangements. Il faut toutefois admettre qu'elles avaient à maîtriser de nombreuses difficultés sur leur trajet, et notamment

des rayons de courbes allant jusqu'à 30 mètres. Dès la mise en service des HG 2/4, les avantages de ces dernières se firent évidents: un système de propulsion plus simple et facilement accessible. Ainsi, deux locomotives supplémentaires de ce type ont été commandées, puis livrées par la SLM en 1909. Au cours de la même année, la première machine Klose a été mise hors service. Dès 1905, la SLM a livré en tout 18 locomotives du type HG 3/3 système Winterthur au Chemin de fer du Brünig, ainsi que 4 machines au Berner Oberland Bahn, toutes équipées de chaudières à vapeur saturée et tiroirs plans. La HG 3/3 no. 1067 de l'ancien Chemin de fer du Brünig est maintenant propriété du Chemin de fer du Ballenberg. Elle est actuellement la seule locomotive à propulsion du type Winterthur en état de marche en Suisse. La no. 1063 se trouve au Musée suisse des transports à Lucerne. Elle y est exposée sous forme éclatée comme objet d'étude. Contrairement au système ABT, qui n'a été utilisé qu'avec

de la crémaillère du même nom, le système WINTERTHUR a été utilisé avec tous les types de rails-crémaillère. En 1914, les premières locomotives HG 4/5 à vapeur surchauffée et système WINTERTHUR ont été livrées au chemin de fer du Nilgiri aux Indes (aujourd'hui bien culturel mondial de l'UNESCO), dont les pentes maximales sont de 80%. Les derniers exemplaires des 17 machines ont été livrés en 1952, certaines de ces locomotives sont encore en service sur la ligne.

Nos HG 4/4 sont, au sens large, une évolution de la loc du Nilgiri. Elles ont été Zconstruites pour le chemin de fer Kong-Pha-Dalat au Vietnam, dont les inclinaisons atteignent 120%. Après la mise en service des HG 4/4, le DFB aura l'exclusivité de pouvoir présenter en service trois différents types de locomotives, représentant trois étapes essentielles du développement des locomotives à vapeur combinées pour adhérence et crémaillère.

Jakob Knöpfel

FO4 a fait pour la première fois le trajet du chantier d'Oberwald jusqu'à Gletsch avec une charge complète de 59 tonnes au crochet. Les buts des courses d'essais avec les trois locs en état de marche au cours de ces journées étaient

- la saisie des durées des trajets pour consolider les données concernant l'horaire
- les observations dans le domaine des changements des déclivités
- les expériences avec le tunnel hélicoïdal (chauffe, développement de fumée, effet de tirage).

Les constatations faites au cours de ces journées permettront la préparation du personnel à ce tronçon et l'élaboration d'instructions de travail correspondantes. Les craintes concernant un manque de travail après l'arrivée à Oberwald sont sans fondement. Oberwald est bien le but géographique de la reconstruction de la ligne originelle par dessus la Furka, fréquentée par le célèbre Glacier Express. Depuis 26 ans, ce but est poursuivi par des collaborateurs et -trices bénévoles du Train à vapeur. Il faudra mener à bien encore quelques projets, afin que le concept d'exploitation puisse être réalisé, avec des trains passant le col et des navettes d'excursion Gletsch-Oberwald-Gletsch.

A ce sujet, l'agrandissement de l'atelier à Realp se trouve au premier plan. La mise à contribution maximale continue du matériel roulant exige un entretien correspondant, qui doit aussi être assuré pendant les mois d'hiver. Il est prévu de terminer encore cette année la partie de l'atelier qui permettra l'entretien des engins de traction diesel.

Etant donné que l'amélioration de l'économie de notre exploitation est un travail de longue haleine de l'entreprise et vu que la demande des passagers est élevée, nous devons augmenter la capacité de nos trains. Ceci ne peut toutefois se faire qu'avec l'engagement d'une ou de deux HG 4/4. La reconstruction de ces locs est également urgente, car les ateliers à Coire devront faire place à une nouvelle construction vers 2014. Les composants déjà préparés et les engagements réguliers des bénévoles infatigables à Coire

Communication du chef d'entreprise

«Oberwald» – un défi pour des années

Cette année, les surprises météorologiques étaient nombreuses. Après un printemps marqué par de grandes quantités de neige, nous avons – au cours de ces dernières semaines – vécu une succession de journées froides et chaudes. Chose exceptionnelle, alors que nous sommes en août, on trouve toujours des restes de neige d'avalanches le long du tracé.

Malgré les incertitudes dues au temps, et contrairement à ce que laissait présager la crise financière redoutée, nous avons – au moment de la rédaction de cet article – pu transporter plus de passagers que l'année précédente, ce qui signifie que le person-

nel et le matériel sont soumis à des contraintes maximales.

En plus du fonctionnement selon l'horaire, les activités se concentrent actuellement d'une part sur le raccordement à Oberwald et d'autre part sur la première étape de l'agrandissement de l'atelier à Realp. L'aire de la gare d'Oberwald est un grand chantier qui reflète bien l'importance de cette partie de la ligne avec le franchissement de la route cantonale et les installations de la gare.

Le 17 août 2009, une étape supplémentaire a été franchie. Alors que le dernier train à vapeur régulier du FO avait circulé sur le tronçon le 9.6.1968, notre HG 3/4

laissent entrevoir quels sont les progrès dans la reconstruction.

Les conditions climatiques qui dégradent nos voitures-voyageurs, dont la mise à l'abri dans une halle reste une nécessité fondamentale, nous gratifient de travaux d'entretien supplémentaires. La direction des travaux a relevé les différents points importants lors d'une visite de la ligne par le conseil d'administration et par la direction d'entreprise du DFB SA. Ainsi a été créée une impression informative sur les parties délicates de la ligne, tels que

- influences de la Furkareuss sur les murs de soutènement
- dégâts dus aux avalanches de l'hiver passé
- nécessités d'assainissements dans le tunnel de faîte.

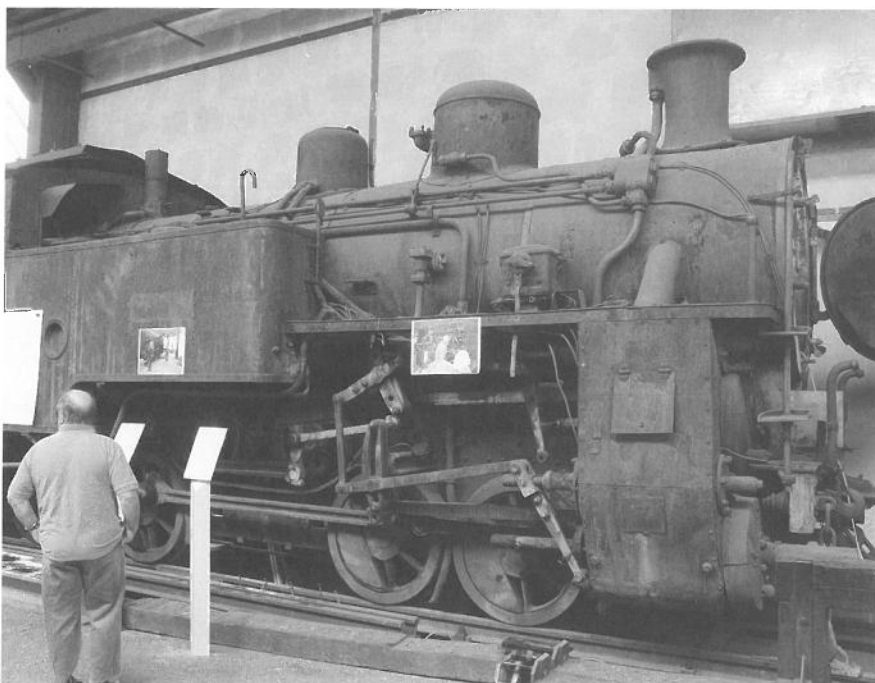
Ces informations ont été complétées par un aperçu de l'état des travaux Gletsch-Oberwald. Une fois de plus, on s'est rendu compte de tout ce qui peut être réalisé par du travail de bénévolat, mais aussi avec quels enthousiasme et engagement on travaille à la réalisation de cette œuvre. Evidemment, l'effort financier a été confirmé à cette occasion, et il s'agira de l'assurer par tous les moyens.

L'euphorie provoquée par l'arrivée à Oberwald 2010, qui sera certainement un événement majeur de l'histoire ferroviaire, suscite de l'intérêt dans le paysage médiatique. Malheureusement, les communiqués de presse ne correspondent pas entièrement à la réalité ou contiennent des contrevérités. L'étalement de fausses informations durant les mois à venir, en partie critiques, serait en mesure de troubler les bonnes relations que nous avons avec les services de la construction des administrations et avec nos partenaires. Des retards désagréables pourraient en résulter. Pour cette raison, le principe fondamental reste valable, selon lequel interviews et communication à des tiers d'affaires relatives à l'entreprise (construction, entretien, exploitation) sont réservées exclusivement à la direction de l'entreprise DFB SA, qui est seule compétente à en autoriser la publication.

Je tiens particulièrement à féliciter tous nos collaborateurs bénévoles pour leurs extraordinaires prestations en faveur de notre bien culturel technique unique et à

les remercier pour leur engagement infatigable.

Peter Bernhard
Directeur d'entreprise DFB SA



Die Dampflokomotiven HG 4/4 – sie sind mittlerweile zerlegt und gereinigt – werden auf der Bergstrecke dringend gebraucht. Ihre Aufarbeitung erfordert einen grossen zeitlichen und finanziellen Aufwand.

Les locomotives HG 4/4 – maintenant démontées et nettoyées – sont indispensables sur la Ligne sommitale. Leur reconstruction exige un investissement en temps et en argent considérable.



*DFB Baustelle neben dem Bahnhof der MGB in Oberwald.
Chantier DFB à côté de la gare du MGB.*



*Richtarbeiten am Zahnstangengleis.
Travaux de réglage de la voie à crémaillère.*

Section romande.

Semaine de travail

Du 20 au 25 juillet 2009, nous avons travaillé sur le tronçon final! A treize durant la semaine, notre activité s'est déroulée sur trois sites. Nous étions en résidence à la Maison bleue. Guidés par Maria, tour du «propriétaire», accueil par Philippe Roux et Pierre-Yves qui sera Le Cuisinier de la semaine. Il se consacrera entièrement à la mise en place et confection des repas de midi et du soir, secondé par Lilly, épouse de Pascal Steimer et Christa, épouse de Volker Segel!

Lundi 20 au matin, Manfred Willi explique, et Andreas Simmen traduit, notre travail de la semaine. Nous serons répartis en quatre groupes pour quatre chantiers. Nettoyage de la voie (jardinage!) entre le passage à niveau de Muttbach et Gletsch. En amont et en aval du pont de Lammen, aide au bourrage à deux équipes de l'entreprise Vanoli. Sur le chantier de la gare DFB à Oberwald et le raccordement à l'ancienne voie, fouilles pour pose de canalisations, enfouissement d'un câble électrique, positionnement le long de la

voie de tubes plastiques préalablement soudés. Le relevage du ballast pour permettre le bourrage est quelque peu délicat. Grâce à un «râteau à ballast» nous progressons plus rapidement, mais il est délicat à utiliser! Nous avons également à

proximité une équipe de trois bûcherons qui coupent les arbres marqués. En effet, il ne faut pas d'arbres dans une bande de six mètres de part et d'autre de l'axe de la voie. OFT oblige!

Retrouvailles le soir à l'Hôtel Glacier du Rhône, afin de clore cette journée. Nouvelle consigne à la Maison bleue, pour fermer le bâtiment...mais consigne problématique à revoir!

Mardi 21, le «groupe Andreas» travaille sur la plateforme de la future Gare DFB d'Oberwald au creusement d'une fouille pour drainage...sous haute tension! **Mercredi 22**, les groupes poursuivent sur leurs chantiers respectifs. **Jeudi 23**, changement pour l'équipe aval de ballastage qui creuse une tranchée pour enfouir un câble électrique. Visite de la TSR. Pascal Steimer guide le journaliste sur tous les chantiers. **Vendredi 24**, arrivée matinale de Roger Ballet qui renforce l'équipe amont pour le ballastage. Suite de l'enfouissement du câble avec comblement de la tranchée. Aide au transport de tuyaux pour soudure à la machine, entre deux tirs de mines pour casser les blocs de rocher mis à jour par les terrassements de la voie. Anniversaire du Cuisinier! Et quel anniversaire puisqu'il change de dizaine!

Samedi 25, Inversion des chantiers entre matin et après-midi. Comme nous sommes plus nombreux -six volontaires de



*Manfred Willi erläutert austehende Arbeiten.
Manfred Willi explique les travaux à réaliser.*

plus- cette rotation permet de voir plusieurs aspects du travail en un seul jour. Attention! Ne pas oublier les équipements de protection individuels! Heureusement, il en existe en réserve. Après le repas de midi, Manfred Willi nous a remerciés pour le travail et a répondu aux questions. Le

soir, félicitations des chefs et grande racle autour du directeur et du chef marketing DFB; service assuré par le Président et le Secrétaire de la section, aidés de volontaires.

Dimanche 26, les bénévoles de la semaine ont bénéficié d'un billet pour un

voyage en train à vapeur. Merci à tous les organisateurs pour cette semaine au service du DFB.

A l'an prochain, après la semaine de travail, pour assister à la mi-août à l'arrivée à Oberwald!

HerrV Von Stadt



*Lok 1 kraftvoll unterwegs.
La puissante loc 1 en route.*

Gotthard

Wiederum waren die Polymechnikerlehrlinge der Lehrwerkstätte in Basel an der Furka zu Gast. Es waren kaum jemals so viele Arbeitsplätze abzudecken, wie in diesem Jahr. In Realp benötigte man die Kräfte um die Zahnstangenstücke und die notwendigen Werkteile für die Zahnstangenstrecke für die Strassenüberführung in Oberwald vorzubereiten. Andere wurden für die Armierung von Betonelementen für den Bau des Depots in Realp und natürlich für die Aufbereitung von Zahnstangen ebenfalls in Realp gebraucht. Dies bedeutete, dass sie täglich durch den Tunnel an die Arbeit «reisen» mussten. In Oberwald selber brauchte die Kramperequipe Mitarbeiter, die den notwendigen Schotter für die neuen Gleise heranschaffelten. Es brauchte aber auch Leute für die Trasseereinigung in Muttbach und eine Gruppe machte Gleiskosmetik (Schotter planieren) zwischen dem Rotenviadukt und «Rhônequelle». Der Schotter musste in harter Arbeit mit den Schottergabeln vom Gleis entfernt werden, damit der Anblick des gepflegten Gleises auch den Kritikern standhielt. Es

gab aber auch noch eine Menge Holz, das am Lammenviadukt lag, welches unter den Brückenbogen des Viadukts ins Trockene gebracht werden musste.

Der Beginn der Woche war regnerisch und das Ende ebenfalls. Dazwischen brannte aber auch die Sonne unbarmherzig auf die Arbeitenden nieder. Daher konnten die Hauptarbeiten stets im «Trockenen» ausgeführt werden. Der Einsatz der Lehrlinge war gut und so konnten fast alle Wochenziele erreicht werden.

Beeindruckend waren die Arbeiten im Bahnhof Oberwald. Das Absenken des Trassees vom bisherigen Ende des Gleises bis zur Strassenüberführung brachte selbst für die grossen Bagger Probleme, denn die hervorgeholten Steine waren so gross, dass man sie schliesslich sprengen musste. Die Bahn wird in Zukunft in einer Minischlucht zur Strasse hinunterfahren. Auf der Bahnhofseite hat die Dammaufschüttung bis zur Strasse eine Form angenommen, dass man sich gut vorstellen kann, wie das Gelände später aussehen wird. Die Drehscheibengrube hat bereits ihre Elemente erhalten und ist bereit zur Aufnahme der Drehscheibe, die gut vorbereitet noch in Gletsch liegt.

Dort, wo einst die beiden Abstellgleise des DFB-Bahnhofes in Oberwald zu liegen kommen werden, ist eine tiefe Baugrube ausgehoben, denn die Unterlage für beide Gleise war absolut feiner Torfboden bis zu einer Tiefe von mindestens drei Metern. 40 grosse Lastwagenladungen waren nicht genug um diesen wertvollen «Stoff» gratis wegzuführen. Das

war, glaube ich, doch eine grosse Überraschung für die Bauherrschaft. Aber man merkt, es geht dem Ende des grossen Projektes «Dampfbahn Furka Bergstrecke» Realp–Oberwald entgegen. Am 12. August 2010 werden die «Spinnideen» einiger Unentwegter Realität sein.

Heinz Stocker



Schotter entfernen an der Strecke Gletsch–Oberwald mit dem System You Go.

Enlèvement du ballast avec le système You Go sur le tronçon Gletsch–Oberwald.



Zahnstangen mit Verschleisspuren können aufgearbeitet werden.
Les crémaillères avec traces d'usure peuvent être refaites.

Innerschweiz

Bereits ist die Hälfte der Baueinsätze am Samstag vorbei. Bisher durften wir immer mit rund 20 Fröns anrücken. Wir wurden zu ganz unterschiedlichen Arbeiten eingeteilt: Verlegung der Schweigstrasse beim Depot Realp, Wegspitzen des Felsens und Erstellen von Steinkörben. Bei der Steinstafelbrücke waren Gleise und Zahnstange zu demontieren und wegzuführen. Wir sahen gleich das von uns aufgebaute Gerüst unter der Brücke, das durch eine Lawine zerstört worden war. Am folgenden Montag durften die Gleisbauer von Login (SBB-Lehrlinge) die Gleise neu erstellen. Auf der Urner Seite, von Realp aufwärts, hatten wir die Vegetation zurückzuschneiden. Und dann gab es auch Vorbereitungsarbeiten für die Gleisbauer auf der Strecke Gletsch–Oberwald. An diesem Samstag war die Frage: Wie stark regnet es? Regen den ganzen Tag! Im Restaurant «Rhônequelle» wurde uns ein Super-Service geboten: Die

nassen Kleider wurden im Tumbler getrocknet. Danach ging alles wieder viel besser. Beim ersten Einsatz im August in der Nähe von Oberwald war das Wetter besser als die Vorhersage. Bis zum Abend war es zwar bewölkt aber trocken, derweil in Luzern und im Mittelland starker Regen Verwüstungen anrichtete.

– Bitte kommt auch im Herbst nochmals zur Furka, es gibt genug zu tun!

Termine

Immer am ersten Dienstag des Monats Furka-Höck im Hotel «Anker» in Luzern, ab 19.30 Uhr. Achtung: am 6. Dezember Chlaushöck im Allenwinden-Turm der Stadt Luzern.

Bau-Samstage: 19. September, 3. und 17. Oktober. Anmeldung wie bisher an Jakob Hartmann, Telefon 041 917 15 46, wenn möglich Mittwochabend vorher ab 19 Uhr Willy Auf der Maur, 077 407 18 82.

Willy Auf der Maur



Ostschweizer Team vor dem Blauen Haus.
Team de la Suisse orientale devant la Maison bleue.

Ostschweiz

Bauwoche

Etwa zwei Dutzend Mitglieder der Sektion Ostschweiz haben sich in der Kalenderwoche 26 zum tatkräftigen Einsatz an der Furka getroffen. Trotz weltweiter Wirtschaftskrise war Vollbeschäftigung angesagt.

Sonntag war Anreisetag. Begrüsst wurden wir im Blauen Haus mit den Zimmerzuweisungen von Maria und von wohlthuenden Düften aus der Küche. Der erste Tag – es war der längste des Jahres – brachte Schneefall, weshalb der Furkapass zeitweise gesperrt werden musste. Unter fachkundiger Anweisung von Walter und Manfred Willi wurde uns das Programm «schmackhaft» gemacht. Für den Bauwochenchef Markus Staubli begann die Herausforderung, die Teilnehmer anhand ihrer Geschicke und körperlichen Verfassung auf die verschiedenen Baustellen zu verteilen.

Die höchstgelegene Baustelle befand sich im Scheiteltunnel, wo mit unserer Unterstützung Schlitzte in das Tunnelgewölbe gefräst wurden. Diese werden später Stahlbogen zum Schutz geologisch heikler Partien aufnehmen.

Die weitest gelegene Baustelle war in Realp, wo die Tiefbauten für die Depoterweiterungen begannen. Zu den Arbeiten des Ricklin-Teams Max und Martin zählten der Aufbau des Schnurgerüsts und die Erstellung einer Schutzmauer mit Steinkörben. Das Team unter sachkundiger Lei-

tung von Bruno Glutz hatte die festgestellten Schäden so zu beheben, dass ein sicherer Fahrtrieb gewährleistet ist.

Im Vorfeld der Bauwoche wurde bei der Hilfsbrücke oberhalb Gletsch das Gleis unter Beibehaltung eines Hilfsbrückenelements definitiv verlegt. Zu den Abschlussarbeiten gehörten das Freilegen der Felsanker-Enden und das Reinigen von Widerlager, Brückenträger und Gleis. Danach stand einer erfolgreichen Inspektion durch das BAV nichts mehr im Weg.

Einige Hundert Meter Kunststoffrohre für die Werksleitungen in Oberwald sind der DFB von der KWO, Kraftwerke Oberhasli, geschenkt worden. So galt es, die Rohre aus dem Raum Guttannen abzuholen und nach Oberwald zu transportieren, wozu uns Martin Fischer, der wohl bekannteste Lastwagenfahrer der DFB, mit dem Vieracher unterstützte. Der Schweissmeister Jörg hat mit seinem Gehilfen Heini die 7 bzw. 10 Meter langen Rohre wieder zu beinahe endlosen Leitungen zusammengefügt.

Die grösste Baustelle bietet derzeit der Zielbahnhof Oberwald. Visiere zeigen die Gleislage und der entstehende Damm deutet darauf hin, wo dereinst die Dampfzüge in den Endbahnhof einfahren werden. Unverkennbar ist die Stelle im Bahnhofsbereich, wo die Dampflokomotiven gedreht werden sollen. Die Fundamente der Drehscheibe sind bereits erstellt. Unter Mithilfe zweier Teilnehmer wurde am Aufbau der Ringmauer gearbeitet. Andere bauten einen Betonsockel der MGB ab und halfen

beim Aushub und der Planierung der Bahnhofsfäche mit. Weil der Untergrund aus bis zu zwei Meter Torf besteht, mussten die Arbeiten eingestellt und die Planer eingeschaltet werden.

Die wohl strengste Baustelle liegt unterhalb des kurzen Strassentunnels. Hier hatte im Herbst letzten Jahres ein Felssturz die Gleise unterhalb des Rhoneviadukts auf einer Länge von etwa 50 Metern zerstört. Das Trasse war mit bis zu 6 Metern Felsblöcken überschüttet. Dass Marco Spranzis Geschicke nicht nur bei der Führung der Baggerschaufel liegen, hat sich bei den Sprengarbeiten gezeigt. Nachdem dann das Trasse von den Verschüttungen befreit war, galt es, die beschädigten Gleise zu entfernen und so zu demontieren, dass brauchbares Gleismaterial weiter verwendet werden kann. Bei der Montage des neuen Gleises zeigte sich, welche Kräfte durch den Felssturz auf die Gleise wirkten. Nur mit überlegter Einbauweise von Zahnstange und Gleisprofil konnten die entstandenen axialen Gleisverschiebungen rückgängig gemacht werden. Dem Ehrgeiz einer Gruppe unentwegter Teilnehmer war es dann auch zu verdanken, dass am Samstagnachmittag die Gleisverbindung wieder hergestellt werden konnte, so dass nun nur noch geschottert werden musste.

Was wäre die Bauwoche ohne das Ehepaar Meier! Unermüdlich waren Margrit und Werner auf Achse und bewerkstelligten die Transporte zwischen den Baustellen. Obschon das Jäten nicht beson-

ders beliebt ist, wurden einige Stunden aufgebracht, das Schotterbett oberhalb Gletsch zu säubern.

Für den Dampfbetrieb nach Oberwald sind noch weitere Wasserkräne erforderlich. Diesem Thema widmete sich Markus Staubli. Galt es doch, für die Komplettierung verschiedene Teile zu zeichnen, damit sie fachgerecht hergestellt werden können. Zudem wurden, ausgerüstet mit Werkzeug und Ölkanne, anlässlich eines Ausflugs zu den drei Drehscheiben, diese der jährlichen Kontrolle und Wartung unterzogen.

Grosser Dank gilt dem Küchenteam, das uns bereits zum 10. Mal kulinarisch verwöhnte. Das Jubiläum wurde mit einem ausgedehnten Apéro gefeiert. Jeder Teilnehmer hoffte, das Team von Hans Steiner sei für mehr als nur noch einmal zu bewegen, in Gletsch für uns zu kochen. Ein weiterer Dank geht auch an Maria. Sie war stets dafür besorgt, dass die zurückkehrenden Fronarbeiter ein sauberes Blaues Haus vorfanden. Unvergesslich bleiben Leos Alhornklänge, welche frühmorgens den neuen Tag begrüsst und manch einem das Aufstehen erleichterten.

Die Genugtuung, für eine gute Sache etwas geleistet zu haben, liess alle Müh vergessen. Der Abschiedsgruss «Auf Wiedersehen» bedeutet «Bis zum nächsten Jahr»!

Text: Philipp Geiser

Fotos: Heini Koch, Jan Rümke, Jörg Weber und Markus Staubli



Arbeitsgruppe «Felssturz».
Groupe de travail «Chute de Pierre».

Solothurn

Jahresausflug zum Swiss Vapeur Parc

40 Mitglieder und Freunde der Sektion sind in der Frühe des 5. Juli mit Chauffeur Hugo Marti per Car zum Jahresausflug gestartet. Die Reise führte durch das Mittelland ins Freiburgische und ins Waadtland. In Vevey promenierte wir an dem mit Blumen geschmückten Quai. Nach dem Besteigen des Schiffs wurden wir im Salon mit Kaffee und Gipfeli bedient. Wir genossen bei schönem Wetter die vorbeiziehende Landschaft. Nach achtzigminütiger Seefahrt auf der «Vevey» erreichten wir den Kanton Wallis und unser Reiseziel Le Bouveret.

Der Weg zum Swiss Vapeur Parc erwies sich länger als vorgesehen, denn zu beiden Seiten lockten Trödlerstände zum Entdecken und Kaufen. Im Vapeur Parc wurden wir von Frau Marclay empfangen und zur Haltestelle Chablais Village geführt, wo für uns zwei Extrazüge eintrafen. Die Rundfahrt durch eine abwechslungsreiche Landschaft führte über Brücken, durch Tunnels und an schönen Gebäuden vorbei. Die Züge hielten auf der Strecke. Im Restaurant wurden wir aus der Personalküche bestens gepflegt. Es ist super, was diese Leute leisten – sie sind Fronis wie wir. Dem Küchenteam mit Frau Grimm an der Spitze danken wir herzlich.

Als ich danach auf der Suche nach Foto- und Filmsujets durch den Vapeur Parc schlenderte, sah ich immer wieder Leute von meiner Reisegruppe zufrieden auf den Zügen durch die Anlage fahren. Leider konnte die am Festival neu eingeweihte FO-Lok HG 3/4 Nr. 1 mit den dazu gehörenden FO-Personenwagen nicht im Betrieb bestaunt werden.

Allzu früh musste der Heimweg angetreten werden. Der Car brachte uns nach Aigle, über den Col des Mosses ins Pays d'Enhaut nach Saanen und ins Simmental. Im Bahnhofbuffet Spiez gab es eine Kaffeepause. Die letzte Etappe führte zurück nach Solothurn. – Besten Dank fürs Mitkommen und auf Wiedersehen bei anderer Gelegenheit!

Robert Rellstab
Reiseleiter



Felssturz bei Kilometer 43.950.

Foto: Edi Gubler
Eboulement au km 43.950.
Photo: Edi Gubler

Zürich

22. Bauwoche

In diesem Jahr war die Sektion Zürich mit einer grossen Baugruppe von 21 Teilnehmenden vom 25. bis zum 30. Mai 2009 in Realp und Oberwald beschäftigt. An der Bauwoche haben teilgenommen: Siegfried Ammann, Beat Christoffel, Gustav Furrer, Edi Gubler, Heinz und Simone Hurter, Jakob Keller, Walter Kuriger, Walter Löttscher, Peter Marques, Heinz Mettler, Gerold Naegeli, Ernst und Thomas Oberholzer, Arno Rudolf, Edi Schlumpf, Eugen Schneebeli, Lothar Sinnwell, Ulrich Stoffner, Nino Vieceli und Roland Widmer. Wir organisierten uns in Gruppen:

– Talseitiges Widerlager Wilerbrücke: In vier Schwellenfächern wurde der Schotter ausgeräumt,



Reparatur-Gruppe Rufikehrstrasse.
Groupe réparation Rufikehrstrasse.

damit der Bagger die Schienenjochs mit dem Löffel packen konnte.

- Verlegung Schweigstrasse: Mit zwei Baggern und einem Dumper wurde der Humus abgetragen und in einer Grossmulde deponiert.
- Transport Öltank nach Tankraum: Mit Hubwagen und Rollen wurde der Auftrag erledigt.
- Böschung Gleis 3 DFB Bhf. Realp: Steine wurden entfernt und die Böschung nachhumusiert.
- Verlad Oberbaumaterial und Material bereitstellen: Unter Mithilfe von Manfred Willi wurde einiges Material auf mehrere Wagen verladen.

- Reparatur Rufikehrstrasse: Mit alten Bahnschwellen wurde die Böschung neu aufgebaut und die Risse in der Strasse auf einer Länge von 15 Metern behoben.
- Bahnhof DFB Realp Perronkante Gleis 2: Neun Perronkantensteine wurden neu versetzt und mit zwei Betoneisen verankert.
- Schalung Drehscheibe Oberwald: In Oberwald wurden diverse Elemente für die Drehscheibe geschalt, armiert und betoniert.
- Felssturz km 43.950: Räumung Humus und Felsblöcke mit Bagger und von Hand
- Zahnstangen: Freitag und Samstag haben wir einige Zahnstangen aufgearbeitet

Unter der Leitung von Gustav Furrer sowie den Küchengehilfen Simone Hurter und Roland Widmer wurden wie immer in unserer Bauwoche, vorzügliche Mahlzeiten zubereitet. Dank den vielen Früchten, Salaten und dem Gemüse, welche wieder von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil (Mitglieder Sektion

Foto: Thomas Oberholzer
Photo: Thomas Oberholzer

ZH), gesponsert wurden, waren die Menus abwechslungsreich und reichhaltig.

Ich möchte mich bei den Teilnehmenden für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle mit der gleichen Begeisterung und Kameradschaft im Jahr 2010 in der Woche 22 wieder dabei sein könnten.

Edi Gubler,
Baugruppenleiter VFB/Zürich

Renovation Steinstafel-Viadukt

Eine engagierte Gruppe Fronis leistete am 6. und 7. Juni einen Beitrag zur termingerechten Streckeneröffnung. Erfreulicherweise konnten auch drei jüngere Fronis motiviert werden, ein Wochenende für die DFB zu investieren!

Die alte Steinstruktur war zusehends poröser geworden, was zu grossen Wasserschäden führte. Deshalb musste die Oberfläche mit Gummimatten abgedichtet werden.

Vor unserem Arbeitseinsatz krepelte die Sektion Innerschweiz die Ärmel hoch und räumte in wenigen Stunden Gleise und Schotter von der Brücke ab.

Unsere Aufgabe war, das nackte Brückentrassée zu reinigen, die Unebenheiten abzuschleifen, die schadhaften Stellen auszukitten, die seitlichen Wasserabflüsse zumauern und an den Enden der Brücke eine Sickerleitung zu legen, um das Regenwasser abzuleiten und den Brückenkopf vor Wassereintrüben zu schützen.

Kurz nachdem wir die Arbeit aufgenommen hatten, regnete es wie aus Kübeln. Es blieb nichts anderes übrig, als die Arbeit auf den Sonntag zu verlegen, denn der frische Zement in den Fugen und Löchern wäre innert kürzester Zeit wieder weggeschwemmt worden. Am Sonntag konnten wir bei gutem Wetter die begonnene Arbeit fortsetzen. Nachdem die Oberfläche ausgeebnet war, musste zum Schutz der Abdichtungs-Gummihaut ein Vlies verlegt werden. Eine weitere dicke Gummimatte diente als Schutz gegen den Schotter. Die Brücke ist nun für die nächsten Jahre vor Wassereintrüben geschützt. Erwähnenswert ist auch der damit verbundene enorme logistische Aufwand, damit alles



Gleisbau beim Steinstafel-Viadukt.
Construction de la voie au viaduc de Steinstafel.

Werkzeug und Material rechtzeitig vor Ort bereit lagen.

Ein grosses Dankeschön an alle Beteiligten für ihren Einsatz und die gute Stimmung. Ich hab's genossen!

Bruno Letter, Präsident
Foto: Markus Grieder

Einsatz «Alcatel»

Eine stattliche Gruppe von 23 motivierten Fronis folgte am 4. Juli der Einladung von Emil Halter für einen befrachteten und strengen Tag. An folgenden Projekten wurde gearbeitet:

- Setzen und Füllen einer weiteren Lage von Steinkörben bei der Remise
- Verlegen einer Wasserleitung im Scheiteltunnel für die weitere Sanierung
- Maschinelles Stopfen der Gleise oberhalb Wilerbrücke
- Abfüllen von 1600 Stück Klemmplatten-Sets im Lager Bielen in Säcke. Die Sets, alle schon aufbereitet und gefettet, werden gebraucht bei der Zahnstangenstrecke der neuen Zufahrt in Oberwald. Gleichzeitig konnte noch eine Menge an weiterem aufbereitetem Oberbaumaterial sortiert und eingelagert und damit wieder Platz geschaffen werden im chronisch überfüllten Lager!

Diese Einsatztage sind schon zur Tradition geworden; dies war schon der 18. in der langen Reihe. Sie sind auf Initiative des oben Erwähnten für die Mitarbeiter von Alcatel (heute sind es mehrheitlich Ehemalige) entstanden, verbun-

den mit dem willkommenen Beitrag der Firma an die DFB von 100 Franken pro Teilnehmer!

Der Einsatzleiter war zufrieden mit dem Geleisteten, ebenso Manfred Willi; beide danken für den vorbildlichen Einsatz.

Fritz Schmutz

Agenda

- 12.09.
Samstags-Einsatz («Alcatel plus»); E. Halter, emil.halter@bluewin.ch
- 21.09.–26.09.
Bauwoche 2 (KW 39); Leiter Hans Fehr, vfb-zh.bau@dfb.ch
- 28.10.–01.11.
Glarner-Messe, Näfels
- 28.10.–01.11.
Schaffhauser-Herbstmesse, SH Breite
- 28.–31.01.2010
Fespo, Zürich-Oerlikon

Adressänderungen

Wir bitten unsere Mitglieder, Mutationen direkt an Simone Hurter zu schicken (Adresse siehe letzte Seite im Heft). Sie muss sonst in mühsamer Arbeit, nach retournierten Vereinsheften oder Rechnungen, die neue Adresse eruieren. Und für eine Kündigung genügt es nicht, einfach die Beitrags-Rechnung zurückzuschicken! Wir verdienen doch wohl eine kurze schriftliche Notiz vor dem Jahresende.

Der Sektionsredaktor
Fritz Schmutz, 052 3434031
vfb-zh.vizepraesident@dfb.ch

Berlin- Brandenburg

Sektionsspende 2009

Die diesjährige Spende der Sektion in Höhe von 4'000 Franken ging an die Wagenwerkstatt Aarau der dortigen Sektion. Erwirtschaftet haben wir diesen Betrag mit der 15. Modellbahnausstellung im Februar 2009.

Da die Banken hohe Gebühren verlangen und die Aargauer Kollegen kein Konto in Deutschland haben, wurde die Übergabe persönlich von Präsident zu Präsident gemacht. Der Zug von Basel nach Locarno macht in Luzern Kopf, und da haben wir uns am Querperron getroffen: Erkennungszeichen jeweils die «Aargauer Mitteilungen» und dann wechselten zwei Umschläge die Besitzer.

Wir hoffen, dass unsere Aargauer Freunde weiterhin so liebevoll die «Produktionsmittel» der DFB gestalten, damit möglichst viele Fahrgäste stilvoll und zufrieden über die Furka reisen können.

Bauwoche 2009

Unsere Bauwoche fand diesmal in Gletsch statt, wobei die einzelnen Fronarbeiter von Realp bis Oberwald verteilt ihren Aufträgen nachgingen.

Es kamen vor: Werkstattbau in Realp, Abstrahlen von Tunnelwänden im Scheiteltunnel, Widerlager der Hilfsbrücke unterhalb Muttbach, Durchlässe freimachen unterhalb Gletsch und Dammschüttung in Oberwald. Das Wetter war sehr variabel, von Super-

Sonne bis Schnee... Was will man mehr?

Termine

11. September (Berichte Bauwoche) und 7. November 2009 (Vorbereitung Ausstellung) in Berlin-Hellersdorf. Weiterhin sind wir an der Modellbahnausstellung des VBBS Weinbergsweg vom 29. Oktober bis 1. November 2009 mit Infostand und Modellbahn beteiligt.

Axel Schiele

Nordrhein- Westfalen

Unser Vision wird Wirklichkeit

Zur Bauwoche der Sektion Nordrhein-Westfalen vom 20. bis 25. Juli fand sich wieder eine gut motivierte Frongruppe in Oberwald ein. Waren es früher auf der Urner Seite meist ein oder zwei grössere Projekte, die von der ganzen Gruppe abgearbeitet wurden, so verteilen wir uns in diesem Jahr über die gesamte Strecke. Im Rahmen der Baueinweisung am Montagmorgen in Gletsch bekamen wir, zusammen mit der Sektion Romandie, von Manfred Willi einen bunten Korb an Einzelaufgaben zugeteilt:

- Werkschächte in Oberwald betonieren unter Anleitung von Hans-Peter
- Hilfe beim Absenken des Stre-



Bei der Verabschiedung von Bauleiter Helmut Bauer (ganz links).
Fête pour le départ du chef de chantier Helmut Bauer (tout à gauche).

ckenverlaufs oberhalb des neuen Bahnübergangs in Oberwald
– Mit dem dort anfallenden Aushubmaterial wurde der Damm unterhalb der Strasse ange-schüttet. Das Verdichten mittels CAT-Walze war dann wieder unsere Arbeit.

– Hilfe beim Verschweissen von Kunststoffrohren zu mehreren Strängen zu rund 200 m oberhalb von Oberwald.

– Bearbeiten von Winkelleisen in der Werkstatt in Realp

– Unterstützung beim Transport von Weichenmaterial von Meiringen nach Oberwald

– Forstarbeiten zwischen Gletsch und Oberwald. Hier halfen zwei Teilnehmer beim Fällen von etwa 40 Bäumen mit Stammdurchmessern bis ca. 80 cm.

– Bohren von Sprenglöchern in bis zu etwa 10 Tonnen schweren Felsbrocken, die beim Absenken der Strecke in Oberwald ausgegraben wurden. Gesprengt haben wir vorsichtshalber nicht.

– Diverse Einzel- und Transportaufgaben, beispielsweise Transport der obgenannten Kunststoffrohre, Entwässerungsschächte im neuen Bahnhofsbereich anschliessen, bereits verlegte Drainageröhre abdecken.

Am Ende der arbeitsreichen Bauwoche war der neue Damm in Oberwald unterhalb der Strasse schon fast fertig. Auch liessen sich schon in Grundzügen die räumlichen Verhältnisse unserer neuen Station «Oberwald DFB» erkennen.

Infolge einer kleinen Planungspanne wurden wir, obwohl in Oberwald im Einsatz, von der Küche in Realp aus verpflegt. Das Essen kam wie früher üblich per Warmhaltebehälter über den Furkapass. Der Qualität des Essens war das nicht abträglich – allerdings teilweise der Temperatur.

Am 23. Juli galt es dann noch im Hotel «Tannenhof» unseren bisherigen Bauleiter, Helmut Bauer, zu verabschieden. Nach 22 Fronarbeitsjahren hat er sein Amt als Bauleiter der Sektion NRW abgegeben. Künftig werden unsere Bauwochen von Jochen Müller-Rochholz koordiniert. Im Rahmen eines gemütlichen Abends konnten wir uns bei Helmut Bauer für seinen langjährigen Einsatz mit einem aufwändigen Fotobuch und der nicht ganz ernst gemeinten Ernennung zum «Ehren-Bauleiter NRW» bedanken. Ganz besonders haben wir uns an diesem

Abend auch über den Besuch von Manfred Willi gefreut. So hatten wir alle Gelegenheit, auch einmal ausserhalb der Arbeit gemütlich zusammensitzend.

Es hat uns allen wieder sehr viel Spass gemacht, an unserer gemeinsamen Vision vom durchgehenden Betrieb von Realp nach Oberwald mitzuarbeiten. Anschliessen werden wir daran in unserer zweiten NRW-Bauwoche vom 14. bis 19. September.

Vorankündigung Herbsttreffen

Unser traditionelles Herbsttreffen findet in diesem Jahr am Sonntag, den 15.11.2009 in Krefeld (!) statt. Infolge erheblich gestiegener Kosten haben wir uns nach einer alternativen Räumlichkeit umgesehen und sind in der Evangelischen Erlöserkirche, Forstwaldstrasse/Ecke Giesserpfad in Krefeld-Lindenthal zu sehr günstigen Bedingungen fündig geworden. Wir bitten, den Termin schon einmal vorzumerken. Gleichzeitig bitten wir an dieser Stelle um Unterstützung bei Umräumarbeiten (Umbau des Saales mit Tischen und Stühlen) vor und nach der Veranstaltung. Wer uns dabei helfen kann und möchte, meldet sich bitte beim Verfasser (Adresse siehe letzte Seite). Auch bei dieser Form der Fronarbeit gilt: Wenn viele Hände zupacken ist die Arbeit schnell erledigt!

NRW ist eine Reise wert, weil...

das Ruhrgebiet als Metropole Ruhr einmalige Angebote bereithält. Etwas ganz Besonderes ist die «Extraschicht», die lange Nacht des Ruhrgebiets. Von 18 Uhr bis 2 Uhr morgens finden an etwa 40 Spielorten zwischen Duisburg und Dortmund vielfältige Kulturveranstaltungen an ungewöhnlichen Orten statt. Von Licht- und Kunstinstallationen über Kleinkunst und Besichtigungen bis hin zu Musikveranstaltungen jeder Art war in diesem Jahr alles dabei. Verbunden durch den ÖPNV und zahlreichen Extraschicht-Shuttlebusse konnten die rund 150'000 Nachtschwärmer zwischen allen Orten pendeln und die Nacht zum Tage machen.

Info: www.extraschicht.de

Frank Waffel, Sektion Nordrhein-Westfalen



Der in Oberwald geschüttete Damm zur Kantonsstrasse.
Le remblai élevé vers la route cantonale à Oberwald.

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident
Peter Schwaller
Lägerweg 9
CH-5304 Endingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
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 056 245 29 03
Fax P 056 245 72 92
Mobile N 076 443 64 67
walter.benz@dfb.ch

SR

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

SR

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

SR

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

Präsident des 1000er-Clubs

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

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

Aktienregister

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

Administration, Logistik, Sekretariat

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

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

Oskar Laubi
Oberhausenstrasse 6
CH-8907 Wettswil
Telefon P+41 44 700 27 64
Telefon G +41 44 395 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
Zurnhofstrasse 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
Terbingerstrasse 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

Mitglieder-Service

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

Finanzen

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

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

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

Sekretär

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

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeier
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

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

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

Edelweiss

Kurt Baasch
Feidhofstrasse 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

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

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
Hörniallee 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 Hillemeier
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
vorstand@furka-stuttgart.de
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 Mijsheerenland 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



Küchentuch DFB, Halbleinen, 50 x 85 cm (Foto zeigt Ausschnitt), Sonderanfertigung, in blau/beige (Nr. 1) oder rot/beige (Nr. 2) **CHF 16.00**



Tee-Geschenkset bestehend aus Furka-Tasse (Keramik) Bergbähñner-Tee (100 gr. aromatis. Fruchteeetee, Teesieb und Zuckerstäbe (Kandis braun und weiss)) **CHF 30.00**



Tin Magnet Furka-Nostalgie, Blech, ca. 5.5 x 7.5 cm, im Stil historischer Werbeplakate **CHF 5.00**



Metallbecher mit Karabinerhaken als Griff, mit DFB-Logo (Handmuster) **CHF 9.50**



Schlüsselanhänger Lok als Uhr **CHF 14.00**



DFB-Kalender 2010, A4 quer, aufgehängt A3 hoch, 24 Bilder, davon 1 Doppelseite **CHF 14.00**



Das grosse Jim Knopf Liederbuch mit CD. Alle Lieder aus dem Musical, zum Mitsingen **CHF 27.50**



Wie Jim Knopf nach Lummerland kam, Bilderbuchgeschichte **CHF 22.50**



Das grosse Jim Knopf u. die Wilde 13 Liederbuch, bebildert, mit Noten und Texten **CHF 27.50**



Autobus- und Postautolinien der Schweiz, Zentralalpenpässe, 48 S., A4, u. a. schöne Fotos der Furka-Region **CHF 29.00**

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
Stück											

Weitere Artikel unter www.dfb.ch

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____ d.a.d.f. 3/2009

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.-.