



dampf an der furka

**Swiss Alps Classic Express S. 3**

Ein nicht ganz alltäglicher Anblick: Die HGm 4/4 Nr. 61 der MGBahn in Gletsch

**In der Wagenwerkstatt Aarau geschieht Grosses S. 4**

Der B 4233 wurde entblecht, um den Zustand des Kastens beurteilen zu können

**Stiftung Furka-Bergstrecke im Jahr 2010 S. 9**

Die Gedenktafel zur Erinnerung an unseren Sponsor, Hansjörg Wyss, wird anlässlich des Gönnerevents in Gletsch enthüllt.

**Werkzeugunterhalt und Holzarbeiten S. 11**

Beim Schneefräsen der naheliegenden MGB-Geleise können Stücke von Eis und Steine herumfliegen und würden die Lampen und die Uhr beschädigen, daher der «Helmschutz».

**Kombinierte Dampfbahnreisen sind attraktiv S. 14**

Der «Roter Pfeil» (Leichttriebwagen RBe 2/4 Nr. 202, Inbetriebnahme 1938) lässt manche Herzen höher schlagen...

**Mit dem Mountainbike zur Grimsel S. 17**

Wie wäre es mit einem Mountainbike-Ausflug auf die Grimsel, Schnee inbegriffen?

**Delegiertenversammlung VFB S. 22**

Die neuen Statuten werden anlässlich der Delegiertenversammlung (VFB) diskutiert und anschliessend abgenommen. Fritz Schmutz, François Martin, Pepi Helg, Bernd Hillemeyr (von l. nach r.)

**Äplermagroonä (Hörnli, in Milch gekocht) S. 25**

Lassen Sie sich von einem nicht alltägliche Rezept überraschen.

**Beitrag Sektion Berlin Brandenburg S. 33**

Diese Modellbahnanlage in H0m nach Motiven der RhB wird an der 17. Modellbahnausstellung in Berlin-Hellersdorf zu sehen sein. Aussteller: Rene Hampel, MEC Oranienburg

**Der Sagen-hafte Schluss S. 38**

Ein geheimnisvoller Bettler sorgte dafür, dass ein Haus in Andermatt nicht abbrannte.

Weitere Themen**aktuelles**

Editorial	1
Freiwilligenarbeit Teil 2	1
Swiss Alps Classic Express	3
In der Wagenwerkstatt Aarau geschieht Grosses	4
Voranzeige Gönnerevent	6
Bahnen in Polen	6
Zwei Rücktritte	8
Aktienkapitalerhöhung	8
Stiftung Furka-Bergstrecke im Jahr 2010	9
Werkzeugunterhalt und Holzarbeiten	11
Stand der Revision an Lok HG 3/4 Nr. 9	12
Kombinierte Dampfbahnreisen sind attraktiv	14
Grosszügige Spende der Jubiläumstiftung der Mobiliar	16
Mit dem Mountainbike zur Grimsel	17
Furka-Dampfbahn für Tourismuspreis nominiert	19
Fahrplan 2011	21
Delegiertenversammlung VFB	22
Mitteilungen des Zentralvorstandes der VFB	23
Äplermagroonä	25
Bericht des Geschäftsleiters	25
Sektion Zürich an der Fespo	26
Jahresprogramm 2011	27
Travaux d'envergure à l'atelier d'Aarau	28
Evènement pour donateurs – préavis	28
Augmentation du capital du Train à vapeur DFB SA	29
Train à vapeur de la Furka nominé pour le prix du tourisme	29
Swiss Alps Classic Express	30
Don généreux de la Fondation du Jubilé de la Mobilière	31

aus den sektionen

Aargau	32
Winterthurer-Messe	32
Innerschweiz	32
Berlin Brandenburg	33
Edelweiss	33
Zürich	37
Stuttgart	37
Der Sagen-hafte Schluss	38

impresum

34

Titelbild/couverture

Lok 6, HG 2/3 Weisshorn (1902) SLM 1410 – ehemals Visp-Zermatt-Bahn (VZ), fährt vom Winter in den Frühling. Oben Gommer-Loipe bei Obergesteln, unten Tulpenfeld bei Grengiols (Nähe Fiesch). Über die Tulpen von Grengiols folgt in einer der nächsten Ausgaben ein Beitrag. / Loc 6, HG 2/3 Weisshorn 1902 SLM 1410 – autrefois Chemin de fer Viège-Zermatt (VZ), sort de l'hiver et roule vers le printemps. En haut: piste de fond près d'Obergesteln, en bas champ de tulipes à Grengiols (près de Fiesch). Dans un des prochains numéros paraîtra un article sur les tulipes de Grengiols. (Fotomontage: Laura Bügler, Polygrafim im 4. Lehrjahr, ea Druck + Verlag AG, Fotos: Ruedi Traub)

Redaktionsschluss**Ausgabe 2/2011 15.05.2011****Ausgabe 3/2011 15.08.2011****Ausgabe 4/2011 31.10.2011****Ausgabe 1/2012 15.01.2012**

Editorial

Furka im Winter

Von Ruedi Traub

Würde man den Furkapass von Realp nach Oberwald oder umgekehrt im Winter überfliegen, so sähe der Betrachter die Gegend tief verschneit. Einige Tierspuren, hie und da kleine Schneerutsche, aber auch veritable Lawinnenniedergänge wären sichtbar und sonst nichts. Wirklich? Nein, auch die Furka lebt im Winter. Eine Familie wirtet bei «Tiefenbach», sommers und winters, ein abgesicherter und präparierter Weg führt hinauf; dazu der Bericht in einem der nächsten Hefte. Über Oberwald und «Rhônequelle» (Gäste sind im Restaurant willkommen) ist die Grimsel (Restaurant und Hotel offen) zu Fuss oder mit dem Schneetaxi erreichbar, lesen Sie dazu den Bericht über eine Mountainbike-Tour von Oberwald zur Grimsel über grosse Schneefelder im Juni. Bei all diesen Betrachtungen darf der Leser sich zu Recht fragen: Wann ist denn eigentlich in einem bestimmten Gebiet Winter? Wenn es Schnee hat, wenn meteorologisch Winter ist, solange die Skilifte in Betrieb, die Pässe geschlossen sind? Definitiv nicht. So

gesehen ist nie Winter. Im Churer Rheintal können bei Föhn im Januar fast zwanzig Grad Celsius gemessen werden. Vor einigen Jahren war es möglich, am 31. Dezember auf den fast 1900 m hohen Mythen (bei Schwyz) zu steigen, kein bisschen Schnee war anzutreffen. Dafür fuhr ich an Ostern im April bei Pulverschnee vom Wildspitz (1580 m, oberhalb Arth-Goldau) Richtung Zuger Alpi ab. An der Grimsel kann der Automobilist jederzeit gezwungen sein, Schneeketten zu montieren. Was ich damit sagen will? Das Furkagebiet, wie bereits im Heft 4/2010 erwähnt, ist auch im Winter eine Reise wert. Von Oberwald werden Gäste mit einem Raupenfahrzeug auf die Grimsel gefahren (www.grimselpass.ch). Sobald die beiden Pässe für den Verkehr geöffnet sind, strömen die Tourenskifahrer herbei und steigen auf Gipfel wie Sidelhorn, Galenstock, Gross Muttenhorn, Stotzigen Firsten. Kommt dazu, dass in Realp an den Loks der dfb gearbeitet und die Remise erweitert wird. Der Golfplatz allerdings ist geschlossen...

ven Folgen für die ganze Gesellschaft. Lohnabhängige können zum Beispiel immer weniger ihrer eigenen Begabungen an ihren durchrationalisierten Arbeitsplätzen einsetzen. Im Extremfall bleibt nur noch der Lohn als Arbeitmotivation.

Das Milizsystem

Glücklicherweise verfügt die Schweiz noch immer über ihr traditionelles Milizsystem, wo freiwilliges Engagement und Solidarität gefragt sind. Vereine, Parteien, Sportverbände, Betreuungsorganisationen, Interessensgemeinschaften, Genossenschaften, Stiftungen, einzelne kommunale Behörden usw. funktionieren weitgehend nur mit Freiwilligen. Heikel wird es, wenn innerhalb solcher Milizorganisationen neben Freiwilligen zunehmend auch Entlohnte mitarbeiten müssen. Es zeichnen sich vermehrt Engpässe ab, weil ehrenamtliche Tätigkeiten neben den gestiegenen beruflichen Belastungen immer schwieriger zu erbringen sind.

Aufgabenverteilung innerhalb der Gesellschaft

Im Zusammenhang mit Freiwilligenarbeit stellen sich zwei politisch heikle Grundfragen:

1. Welche Aufgaben löst der Staat, welche die Wirtschaft und um welche kümmern sich Freiwillige?
2. In welcher Weise und unter welchen Bedingungen unterstützen Staat und / oder Wirtschaft die Rahmenbedingungen und Voraussetzung, damit Freiwilligenarbeit überhaupt entstehen kann? Welche Auswirkungen hatten und haben diese Fragen im Zusammenhang mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (VFB, DFB, SFB)?

Eigenartigerweise hat sich in der Geschichte der DFB gleich zu Beginn der Begriff «Fronarbeit» eingebürgert und zum Kürzel «Froni» mutiert. Fronarbeit ist eigentlich mit Zwang verbunden, seine gegenüber der Gemeinschaft gesetzlich geforderte Arbeitsleistung zu erbringen, gleichsam eine Steuerleistung in Form von «Gemeinarbeit». Lag der Grund der Begriffswahl an den harten Arbeitsbedingungen im rauen Berggebiet oder war es für die Froni gleichsam ei-

2011, das europäische Jahr der Freiwilligenarbeit

Freiwilligenarbeit Teil 2

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

In diesem Jahr wird europaweit in den Medien über Freiwilligenarbeit berichtet. Im Zentrum steht die Botschaft, dass keine Gesellschaft ohne freiwilliges Engagement der Bürgerinnen und Bürger dauerhaft überlebensfähig ist.

Daher sollte Freiwilligenarbeit gepflegt, aufgewertet und seitens der Politik mehr unterstützt werden, um ein ausgleichendes Gegengewicht zu den negativen Begleiterscheinungen der Marktwirtschaft zu schaffen.

Dazu einige Begründungen: Unser Zusammenleben wird immer stärker von bezahlter Arbeit und den massiven Zwängen des in alle Lebensbereiche hineinwachsenden Marktes dominiert.

Viele unserer Mitmenschen erleben zwar die Resultate der Marktwirtschaft als Erfolg, Wohlergehen und sogar als Lebensinhalt. Andererseits wächst aber die Zahl der Verlierer und Frustrierten. Der ungebremst steigende Wachstums- und Erfolgszwang führt zu Stress, Burn-out, Verzweiflung und Aggression mit entsprechend negati-

ne Staatspflicht, einen Beitrag zur Erhaltung der Bergstrecke zu leisten?

Vom Widerstand zum «Furka-Virus»

Nach der Eröffnung des Furka-Basis-Tunnels wurde die alte Strecke von Staat und Wirtschaft schlichtweg aufgegeben und bereits erste Abbruchsarbeiten eingeleitet. Trotz schönster Landschaft und Streckenführung, wirtschaftlich nicht überlebensfähig, lautete das Urteil.

Dies löste in breiten Kreisen der Bevölkerung Protest und Widerstand aus. Genau dieser Widerstand wurde zum Auslöser für den Aufruf «Rettet die Furka-Bergstrecke!» Man sah rasch ein, dass dafür wohl nur Freiwilligenarbeit in Frage kommt.

Aktivitäten, auch auf politischer Ebene helfen, dass es den damaligen freiwilligen «Spinnern» dennoch gewährt worden ist, von Oberwald her ans Werk zu gehen. Später begannen Arbeiten auf der Urnerseite vorwiegend unter der Organisation der Gebrüder Willi, die aus ihrer beruflichen Tätigkeit im Fachgebiet Eisenbahntechnik und Gleisbau das notwendige Wissen beisteuern konnten. Die nach wie vor spürbare Solidarität untereinander, der Glaube «Wir schaffen das Wunder» und der gelebte Pioniergeist wirken sehr ansteckend. Man sagt dann jeweils: «Jetzt hat das Furka-Virus eingeschlagen!»

Die recht unterschiedlichen Gründe, welche unsere Froni bewegen, an der Furka ihren Einsatz zu leisten, wird Thema in der nächsten Ausgabe unserer Zeitschrift sein.

Tragfähige Rahmenbedingungen

Neben genügend engagierten Freiwilligen braucht es entsprechend gute Rahmenbedingungen, wie Finanzen, Infrastrukturen, Material, Arbeitskleider, Werkzeuge, Haftpflichtversicherung, und noch vieles mehr. Am Anfang sorgten die Pioniere selber, das Notwendigste dazu irgendwie und mit viel Kreativität zu beschaffen. Der VFB stellte die Jahresbeiträge seiner Mitglieder zur Verfügung (Die aktiven Froni waren meist auch Vereinsmitglieder). Auch suchte der VFB Geldgeber und Materialsponsoren, organisierte Veranstaltungen und Werbeaktionen. Viele Froni nutzten ihre eigenen Beziehungen zu Firmen, Kunden

und Arbeitgebern. Noch heute steht das erste motorisierte Baufahrzeug aus der Pionierzeit neben dem Bahnhofgebäude in Realp und erinnert an die Zeiten, wo primär nur Selbsthilfe für die Sicherstellung der Rahmenbedingungen zum Erfolg geführt hat. Mehr und mehr Unterstützung seitens Privater aber auch von Firmen erlaubte auch gewagtere Projekte anzupacken. Man denke nur etwa an die Rückführung unserer Dampfloks aus Vietnam.

Organisationsstrukturen

Zu den Rahmenbedingungen gehören auch Organisations- und Führungsteams sowie eine offizielle Ansprechstelle. Diesbezüglich gab es in der Geschichte des VFB und später auch der DFB AG hie und da Knatsch, Brüche und abrupte Wechsel. Alle Führungsfunktionäre waren eben auch «nur» Freiwillige! Um Freiwillige erfolgreich zu führen braucht es recht hohe Sozialkompetenz. Auch gegenwärtig sind Freiwillige für die Führung von Freiwilligen recht schwierig zu finden. Die laufend angepasste Organisation des VFB sicherte die finanzielle und personelle Kontinuität. Nach der Gründung der DFB AG verbesserte sich auch die Finanzierung der laufenden Projekte. Die dritte Organisation, die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB), sammelt als Hauptaufgabe Geld zur Finanzierung von Investitionen und zur Sicherung unseres technischen Kulturgutes.

Die DFB stellt sich dem Markt

Vor der Betriebsaufnahme gilt es dem Staat, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) jeweils Rechenschaft abzulegen. Rahmenbedingungen, Fahrzeuge und Strecke werden abgenommen sowie kontrolliert, ob die fahrdienstlich tätigen Freiwilligen bahnärztlich zugelassen und geprüft sind, also genau, wie bei jedem andern Verkehrsunternehmen, mit dem Unterschied, dass die DFB all diese Voraussetzungen durch Freiwilligenarbeit zu erfüllen hat.

Ab der ersten Betriebsaufnahme (damals Realp – Tiefenbach) stellte sich das Bahnunternehmen jede Saison dem realen Markt und wird seither dank überzeugenden Leistungen der Froni zunehmend ernst genommen. Heute stützt sich die DFB auf

sorgfältig ausgehandelte, teils vertraglich gesicherte Beziehungen zum Staat (Kantone und Gemeinden) und Wirtschaft (Bahnen, Postauto CH, Tourismusorganisationen, Hotellerie). Sogar aktive Unterstützung in Form von zinslosen Krediten wurden der DFB von den Kantonen Uri und Wallis gewährt. An weiteren Hilfen aus Wirtschaftskreisen sind zu erwähnen: die Spenden von H. Wyss für den Ausbau Gletsch–Oberwald, die Unterstützung von Stadler-Rail bei der Aufarbeitung von Lokomotiven, Material- und Rollmaterial-Sponsoring der Matterhorn-Gotthard-Bahn, die Schweizer Berghilfe, die Lotterie Romande, landesweite Spendenunterstützung bei den Kartenaktionen, und, und, und!

Die Sponsorentafel am Bahnhof Realp gibt einen weiteren Überblick, wie viele Firmen und Einzelpersonen die Rahmenbedingungen zu optimieren helfen, damit wir mit guten Freiwilligenleistungen und unseren historischen Fahrzeugen im Tourismusmarkt einigermassen mithalten können, denn nur mit den Betriebseinnahmen könnte die DFB niemals überleben! Rein wirtschaftliche Überlegungen sind es daher nicht, sondern eine ganz andere Geisteshaltung erhält unser Unternehmen am Leben: Technisches Kulturgut, Freiwilligenarbeit, schöne Bahnstrecke in wundervoller Landschaft, Solidarität untereinander, Reisende, welche unser Engagement spüren... Dies sind nur einige Stichworte dazu.

Ein überzeugendes Modell

Die DFB kann als Modell dazu dienen, aufzuzeigen, welche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen erfüllt werden müssen, damit überhaupt an einen längerfristigen Einsatz von Freiwilligen gedacht werden kann. Die DFB hat sogar am Anfang die Rahmenbedingungen und gleichzeitig die Aufnahme der Froni-Einsätze aus eigener Kraft geschafft, erst dann folgte weitere externe Unterstützung.

Die DFB bietet auch den nachhaltigen Beweis, was mit gemeinsamen freiwilligen Engagement gerettet, der Gesellschaft zum Erlebnis angeboten und welches ein Entfaltungsspielraum den einzelnen Fronis gegeben werden kann.

(Teil 3 folgt in der nächsten Ausgabe)

Wichtige Premiere: Der erste durchgehende Zug St. Moritz–Zermatt, der wieder über die Furka fährt

Swiss Alps Classic Express

Von Beat Moser, Marketing

Erstmals seit Oktober 1981 wird im kommenden Sommer wieder ein durchgehender Reisezug zwischen St. Moritz und Zermatt über die Furka-Bergstrecke verkehren.

Erfreulicherweise hat der deutsche Reiseveranstalter «bahnurlaub.de» die auf-

wendige Organisation dieser Premierenfahrt übernommen. Der Swiss Alps Classic Express soll vorerst in drei Umläufen zwischen Engadin und Matterhorn via Reichenau–Disentis–Andermatt–Realp–Gletsch–Oberwald–Brig (und umgekehrt) in Fahrt gesetzt wer-

den. Auf dem RhB-Abschnitt wird die Krokodillok Ge 6/6 I (Baujahre 1925 bis 1929) und bei der MGBahn die historische HGe 4/4 I (Baujahr 1941 bis 1956) für die Zugförderung eingeteilt.

Aus betrieblichen Gründen wie Auslastung der Dampfloks und Verfügbarkeit des Lokpersonals kann die durchlaufende Zugskomposition nicht mit Dampftraktion über die Furka-Bergstrecke befördert werden. Diese Aufgabe wird die Gross-Diesellok HGm 4/4 Nr. 61 oder 62 der MGBahn (Baujahr 1968) übernehmen. Solche Einsätze sind bereits im Sommer 2010 mit vergleichbaren Zügen erprobt worden.

Der Sonderzug wird mit klassischen Reisezugwagen der 1950er und 1960er Jahre geführt, die über Senkfenster und Zahnradbremse verfügen. Leider steht der MGBahn nur noch wenig entsprechend übergangsfähiges Rollmaterial zur Verfügung. Die letzten dort noch vorhandenen Personenwagen werden für Verstärkungsdienste der Regionalzüge benötigt. Dies gilt vor allem für Erstklasswagen. Ausserdem sind auf der Furka-Bergstrecke gewisse technische Einschränkungen wie Fahrzeugprofil, Drehzapfenabstand und Gewichte zu berücksichtigen. Gemäss aktueller Planung werden Mitteleinstiegswagen der ehemaligen Zermatt Bahn zum Einsatz kommen, die vorwiegend über Abteile 2. Klasse verfügen.

Somit darf der Sonderzug in Ausstattung, Fahrkomfort und Reisegeschwindigkeit nicht mit dem aktuellen Glacier Express verglichen werden. Den Reisenden wird eine Sitzplatz-Kategorie 2. Klasse Standard (4er-Sitzgruppen), eine Kategorie 2. Klasse Plus (4er-Sitzgruppe zur Belegung mit 2 Personen) sowie eine Kategorie 1. Klasse angeboten.

Der Swiss Alps Classic Express wird St. Moritz um ca. 07.30 Uhr verlassen und gegen 21.30 Uhr in Zermatt ankommen. Eine ähnliche Fahrordnung gilt für die Rückfahrt Zermatt–St. Moritz am Folgetag. Mit den verschiedenen Zwischenhalten beträgt die Reisezeit somit ungefähr 14 Stunden. Für die Verpflegung der Fahrgäste ist das Team des mitgeführten Gourmino-Speisewagens (Serie WR 3810 bis 3812) besorgt. Zwi-



Foto: Beat Moser

*Krokodillok Ge 6/6 I der RhB mit Sonderzug 1929.
Locomotive crocodile Ge 6/6 I du RhB avec train spécial année 1929.*



Foto: Urs Jossi

*HGm 4/4 Nr. 61 der MGBahn mit DFB-Sonderzug in Gletsch.
HGm 4/4 no. 61 du MGB avec train spécial à Gletsch.*

schen Realp und Oberwald wird der Speisewagen zusammen mit der Lok HGe 4/4 I durch den Furka-Basistunnel verkehren.

Verkehrsdaten: 4. bis 7. Juli sowie 1. bis 4. August sowie 5. bis 8. September 2011. Weitere Details können den im Internet veröffentlichten Reiseangeboten entnommen werden.

Kontakte Internet:

www.bahnurlaub.de/SACE
und www.zrt.ch



Foto: Urs Jossi

HGe 4/4 I der FO I MGBahn mit Sonderzug Jahrgang 1960.
HGe 4/4 I du FO I MGB avec train spécial année 1960.

Nun kommt Fleisch an die Knochen

In der Wagenwerkstatt Aarau geschieht Grosses

Von Heinz Unterweger, Vizepräsident Sektion Aargau

Das Rollout der beiden Zweiachser B 2206 und B 2210 erfolgt noch in diesem Jahr. Zusammen mit dem B 2204 und dem BD 2502 werden sie eine Komposition wie zu den Anfangszeiten der Furka-Bergstrecke bilden. Gleichzeitig wird mit der Revision des B 4233 begonnen. Zusätzlich zur generellen Überholung gibt es vier weitere Sitzplätze anstelle der bisherigen Toilette.

Innenausbau der Zweiachser

Nachdem die Kastengerippe der beiden Zweiachser B 2206 und B 2210 seit September 2010 zusammengebaut sind, konzentriert sich die Arbeit auf den weiteren Auf- und Ausbau der «Wägeli im Doppelpack». Zuerst haben wir mit Schrauben und Verstärkungswinkeln den Verbindungsstellen der Pfosten die erforderliche Stabilität verliehen, dann mit dem Aufsetzen des Dachtäfers begonnen und die Sockelbretter am Wagenboden eingepasst, um die Voraussetzung für den Einbau der Dampfheizungen zu schaffen. Parallel dazu wurden die Heizelemente und die Verbindungsrohre der Heizung vorbereitet. Viel Arbeit und Sorgfalt erfordert das Einpassen der Fensterscheren und der dahinterliegenden Schutzfolie, die eindrin-

gendes Wasser nach aussen abweist und damit die Holzkonstruktion vor der Witterung schützt. Die elektrischen Leitungen für das Licht und die Lautsprecher sind auch bereits eingezogen, so dass mit der Montage der Innenwände begonnen werden kann. Die Füllungen wurden bereits

auf unserer neuen Plattensäge zugeschnitten und sind einbaubereit.

Auch die Aussen- und Abteiltüren sind bereits eingepasst, die Gepäckträger vorgefertigt und die Aussenbleche zu 70 Prozent zugeschnitten. Die Dienstags- und Donnerstags-Arbeitsgruppen sind voll be-



Foto: Heinz Unterweger

Die weisse Dachtäferung gibt den Wagen ein freundliches Inneres. Le lambrisage intérieur blanc crée une ambiance amicale.

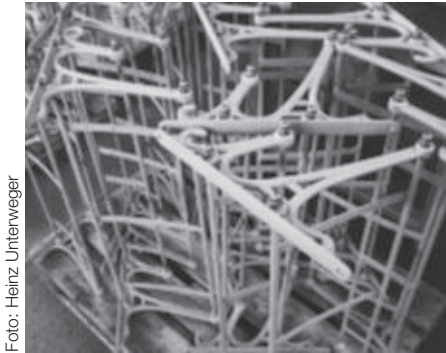


Foto: Heinz Untenwegger

Die Gestelle der Gepäckträger sind bereits grundiert.
Les châssis des porte-bagages ont déjà la couche d'apprêt.



Foto: Heinz Untenwegger

Die Türen sind eingepasst und die elektrischen Leitungen verlegt.
Les portes sont emboîtées et les câbles électriques posés.



Foto: Heinz Untenwegger

Die Schutzfolie im Fensterbereich weist eindringendes Wasser nach aussen ab.
La feuille de protection dans le secteur des fenêtres renvoie l'eau vers l'extérieur.

schäftigt, um die beiden Wagen möglichst auf Saisonbeginn fertig abliefern zu können.

B 4233: Ermittlung des Revisionsbedarfs

Der B 4233 steht seit Ende Oktober in der Wagenwerkstatt im Trockenen. Wir haben die Aussenbleche bereits abgenommen, um uns ein Bild vom Zustand des Wagens und den erforderlichen Arbeiten zu machen. Ähnlich wie beim ABD 4558 steht uns hier wieder eine recht tiefgehende Renovation bevor, sind doch u.a. die Verleimungen der Bodenbalken z.T. offen, die Fensterbrüstungen arg von der Feuchtigkeit mitgenommen, fehlen Dachlüfter etc. etc.

Die Überholung des Wagens wird in etwa die nachstehenden Arbeiten umfassen:

- Ersatz und Reparatur diverser Teile der tragenden Holzkonstruktion
- Schutz der Fensterbereiche mit wasserableitender Folie
- Einbau einer Dampfheizung
- Einbau von Dachlüftern
- Ausbau der Toilette und stattdessen Einbau von 4 zusätzlichen Sitzplätzen
- Ersatz der Bänke
- Evtl. Ersatz der Sonnenstoren
- Diverse Malerarbeiten innen und aussen
- Arbeiten am Chassis und Totalrevision der Bremsanlage

Aktuell konzentrieren wir unsere Kräfte auf die beiden Zweiachser. Der B 4233 darf mittlerweile daneben ein Auge davon voll nehmen, was er erwarten darf.

Für weitere Details siehe auch unsere Sektionsnachrichten und unsere Homepage: www.vfb-aargau.ch



Foto: Heinz Untenwegger

Der B 4233 wurde entblecht, um den Zustand des Kastens beurteilen zu können.
Les tôles du B 4233 ont été enlevées pour contrôler l'état de la caisse.

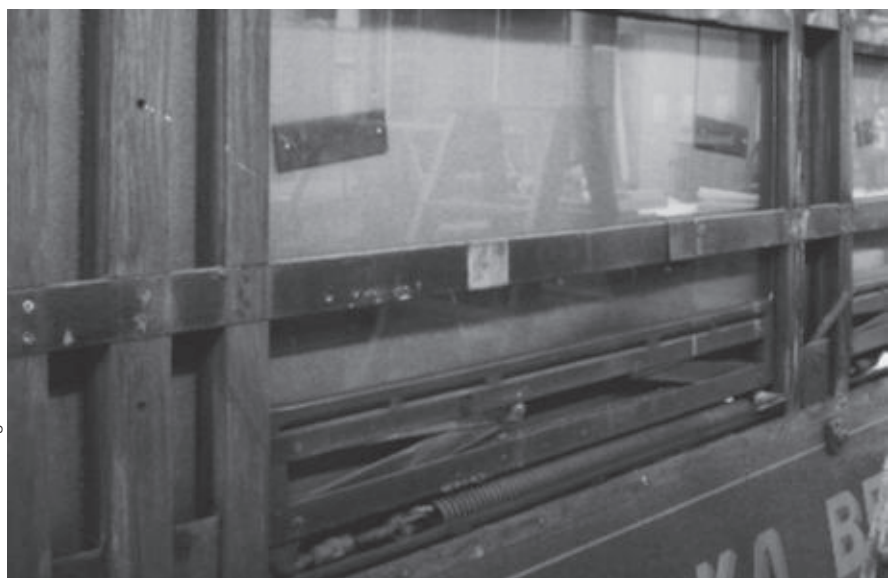


Foto: Heinz Untenwegger

Die Witterung hat ihre Spuren hinterlassen.
Les intempéries ont laissé leurs traces.

Stiftung Furka-Bergstrecke

Voranzeige Gönnererevent 2011

Von Walter Benz, Stiftungsrat (OK Event 2011)

Foto: aus dem Vereinsprospekt



*Mikado 141.R.1244 auf ihrer berühmten Gotthard-Fahrt.
Mikado 141.R.1244 lors de son célèbre voyage au Gothard.*

Mit grosser Freude dürfen wir laufend Unterstützungsbeträge unserer Gönner- und Gönnerinnen entgegennehmen. Gönner- und Gönnerin unserer Stiftung ist, wer uns einmalig oder jährlich wiederkehrend zweitausend Franken überweist (Postkonto

60-732268-5). Vom 1.7.2009–30.6.2010 haben uns rund 80 GönnerInnen unterstützt. Herzlichen Dank!

Der Gönnerausflug 2011 findet diesmal nicht im Herbst, sondern am 15. Mai 2011 statt. An diesem Tag wird erstmals

die neu restaurierte Mikado **141.R.1244** mit dem historischen Zug «Nostalgie Rhein-Express» der Eurovapor im Einsatz sein. Mikado und Eurovapor sind Vereine, die mit unserer Dampfbahn in gutem Einvernehmen stehen und auch schon mehrmals unsere Bergstrecke besucht haben.

Es ist die erste offizielle Fahrt der dritten Wiederinbetriebsetzung der Mikado 141.R.1244 nach einer zwölf Jahre dauernden Revisionszeit.

Dieser Zug startet am 15. Mai 2011 in Brugg mit weiteren Einstiegs- und Ausstiegsmöglichkeiten in Aarau und Olten und fährt uns über Burgdorf–Bern zum Mittagshalt in Fribourg, anschliessend weiter über Romont–Lausanne–Neuenburg–Biel zurück zu den Einstiegsorten.

Diese Fahrt wird anlässlich eines runden Geburtstages eines Dampffans gesponsert und unser Gönnerclub hat mit weitem Gästen die Gelegenheit, an dieser einmaligen Rundfahrt teilzunehmen.

Gönnerinnen und Gönner, die vom 1.7.2010–31.3.2011 Beiträge geleistet haben, werden wir Anfang April 2011 mit einem detaillierten Programm zu dieser Fahrt einladen.

Polen, ein Eldorado für Bahn-Nostalgiker

Bahnen in Polen

Von Fritz Schmutz, Sektionsredaktor Zürich

Nach mehr als zwei Jahren hören wir wieder etwas über dieses Thema. Die Gründe für diese Funkstille werden hier erklärt, aber gleichzeitig lesen wir, was in diesem Land sich beim Bahnnetz allgemein, speziell aber bei den uns noch mehr interessierenden historischen Schmalspurbahnen aktuell geschieht. Es wird auch kurz über ein in seiner Grösse beeindruckendes Bahn-Museum berichtet.

Dieser Artikel bildet die Fortsetzung meiner Publikation im Heft 3-08 «Historische Bahnen in Polen» und der Reportage «Ein Bahnprojekt in Polen» im Heft 4-08 über den Besuch bei einem dieser Pro-

jekte, der «Kolejka Krasinskich» im August 08. Warum war seither nichts mehr über den Stand der Dinge dort zu hören? Leider hat sich gezeigt, dass gerade dieses vorgestellte Projekt, dessen Auswahl aus unseren Kontakten mit den dortigen Promotoren an der Fespo 08 erfolgte (siehe Heft 3-08, unter Sektion Zürich), unterdessen den anfänglichen Enthusiasmus verlor. Ein Grund dafür ist, dass die EU-Unterstützung nicht wie erwartet fliesst (siehe weiter unten). Ein zweiter und wohl noch gravierender Hemmschuh ist die fehlende technische Infrastruktur und vor allem auch ein fast vollständiges Fehlen von Fachkräften. Diese

Mängel zeichneten sich schon bei meinem Besuch ab und so ist dieses Projekt wohl für eine ganze Weile fast total auf Eis gelegt. Deshalb verwundert es nicht, dass das kleine Grüppchen Furka-Mitglieder der ersten Stunde bis auf einen geschrumpft ist!

Nun hoffe ich, dass, angesichts der unten geschilderten Aktivitäten, es nicht wieder mehr als zwei Jahre dauert, bis hier wieder News aus Polen zu lesen sind.

Den folgenden Überblick über die heutige Situation der Bahnen, mit Schwerpunkt Schmalspur, und über ein imposantes Museum, hat mir unser 86-jähriger Übersetzer und Mitglied Tadeus geliefert.

Davon mache ich den folgenden Auszug:

Bahn-Nostalgie in Polen

Die Restauration des polnischen Eisenbahnnetzes ist in vollem Gang. Dabei finanziert die EU primär den Ausbau der

Normalspur-Verbindungen zwischen den grösseren Städten. Dort liegt die Priorität auf der Modernisierung des Rollmaterials und der Unterhaltsbetriebe und dies erfordert natürlich die Zusammenarbeit mit westeuropäischen Firmen. Hier hat früher schon SLM mit einer polnischen Lokfabrik zusammengearbeitet und heute hat Stadler Rail ein Werk im Land selbst.

Die Schmalspurbahnen erschliessen die einzelnen Bezirke und Gemeinden und der Personentransport basiert dort heute flächendeckend auf einem Busnetz. Deshalb ist der Wieder-Aufbau der unterdessen stillgelegten Linien wie der dazu gehörenden Infrastruktur weitgehend privater, lokaler Initiative überlassen. Die daran Beteiligten finden sich also in einer ähnlichen Lage wie die an der Furka. Allerdings haben sie den Vorteil, dass der Oberbau wegen der nicht sehr lange zurückliegenden Stilllegung teils in einem recht guten Zustand ist, und dass die Regionalbehörden und Firmen die Trassees nicht nur zu touristischen Zwecken, sondern wie früher auch für den Güter-Transport einsetzen möchten.

So haben sich im ganzen Land mehr als 30 Schmalspurbahnzentren, alle auf der Basis von Freiwilligenarbeit, entwickelt. Die meisten davon fahren nur in der Hauptreise-Saison, allerdings gibt es auch etliche, die nun schon ganzjährig in Betrieb sind und auch lokalen Passagier- und einen bescheidenen Güterverkehr abwickeln.

Dank der geknüpften Kontakte mit dem Vorstand der Sektion Zürich ist immerhin die Bekanntheit der Furkabahn im Land immens gewachsen, besonders in der Provinz Masovien. Dies verdanken wir auch unserem verbliebenen Mitglied, der als Vizepräsident der dortigen Tourismus-Organisation nicht untätig geblieben ist. Da aber ein Durchschnittsverdiener für unseren Jahresbeitrag einen Fünftel seines Monatslohnes hinblättern muss, versucht er jetzt, die Furkafreunde in einer lokalen Gruppe zu sammeln. Dank unserem Vereinsheft und da er auch französisch spricht, kann er die Leute aktuell über unsere Bahn orientieren. Auch seine engen Kontakte zu seinem Freund Tadeus in der Schweiz sind natürlich hilfreich!



Foto: aus dem Vereinsprospekt

*Ausschnitt aus dem Museum «Wenecja» bei Znín (im ehemaligen Pommern).
Partie du musée « Wenecja » près de Znín (dans l'ancienne Poméranie).*

Er ist jetzt auch daran, Reiseprogramme für unsere Mitglieder anzubieten, mit sehr attraktiven und kombinierten Angeboten: nicht nur Bahnen, sondern auch die zahlreichen Naturschutzparks laden zum Besuch ein. Auch sehr erschwingliche Familienferien werden angeboten. Da alle diese Programme sich auf den westlichen Teil Polens, wo Deutsch noch weit verbreitet ist, beschränken, sind auch keine Verständigungsprobleme zu erwarten. Details zu den diversen Programmen sind im Internet unter polenfuerrurka.blog.pl publiziert.

Selbstverständlich werden auch Möglichkeiten gesucht, polnischen Touristen Ferien-Arrangements, die sie sich leisten können, anzubieten. Ein weiteres Projekt besteht darin, dass polnische Hochschulen für Tourismus Lehrlager in der Schweiz, allenfalls sogar in der Furkaregion zu organisieren.

Das grösste Schmalspurbahn-Museum Europas

Das erste Museum dieser Art in Polen befindet sich in der Nähe der Stadt Znín (im

ehemaligen Pommern). Ausgestellt sind Loks, Wagons und Betriebsfahrzeuge, alle mit Spurweite 600 mm. Es sind nebst 17 alten Lokomotiven, die älteste mit Jahrgang 1899, ca. 60 weitere Fahrzeuge zu sehen. Daneben sind ausgestellt: Absperrschranken, ein Bahnwärterhaus, eine Drehscheibe Jahrgang 1908 und verschiedene historische Geräte.

Das älteste Ausstellungstück ist eine Lokomotive der deutschen Firma Orenstein und Koppel, Berlin, Baujahr 1899. Interessant sind auch die Lokomotiven Tx 1116 von Henschel in Kassel, Baujahr 1916 und Tx4-564 von Hanomag in Hannover, Baujahr 1923. Eine echte Rarität ist die Lok der belgischen Firma Les Ateliers Métallurgiques Nivelles mit der für Schmalspurbahnen einzigartigen Achsanordnung 2-3-1 «Pacific». Als einziges Ausstellungsstück ist sie schon mit einer Dampfbremse ausgerüstet und ist das einzige erhaltene Exemplar dieses Typs weltweit!

(Quelle: Tadeus Marzantowicz Glattbrugg)

Ausstellung der Strecke Gletsch–Oberwald im Massstab 1:87

Wir möchten unsere Mitglieder und alle DFB-Fans darauf aufmerksam machen, dass der Modellbahnbauer Willi Rutz sein Modell der Strecke Gletsch–Oberwald in HOM Massstab 1:87 an folgenden Ausstellungen präsentiert:

Samstag/Sonntag, 2./3. April 2011:

Modellbahn-Börse in Amriswil
und

Samstag/Sonntag, 3./4. Juni 2011:

Eisenbahn-Ausstellung des Bülachervereins in Glattfelden

Geschäftsleitung DFB AG

Zum Rücktritt von zwei GL-Mitgliedern der DFB AG

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG

Toni Westreicher



Foto: Ruedi Traub

Eine markante Persönlichkeit ist per Ende 2010 aus Alters- und gesundheitlichen Gründen aus der Geschäftsleitung ausgetreten.

Toni Westreicher, geboren am 9. Oktober 1935, hat seinen beruflichen Werdegang ganz der Eisenbahn gewidmet. Sein Weg führte ihn von der RhB zur SBB und dann wieder zurück zur RhB, wo er sich wieder in seinem Bündnerland niederlassen konnte.

Die Bahn sollte ihn auch nach seiner Pensionierung nicht loslassen. Am 21. Januar 2000 trat er als Leiter ZfW (Zugförderung und Werkstätte) bei der Dampfbahn ein. In den elf Jahren seiner Tätigkeit hat er die Dampfbahn namhaft mitgeprägt. Seine

Werkstätte in Chur ist von 200 m² auf 1200 m² angewachsen und bietet momentan Platz für die Instandstellung der HG 4/4 und die Revision der HG 3/4 Nr. 9. Intaktes Rollmaterial, sowie eine beträchtliche Anzahl von Lok Personal sind Zeichen seiner professionellen Führung in den vergangenen Jahren.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei Toni bedanken für seinen Einsatz zu Gunsten unseres ausserordentlichen Kulturgutes und wünschen ihm für die Zukunft noch viele schöne Stunden.

Toni, geniesse den wohlverdienten Ruhestand mit Deinen Enkeln. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen in Chur oder auf der Strecke.

Thomas Maurer



Thomas Maurer, geboren am 11. Oktober 1971 ist 1992 in die Betriebsabteilung der Dampfbahn eingetreten, wo er vorerst als Fahrdienstleiter seine Froni-Einsätze absolvierte. Schon 1994 erfolgte seine Beförderung zum Stellvertreter des Betriebsleiters. Zusätzlich zu dieser Funktion wurde Thomas ab 1997 für Spezialaufgaben beigezogen und war verantwortlich für die nicht immer einfache Einteilung des freiwilligen Betriebspersonals. In diese Zeit fiel auch die Professionalisierung der Bahnschalter-Tätigkeit, für deren Einführung er verantwortlich war.

Seit 2008 übernahm Thomas die Funktion als Leiter Sicherheit und Betriebsprozesse, wo er Geschäftsleitung und Abteilungsleiter dank seinem beruflichen Wissen und seiner Erfahrung mit Rat und Tat unterstützte.

Da er in seinem beruflichen Umfeld bei der SBB AG dank seinen Fähigkeiten vermehrt stärker ausgelastet ist, sah er sich leider gezwungen, seine Verantwortung bei der DFB AG aufzugeben.

Thomas, für Deinen Einsatz und Deine Ratschläge für unsere Dampfbahn möchte ich Dir hiermit ganz herzlich danken. Für Deine berufliche Laufbahn wünsche ich Dir viel Erfolg und freue mich, dass Du nach Möglichkeit weiterhin bereit bist, hin und wieder einen Fronidienst-Einsatz zu leisten.

Gesucht: Zusätzliches Aktienkapital

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG: Aktienkapitalerhöhung

Von Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Dem letzten «dampf an der furka» war ein Prospekt der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG für die Kapitalerhöhung 2010/11 beigelegt. Obwohl der Prospekt

für sich selber spricht, möchte ich Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, eine Beteiligung an der Kapitalerhöhung mit diesem Beitrag noch einmal beliebt machen.

Wir schauen auf ein Grossereignis zurück: Im 2010 ist ein wichtiges Ziel der DFB AG, die Wiederherstellung der ganzen ehemaligen Furka-Glacierexpress-Strecke von

Gletsch bis Realp, erreicht worden. Das wurde möglich, weil über die Jahre Tausende von freiwilligen Arbeitskräften Zehntausende von Arbeitsstunden geleistet haben – und weil ein Sponsor, Herr Hansjörg Wyss (Synthes AG), 3,7 Mio. Franken für die Fremdkosten bereitgestellt hat. Wir alle sind Herrn Wyss sehr, sehr dankbar für diese grosszügige Unterstützung und sind stolz, dass das Geld nicht einfach vertan, sondern in die fantastische Bahnstrecke von Gletsch nach Oberwald investiert worden ist. Bereits haben seit der Einweihung der Strecke im letzten Jahr einige Tausend begeisterte Touristen aus der Schweiz und dem nahen und weiten Ausland die Bahnfahrt mit den nostalgischen Lokomotiven und Wagen genossen.

Das neue Angebot ist bestechend: Von beiden Seiten nach Gletsch mit der Dampfbahn; dann nach einem vielseitig interessanten Aufenthalt zum Ausgangspunkt zurückwandern, oder das Postauto in Anspruch nehmen, oder die Weiterfahrt mit der Dampfbahn geniessen und mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn durch den Tunnel zurückfahren. Oder mit Ausgangs-

punkt Unterland eine Rundfahrt mit der Bahn über die Furka. Das Rhonetal, der Lötschbergtunnel mit Kandertal, die Urner-Gotthardstrecke: Das sind alles touristische Highlights für Jung und Alt!

Aber

- wir können mit den Einnahmen in der kurzen Saison von vier Monaten lediglich knapp die laufenden Kosten des Fahrbetriebs decken,
- für die Ersatz-Investitionen und den Grossunterhalt an der Strecke (Tunnels, Brücken, Mauern, usw.) und für die Revisionen der über 100-jährigen Dampf-Lokomotiven müssen wir für jedes einzelne Projekt die notwendigen Mittel neu beschaffen,
- die in früheren Jahren aufgenommenen Bankkredite drücken uns – sie verursachen Zinskosten und müssen amortisiert werden.

Der Verwaltungsrat nimmt seine Verantwortung wahr. Die letzte Kapitalerhöhung 2009/10 war erfolgreich und hat uns ermutigt, eine zweite Tranche aufzulegen. Wir versprechen Ihnen keine Bar-Dividenden – die Rendite einer DFB-Aktie ist anderer Art:

den – die Rendite einer DFB-Aktie ist anderer Art:

- Sie sind Mit-EigentümerIn eines wertvollen Kulturgutes in den Alpen.
- Sie unterstützen einen guten Tourismus in einer wirtschaftlich benachteiligten Region.
- Sie tragen mit einer Aktie bei die Grundlage zu schaffen, dass Tausende von Freiwilligen die Bahnstrecke unterhalten und den Betrieb der Bahn gewährleisten und damit auch für sich selber etwas Sinnvolles tun können.

Zeichnen Sie weitere Aktien oder werden Sie neu Aktionär/In!

- Falls Sie den Prospekt für die Kapitalerhöhung nicht mehr haben: Bestellen Sie einen neuen bei DFB-Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt oder mit einem E-Mail an aktienregister@dfb.ch
- Sie können aber auch direkt im Internet über www.dfb.ch/aktien den Prospekt ansehen bzw. direkt auf elektronischem Wege Aktien zeichnen.

Wir danken Ihnen.

Stiftung Furka-Bergstrecke im Jahr 2010

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Die Vollendung der Furka-Bergstrecke über Gletsch hinaus nach Oberwald ist für die Dampfbahn ein wichtiger Meilenstein. Sie ist aber keineswegs Endpunkt für das Wirken der Stiftung Furka-Bergstrecke. Nun gilt es die Erweiterung der Werkstätte/Remise Realp fertigzustellen, die zwei Vietnam-Loks HG 4/4 wieder betriebsfähig aufzuarbeiten und das Kulturgut «Dampfbahn» zu sichern.

Gletsch–Oberwald

Unser Gönner Hansjörg Wyss hat sich bei einem Gespräch in Solothurn bereit erklärt, auch die Mehrkosten von CHF 700'000 zu übernehmen. Dafür bedan-

ken wir uns bei ihm ganz herzlich. Dank gebührt aber auch allen Fronis für ihre Arbeitsstunden und den Material-Sponsoren. Ausstehend sind noch die Abrechnung und der Schlussbericht an unsere Gönner über die Verwendung der 3.7 Mio.

Werkstätte/Remise Realp

Der Umzug der Bekohlungsanlage und die Vorbereitungen für die Bau-Etappe 2011/12 der Remise waren im 2010 geplant. Da die Fertigstellung Gletsch–Oberwald Priorität hatte, sind die sichtbaren Fortschritte gering. Ein Sponsor hat sich bei der Stiftung gemeldet der



Foto: Verkehrshaus

Benzintriebwagen CFmh 2/2 Nr. 21 FO zur Restauration bereit. Spenden sind willkommen. / Automotrice à essence CFmh 2/2 no. 21 FO prête pour la restauration. Les dons sont les bienvenus.

bereit ist, das Areal für die neue Werkstätte zu finanzieren. Die DFB AG ist bereit, anstelle eines Baurechts das Terrain der SFB zu verkaufen. Mit den bei der

Stiftung vorhandenen, zweckgebundenen Mitteln kann das geplante Bauvolumen 2011 von CHF 460'000 finanziert werden.

Lok HG 4/4

Mit der Kesselrevision, der Beschaffung einer neuen Feuerbüchse und der Erstellung von zwei neuen Rahmen durch die Stadlerrail geht es sichtbar vorwärts. Die Hoffnung besteht, dass 2013 die erste der beiden HG 4/4 die ersten Fahrversuche unternehmen kann.

Um das geplante Budget von CHF 580'000 abdecken zu können, muss die Stiftung 2011 noch rund CHF 350'000 zusammenbringen.

Foto: Peter Fiedlwyj



Gönnertafel für Hansjörg Wyss am Bahnhofgebäude Gletsch. / Installée contre bâtiment de la gare de Gletsch : plaque commémorative qui mentionne Hansjörg Wyss.

Benzintriebswagen CFmh 2/2 Nr. 21 FO

Der bisher als Leihgabe des Verkehrshauses in der Werkstatt in Aarau dahinschlummernde Benzintriebswagen wurde auf Antrag der DFB AG in das Eigentum der Stiftung überführt. Mit strengen Auflagen des Verkehrshauses darf der Triebwagen unter Federführung von Werner Beer im Auftrag der Stiftung restauriert werden. Eine Grobschätzung der Kosten liegt bei rund CHF 300'000.

Gespendet werden kann ab sofort auf das Postcheck Konto 60-293080-2, Vermerk Benzintriebswagen, der Stiftung Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald.

Stiftung

Der Stiftungsrat hat im Jahr 2010 sieben Sitzungen durchgeführt. Zu Beginn des Jahres wurde ein Spendenvolumen von 1 Mio. als Ziel gesetzt. Mit 1.3 Mio. wurde die Zielsetzung übertroffen. Herzlichen Dank allen Spendern.

Kurzfristig demissioniert im Stiftungsrat haben aus gesundheitlichen Gründen Claudia Kohlschütter und Hans Schneuwly.

Neu in den Stiftungsrat gewählt wurde Max Graf aus Lostorf.

Gönnerevent

Der zweite Gönnerevent mit rund 100 Teilnehmern war wiederum eine ausgezeichnete Plattform, um unseren Gönnern Informationen aus erster Hand zu den wichtigsten Projekten zu vermitteln. Das positive

Eingegangene Spenden 2010

Gletsch–Oberwald	CHF	703'200
Remise Realp (davon 18'859 über das steuerbefreite Konto der Sektion Rhein Main)	CHF	272'000
Lok HG 4/4 (davon 20'403 vom 1000er Club)	CHF	174'000
allgemeine, nicht zweckgebundene Spenden	CHF	145'000
diverse Verwendungszwecke	CHF	45'000
Total	ca. CHF	1'339'000

Die Liste der 1950 Spender gliedert sich wie folgt:

Wyss Hansjörg, Gletsch–Oberwald	CHF	700'000
Einzelspenden (CHF 1.10 bis 10'000)	ca. CHF	480'000
Benz Walter für Werbeaktivitäten	CHF	33'500
Verein Furka-Bergstrecke und Sektionen	ca. CHF	30'600
Kanton Uri für Remise Realp (dritte Tranche)	CHF	30'000
Urner Kantonalbank (Anerkennungspreis) Remise	CHF	20'000
Spenden aus Deutschland via Sektion Rhein Main	CHF	26'700

Die Angaben über die Spendeneingänge sind provisorische Zahlen, die sich noch leicht verändern können.

Mitteleinsatz 2010:

Gletsch–Oberwald (aus Spende Wyss)	CHF	489'015
Lok HG 4/4 aus Konto 1000er Club	CHF	111'000
Lok HG 4/4 (Mietzinsanteil Werkstatt Chur)	CHF	60'000
Erweiterung Werkstätte/Remise Realp	CHF	43'000
Beitrag Wanderkarte	CHF	11'000
Beitrag Eröffnung Gletsch–Oberwald	CHF	5'000
Total	CHF	719'015

Zwischenabrechnungen für Gletsch–Oberwald, Remise Realp und die Loks HG 4/4 für das Jahr 2010 sind noch ausstehend.

Echo zeigt, dass das Bedürfnis nach Hintergrundinformationen und Nähe zu den Projekten für die Spender sehr wichtig ist.

Wettbewerb

An verschiedenen Ausstellungen haben VFB Sektionen die Stiftung mit der Durchführung von Wettbewerben unterstützt. Der Wettbewerb wurde auch für Bahntouristen der DFB durchgeführt. Lotti Gfeller

aus Steffisburg war die Gewinnerin der Dampfbahnfahrt Realp–Oberwald mit einer Übernachtung im historischen Hotel Glacier du Rhône für zwei Personen. Alle Gewinner wurden schriftlich benachrichtigt. Die Wettbewerbe sind eine effiziente und kostengünstige Möglichkeit mit anschließenden Mailings neue Spender zu finden, die bereits Dampfluft geschupert haben.

Ausblick

Der Stiftungsrat dankt allen Spendern für ihre Beiträge, die die Stiftung gemäss dem Willen der Spender einsetzen wird. Für die Fertigstellung der Remise, der Aufarbeitung der beiden HG 4/4 und der Restaurierung des Benzintriebwagens in den nächsten Jahren rund 4 Mio. zu sammeln, stellt für die Stiftungsratsmitglieder eine grosse Herausforderung dar.

In Realp werden Werkzeuge repariert

Werkzeugunterhalt und Holzarbeiten

Von Heinz Hurter

Neue Werkzeug-Stiele müssen eingesetzt, Metallteile gereinigt und mit Farbe versehen werden. Auch andere spezielle Arbeiten fallen in meinen Arbeitsbereich (siehe Fotos). Das Unikum: Die neuen Bahnhofslampen sowie die Uhr mit Hüten, die wie mittelalterliche Helme aussehen.



Foto: Heinz Hurter

Ersatz des ehemaligen Tarngitters durch einen Holzabschluss
Remplacement de l'ancien treillis de camouflage par une fermeture en bois



Foto: Heinz Hurter

Werkzeugunterhalt und Holzarbeiten / Entretien des outils et travail du bois



Foto: Heinz Hurter

Pickel, Steinschlegel und Hämmer. Neue Stiele eingesetzt, Werkzeuge gereinigt und schwarz gestrichen.
Pics, masses et marteaux. Ré-emmanchés à neuf, nettoyés et peints en noir.



Foto: Heinz Hurter

Warum diese Hüte über den Lampen und der Uhr auf dem Perron der DFB Oberwald?

Manch einer hat sich vielleicht schon gefragt, was das soll. Der wahre Grund für diesen Schutz ist: Beim Schneefräsen der naheliegenden MGB-Geleise können Stücke von Eis und Steine herumfliegen und würden die Lampen und die Uhr beschädigen.

Pourquoi ces chapeaux qui recouvrent les lampes et la montre sur le perron DFB à Oberwald ?

Vous avez peut-être tenté une interprétation au sujet de leur fonction. Cette protection se justifie tout simplement : lors des travaux de déneigement avec les fraises à neige dans le périmètre des voies du MGB situées à proximité, des morceaux de glace et des pierres peuvent être projetés et risquent d'endommager les lampes et la montre.

Augenschein am 20. Januar 2011 in der Werkstatt Chur

Stand der Revision an Lok HG 3/4 Nr. 9

Von Hansueli Fischer und Oliver Studer

Wichtige Arbeiten an Rahmen, Dampfmaschine, Bremsen und Aufbauten sind ausgeführt. Das zur Verfügung stehende Budget kann aus heutiger Sicht eingehalten werden.

Bekanntlich wurde die Lok 9 auf Ende der Fahrsaison 2007 aus dem Betrieb genommen und am 02.06.2008 in die DFB Werkstatt Chur zur Durchführung einer Totalrevision R3 transportiert. Seither leisten unter der Leitung von Maschinenmeister Oliver Studer durchschnittlich 4 Leute unseres Dampflokpersonals in den winterlichen Betriebspausen rund 40 Einsatzstage pro Jahr für die Aufarbeitung.

Während der Fahrsaison werden die Revisionsarbeiten jeweils unterbrochen.

Nachfolgend ein Grobübersicht über den aktuellen Stand der getätigten Hauptarbeiten:

Rahmen

Nach der kompletten Zerlegung der Lokomotive wurde der Rahmen bis auf das

blanke Metall freigelegt. Bei der anschliessend durchgeführten Rissprüfung wurden zwei fortgeschrittene Rahmenrisse festgestellt, welche durch Einsetzen von zwei neuen Blechpartien saniert werden konnten. Die Befestigung des Zylinder-

derblocks im Rahmen war komplett zu überarbeiten.

Dank einer durchgeführten Modifikation kann die Zug- und Stossvorrichtung nun vernünftig ein- und ausgebaut werden. Abschliessend wurde der Lokrahmen mit-



Foto: Hansueli Fischer

*Walter Wäfler und Oliver Studer besprechen ein Revisionsdetail.
Walter Wäfler et Oliver Studer se concertent au sujet d'un détail de révision.*

tels Laser genau vermessen und die sogenannten Stichmasse (Achsabstände der gekuppelten Achsen) auf eine Genauigkeit von 0.05 mm eingestellt.

Die Arbeiten am Lokrahmen sind abgeschlossen. Er erstrahlt wieder in neuem Glanz.

Dampfmaschine

Nach dem Abbau des Zylinderblocks musste dieser in seine beiden Hälften geteilt werden, um die nicht mehr funktionsfähige Entwässerung der Schieberbohrungen wieder herzustellen.

Der fertig aufgearbeitete Zylinderblock sitzt mittels neu hergestellter Passschrauben wieder fest auf dem Lokrahmen.

Die Kolbenschieber der Adhäsions- und Zahnradmaschine waren komplett neu zu fertigen. Die Aufarbeitung der zugehörigen Kolben steht noch an.

Achsen / Federung

Die vier Achsen wurden als Auftrag in der Werkstatt Landquart reprofiliert und einer Ultraschallrissprüfung unterzogen. Es konnten keine Unregelmässigkeiten festgestellt werden.

Die Prüfung und Aufarbeitung aller acht Blattfederpakete haben ebenfalls Spezialisten der RhB ausgeführt.

Antrieb

Der Zahnradwagen ist nach erfolgter Rissanierung einbaubereit aufgearbeitet.

Die durch die Maschinenfabrik Steck in Bowil kostenneutral nachgearbeiteten Triebzahnkränze sind mittels neu gefertigter Tangentialfedern wieder auf den Kurbelwellen montiert.

Aufgrund des sich eingestellten Verschleissbildes wurde eine Schmierung der Kontaktflächen zwischen der Kurbelwelle und den Zahnkränzen realisiert.

Die vier Kurbelwellenlager sowie die beiden hinteren Stützlager des Zahnradwagens müssen extern neu gefertigt werden. Aus finanziellen Gründen wird die Bestellung zusammen mit diversen Gleitlagern für die Lok HG 4/4 erfolgen.

Aktuell läuft die Fertigung von Bolzen und Buchsen für die Stangen der Adhäsionssteuerung.

Bremse

Die Sitze der Hauptbremswelle mussten nachbearbeitet und die dazu gehörenden Lagerschalen entsprechend neu gefertigt werden. Alle Büchsen und Bolzen der Bremsklotzaufhängungen wurden ersetzt.

Kontrolle und Aufarbeitung der mechanischen Zahnradbremsen werden im Verlaufe dieses Winters erfolgen. Die beiden Adhäsionsbremszylinder sowie derjenige des Bremssystems 1 sind durch die RhB aufgearbeitet worden.

Aufbauten

Die Wasserkasten sind sandgestrahlt, aussen grundiert und innen mit einem Spezialfarbaufbau behandelt worden, welcher einen guten Korrosionsschutz gewährleistet. An beiden Wasserkasten wurde ein Anschluss zum Wasserfassen ab Hydrant nachgerüstet. Der äussere Deckanstrich wird zusammen mit dem Kohlekasten und Führerhaus zu einem späteren Zeitpunkt aufgebracht. Der Kohlekasten musste infolge fortgeschrittener Korrosion neu hergestellt werden.



Foto: Hansruell Fischer

*Michael Bühler beim Vorbohren für eine Rohrdurchführung.
Michael Bühler lors du préperçage d'un conduit.*

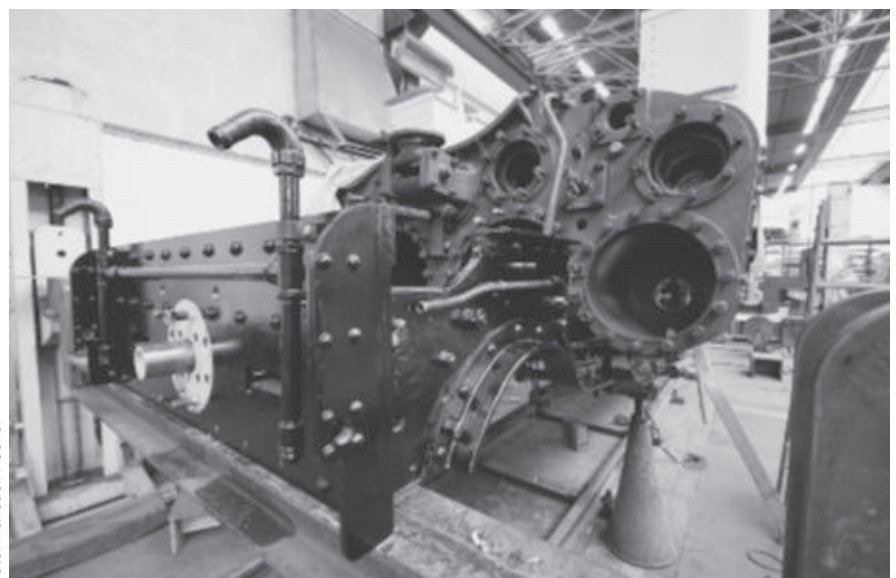


Foto: Hansruell Fischer

*Der revidierte Zylinderblock ist wieder auf den Rahmen gesetzt worden.
Le bloc de cylindres révisé a été remis sur le châssis*

Kessel

Der Kessel befindet sich in der Werkstatt von Martin Horath in Goldau.

Der Ausbau der Rauch- und Siederohre ist erfolgt. Das Ausbohren sämtlicher Stehbolzen und Deckenanker inkl. Nachbearbeitung deren Bohrungen kessel- und feuerbüchsenseitig ist abgeschlossen. Aktuell läuft die Fertigung der neuen Kesselrohre sowie der Stehbolzen und Deckenanker.

Ausblick

Das zu Beginn der Revision formulierte ehrgeizige Ziel der Wiederinbetriebnahme von Lok 9 auf das 100-Jahr-Jubiläum der Lok Nr. 1 und 4 im Jahre 2013 ist nach wie vor sehr ambitioniert.

Die Durchführung einer Totalrevision an unseren komplexen hochbeanspruchten Dampflok durch das ehrenamtlich tätige Lokpersonal, dies zusätzlich zu den «normalen» Unterhaltsarbeiten an den zurzeit vier in Betrieb stehenden Loks, stellt neben Beruf und Familie eine grosse Herausforderung dar.

Die Ungeduld der verständlicherweise sehnsüchtig erwarteten Rückkehr der Lok 9 an die Furka gilt es im Wissen der obigen Voraussetzungen ein wenig zu zügeln.

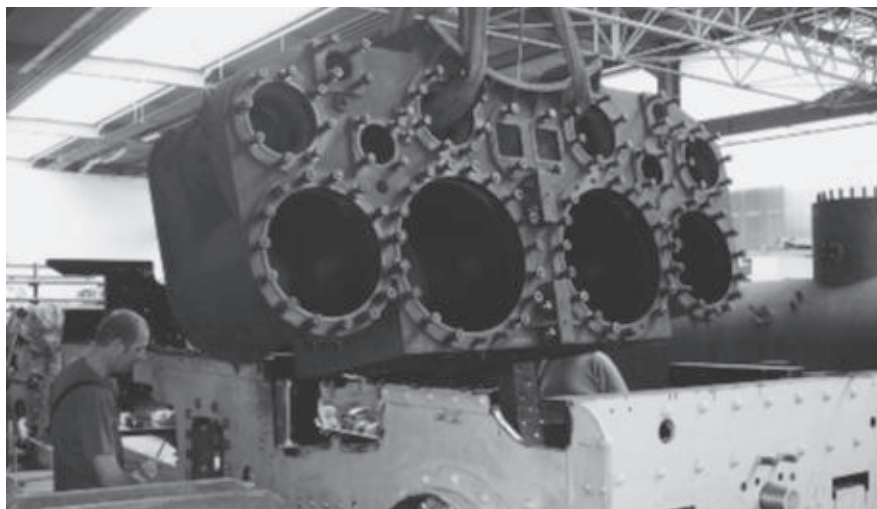


Foto: Oliver Studer

*Aufsetzen des aufgearbeiteten Zylinderblocks
Pose du bloc de cylindres révisé*

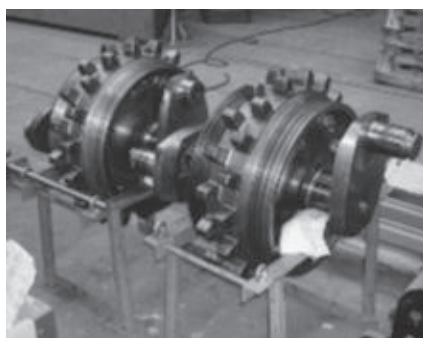


Foto: Oliver Studer

*Die einbaubereiten Triebzahnräder
Les roues dentées motrices prêtes à être installées*



Foto: Oliver Studer

*Zustand Lok 9 am 22.01.2011
Etat loc 9 le 22.1.2011*

Ausgewählte Angebote von Pauschalreisen 2011

Kombinierte Dampfbahnreisen sind attraktiv!

Von Beat Moser, Marketing

Unsere Reisebüro-Partner offerieren auch dieses Jahr wieder interessante Reise-Arrangements, so die Tagesfahrten «Wasserschloss» und «Doppeldampf» sowie die Drei-Tages-Reisen «Roter Pfeil – Nostalgie-Postauto und Furka-Dampfbahn», «Swiss Alps Classic Express» und «Glacier-Furka-Kombi».

Tagesfahrt «Wasserschloss»

Die begleitete Erlebnis-Rundfahrt ab Luzern ist im Sommer 2011 an acht Termi-

nen vorgesehen. Mit einem modernen Post-Reisebus wird nach bewährtem Programm via Brünig- und Grimselpass nach Gletsch gefahren. Beim Zwischenhalt in der Gerstenegg werden die unterirdische Kraftwerk-Maschinenzentrale und die prächtige Bergkristallkluft besichtigt. Dem sättigenden Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône in Gletsch folgt die Abenteuerreise mit der DFB nach Realp. Anschliessend direkte Rückfahrt mit dem Post-Reisebus via

Autobahn A2 nach Luzern. Diese regelmässig ausgebuchten Tagesfahrten werden gemeinsam mit PostAuto Zentralschweiz und den Kraftwerken Oberhasli AG organisiert.

*Buchungstermine: 26. Juni sowie 14., 21. und 28. Juli sowie 11. und 18. August sowie 4. und 11. September 2011
Buchung bei: reisedienst@dfb.ch*

Tagesfahrt «Doppeldampf»

Auch das bereits früher aufgelegte Gruppen-Reisearrangement «Doppeldampf» ab/nach Interlaken wird wieder angeboten. Dabei lässt sich eine neue Kombination von Ballenberg-Dampfbahn, DFB und Nostalgie-Postauto erleben. Neben der klassischen Variante Interlaken Ost–Innertkirchen–Gletsch–Realp kann alternativ eine Hin- und Rückfahrt Interlaken Ost–

Gletsch–Oberwald gebucht werden. Die Teilnahme ist zum Pauschalpreis von CHF 82.– pro Person möglich. Zwischenhalt zum Mittagessen im Hotel Handegg (gegen Aufpreis von CHF 24.–).

Gemäss Planung wird die Strecke Innertkirchen–Grimselpass–Gletsch (und umgekehrt) mit einem historischen Postauto (Alpenwagen FBW CA40U EDU, Baujahr 1958, 37 Sitzplätze, 170 PS, ehemals AUTO AG Uri) zurückgelegt.

Buchungstermine: An Sonntagen 17. Juli, 7. und 21. August sowie 4. und 18. September 2011

Buchung bei: www.dampf-bahnen.ch

Roter Pfeil – Nostalgie-Postauto – Furka-Dampfbahn (3 Tage)

Nach dem Grosse Erfolg anlässlich der Wiedereröffnung Oberwald–Gletsch im August 2010 hat unser Partner Zermatt Rail Travel AG (ZRT) wieder den beliebten Bahntriebwagen «Roter Pfeil» gechartert. Diesen Sommer stehen attraktive Kombinationen mit Nostalgiefahrten im Schnauzen-Postauto (Saurer 1965) auf dem Programm. Bei diesem dreitägigen Gruppen-Reisearrangement kann zwischen vier Varianten gewählt werden. Ein Beispiel: Anreise nach Olten, Erlebnisfahrt im Leichttriebwagen «Roter Pfeil» via Genfersee und Rhonetal nach Brig und mit der MGBahn ins Goms, dort zwei Übernachtungen im Dreisternhotel.

Anderntags ist der ganztägige Ausflug «Furka-Bergstrecke, Gletsch und Oberwald» vorgesehen. Am dritten Tag erfolgt die Weiterreise im historischen Postauto via Nufenenpass–Airolo–Gotthardpass–Andermatt–Altdorf–Klausenpass nach Ziegelbrücke. Von dort individuelle Heimreise an den Wohnort.

Bei einer weiteren Variante wird zweimal in Andermatt übernachtet und im Schnauzen-Postauto erstmals über die Route Oberalppass–Disentis–Lukmanierpass–Airolo–Nufenenpass gefahren. Für die Reststrecke Oberwald–Andermatt benützen die Gäste die MGBahn.

Buchungstermine: 8. bis 10. Juli sowie 9. bis 11. Juli sowie 12. bis 14. August sowie 13. bis 15. August 2011

Buchungen an: www.zrt.ch

Swiss Alps Classic Express (3 Tage)

Die bereits vor drei Jahren in unseren Kreisen geborene Idee einer Abenteuerreise mit einem durchlaufenden Sonderzug vom Engadin nach Zermatt via Furka-Bergstrecke wird diesen Sommer als Premiere von einem deutschen Reiseveranstalter realisiert. Unser Partner Zermatt Rail Travel AG (ZRT) hat auf dieser Basis ein dreitägiges Arrangement zusammengestellt, das wie folgt ablaufen wird: Individuelle Anreise nach St. Moritz, dort Hotelübernachtung; anderntags ganztägige Alpenfahrt im Swiss Alps Classic Express von St. Moritz



Foto: Beat Moser



Foto: Beat Moser

*Roter Pfeil (Leichttriebwagen RBe 2/4 Nr. 202, Inbetriebnahme 1938)
Flèche rouge (automotrice légère RBe 2/4 no. 202, mise en service 1938)*

nach Zermatt mit Unterwegshalten zum Fotografieren. Die Verpflegung erfolgt im mitgeführten Speisewagen. Abfahrt in St. Moritz um ca. 07.30 Uhr, Ankunft in Zermatt um ca. 21.30 Uhr. Nach Ankunft im Matterhorn Dorf wird in einem Dreisternhotel übernachtet. Am dritten Tag erfolgt die individuelle Heimreise ab Zermatt.

Die Reise wird in identischer Form auch in umgekehrter Fahrtrichtung angeboten.

Buchungstermine: In Fahrtrichtung St. Moritz–Zermatt 4. bis 6. Juli sowie 1. bis 3. August sowie 5. bis 7. September 2011; in Fahrtrichtung Zermatt–St. Moritz 5. bis 7. Juli sowie 2. bis 4. August sowie 6. bis 8. September 2011

Buchungen an: www.zrt.ch

Weitere Einzelheiten zum Sonderzug finden Interessierte im ausführlicheren Artikel in der vorliegenden DaF-Ausgabe (siehe Seite 3).



Foto: Beat Moser

Nostalgie: Schnauzen-Postauto Saurer Jg. 1965 und ein moderner Post-Reisebus SETRA auf der Nufenenpasshöhe

Nostalgie: autobus postal SAURER « à museau » millésime 1965 et autocar moderne SETRA au sommet du col du Nufenen

Glacier-Furka-Kombi (3 Tage)

Für Individualgäste mit dem Wunsch zur Kombination von modernem Panoramazug Glacier Express und historischem Furka-Dampfzug empfehlen wir das dreitägige Reiseangebot von ZRT Zermatt Rail



Foto: Beat Moser

Die «Zermatt Rail Travel» hat für Nostalgiefahrten den «Roter Pfeil» gechartert. / La «Zermatt Rail Travel» a affrété la «Flèche Rouge» pour les voyages nostalgiques.

Travel AG. Das bewährte Pauschalarrangement kann an allen Verkehrstagen während der DFB-Betriebssaison gebucht werden. Reiseablauf wie folgt: Anreise nach Davos (Übernachtung), anderntags Glacier Express Davos–Filisur–Chur–Oberwald (Übernachtung im Goms). Am dritten Tag Fahrt mit der MGBahn durch den Furka-Basistunnel nach Realp, dann DFB-Erlebnisfahrt nach Gletsch und Oberwald, später Heimreise via Lötschberg. *Buchbar vom 23. Juni bis 2. Oktober 2011 an allen Verkehrsdaten der Furka-Dampfbahn – Buchungen an: www.zrt.ch*

Ausflugsticket Gletsch

Das gemeinsam von MGB und DFB angebotene Spezialbillett ist ab allen Bahnhöfen und Haltestellen der MGBahn gültig. Es berechtigt zu einer ermässigten Hin- und Rückfahrt nach Oberwald in 2.Klasse sowie zur Ausflugsreise Oberwald–Gletsch–Oberwald. Inhaber von Halbtax-Abonnementen erhalten für die Abschnitte der MGBahn eine zusätzliche Ermässigung. Das Angebot gilt für die ganze DFB-Betriebssaison 2011 und in allen zwischen

Oberwald und Gletsch fahrplanmässig verkehrenden Zügen. Billettverkauf ausschliesslich an bedienten MGB-Bahnhöfen oder beim MGB-Zugpersonal gegen Vorlage einer DFB-Reservationsbestätigung. Die Plätze Oberwald–Gletsch–Oberwald müssen die Gäste somit vor Reiseantritt reservieren.

Das Ausflugsticket Gletsch ist zwei Tage gültig, kann also mit einer Nostalgie-Übernachtung in Gletsch kombiniert werden.

Informationen:

www.dfb.ch oder

www.oberwaldgletsch.ch oder

www.mgbahn.ch.

Für Gäste aus der Westschweiz

Zermatt Rail Travel veröffentlicht spezielle Reisekataloge in französischer Sprache für Gäste aus der Region Suisse Romande. Für die Betreuung dieser Kundschaft wurde im Januar 2011 in Lausanne ein neues Büro eröffnet.

Zermatt Rail Travel AG

Telefon 021 / 622 00 60

Telefax 021 / 622 00 61

www.zrt.ch

Flüssiges für die Werkstatt Realp

Grosszügige Spende der Jubiläumsstiftung der Mobiliar

Von Claude Solioz, Mitglied der Redaktionskommission

NYON – Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke konnte dank viel Freiwilligenarbeit und Geldspenden vor der Vernichtung gerettet werden. Jetzt, wo die ganze Eisenbahnstrecke zwischen Oberwald und Realp wiederhergestellt ist und im Sommer ein reger Eisenbahnverkehr am Furkapass herrscht, sind Fronarbeit und finanzielle Beiträge für die Erhaltung unseres Kulturgutes erst recht gefragt. Eine grosszügige Spende der Jubiläumsstiftung Mobiliar Genossenschaft ist im vorliegenden Fall ein willkommenes und vorbildliches Beispiel finanzieller Unterstützung unserer Dampfbahn.

Im Laufe des Herbstes 2010 hat Philippe Roux, der Präsident der Sektion Romanche, bei seinem Arbeitgeber, der Mobiliar Versicherungen & Vorsorge, einen finanziellen Unterstützungsbeitrag an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke beantragt und von der Jubiläumsstiftung der Schweizerischen Mobiliar eine zweckgebundene Spende von 20'000 CHF erhalten, für die Werkstatterweiterung der DFB in Realp. Der Betrag wurde an die Stiftung Furka-Bergstrecke SFB überwiesen. Die Jubiläumsstiftung Mobiliar Genossenschaft wurde im Jahre 1976 anlässlich des 150 Jahre Jubiläums der Gesellschaft gegründet. Sie

bezweckt die Förderung von Wissenschaft und Forschung, der Künste und anderer kultureller Bestrebungen durch finanzielle Beiträge an Institutionen, Organisationen, Personengruppen und Einzelpersonen, die sich in der Schweiz auf diesen Gebieten engagieren. Der Stiftungsrat, unter der Direktion seines Präsidenten Albert Lauer, entscheidet jährlich über die Vergabe von durchschnittlich 350'000 Franken.

Der Jubiläumsstiftung der Mobiliar sei hier recht herzlich für ihre vorbildliche Geste gedankt. Nachahmenswert ist auch das Vorgehen von Philippe Roux, das wir hier weiterempfehlen: bei seinem Arbeitgeber ein Gesuch um eine Spende einreichen. Es gibt bekanntlich viele Arbeitgeber, die eine eigene Stiftung zur Seite haben, die bereit sein könnten Projekte wie die Dampfbahn zu unterstützen. Man muss halt einfach fragen und ein fundiertes Gesuch (die Stiftung SFB und das DFB Marketing helfen) stellen!

Auch im Juni kann man sich auf der Grimsel wie im Winter fühlen

Mit dem Mountainbike zur Grimsel

Von Ruedi Traub

Mit Hansueli Fischers neuer Furka-Wanderkarte* lässt sich der Weg auf den Pass problemlos finden. In Blatt 7 ist es die Route 11 von der «Rhonequelle» zum «Totensee».

Auf dem Parkplatz beim Punkt 1569 («Rhonequelle») sind immer genügend Parkplätze vorhanden. Bike ausladen, Material kontrollieren und ab geht es auf dem schönen Waldweg. Die Waldgrenze wird, wie es sich gehört, bei 1800 m überschritten. Über «Grimsle» und nach «Sattelti» wird die «Via Sprinz» erreicht und damit ins UNESCO-Weltkulturerbe «Gebirgsregion Jungfrau, Aletsch, Bietschhorn» eingetreten. Die wenigen entgegenkommenden Wanderer tragen beunruhigend nasse Wanderhosen und bald zeigt sich der Grund: Schnee und Pflotsch. Zuerst Velo



Foto: Ruedi Traub

Obschon im Juni der Grimselfass für den Verkehr geöffnet ist, sind noch weite Teile des «Totesees» unter einer Eisdecke. – Ein Schneefall könnte den Automobilisten zwingen, Schneeketten zu montieren.

Bien qu'en juin le col du Grimsel soit ouvert au trafic, une grande partie du Totensee est encore recouvert de glace. – Une chute de neige forcerait les automobilistes à monter les chaînes.



Foto: Ruedi Traub

Die Strasse ist zwischen dem Trassee der dfb und dem noch jungen Rotten (= Rhone) eingeklemmt. Am linken Bildrand erkennt man eine Kehre der Furka-Passstrasse.

La route est coincée entre le tracé du dfb et le jeune Rhône. Sur le bord droit de l'image, on reconnaît un virage en épingle de la route du col de la Furka.



Foto: Ruedi Traub

Kehren, nichts als Kehren, sieben an der Zahl bis nach Gletsch. An der anderen Tal-seite sind das Trassee der dfb und die Furkastrasse zu erkennen.

Des virages à profusion, sept jusqu'à Gletsch. Sur l'autre versant on reconnaît le tracé du dfb et la route de la Furka.

schieben und dann tragen. Die Aussicht zum Rhonegletscher und Galenstock ist überwältigend, das Fahrrad schwer. Aber nach einer halben Stunde kommen der Grimselpass und der «Totensee» (=Totensee) zum Vorschein. (Der Totensee heisst deshalb so, weil hier in den Napoleonischen Kriege Hunderte von Toten versenkt worden sein sollen.) Das Ziel ist aber noch

nicht erreicht. Über Alpenrosenstauden (Alpenrosen sind keine «Rosen», sondern Rhododendren) und nassen Schnee trifft man schliesslich beim Pass ein. Eine kurze Rast, ein Besuch in der Christophorus-Kapelle und schon kommt der schönere Teil des Ausfluges. Sieben Haarnadelkurven geht es hinunter nach Gletsch und weiter in rasanter Fahrt über die Gleise und

den Kehrtunnel der dfb bis zum Ausgangsort «Rhonequelle». – Die «Chollere» (Walliser Käse-/Lauch-/Kartoffel-Pastete) und das Glas Weisswein in Oberwald habe ich mir redlich verdient.

* Die «Furka-Wanderkarte» kann in unseren Kiosken oder online für CHF 18.80 erstanden werden.



Foto: Ruedi Traub

Der atemberaubende Blick zu Gärstehörner, Rhonegletscher, Dammastock, Galenstock, Furkahorn (von links nach rechts). / La vue à couper le souffle vers les Gärstehörner, le glacier du Rhône, le Dammastock, le Galenstock, le Furkahorn (de g à d)



Foto: Ruedi Traub

Die schmucke Christophorus-Kapelle lädt eigentlich zum Verweilen ein, aber die rassistige Abfahrt nach Gletsch lockt. / La jolie chapelle Christophorus invite certes à s'attarder, mais la descente vers Gletsch est attrayante.

Dornröschen in Vietnam, heute DFB Lok. Nr. 9 Gletschhorn

Das Bild ist eine handgezeichnete Tuschzeichnung, mit Aquarellfarbe coloriert, im Offsetdruck hergestellt.

Meinen Restbestand dieses Bildes vom Jahr 2000 biete ich ab sofort zum absoluten Tiefpreis (inkl. Versandkosten Schweiz) zum Verkauf an:

Grosses Bild gerahmt	70 x 51 cm	Fr. 120.–
Grosses Bild ungerahmt	50 x 36 cm	Fr. 40.–
Kleines Bild gerahmt	30 x 24 cm	Fr. 40.–

Bild «Dornröschen» heute Lok Nr. 9 «Gletschhorn»

Bruno Rütli
 Augartenstrasse 18
 9204 Andwil
 Tel 071 393 68 68
 info@dampf-reisen.ch



Die Fachzeitung «hotelrevue» verleiht jedes Jahr den Milestone, die wichtigste Auszeichnung der Schweizer Tourismusbranche.

Furka-Dampfbahn für Tourismuspreis nominiert

Von Beat Moser, Marketing

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke war in der Sparte «Herausragende Projekte» aus fast 90 Mitbewerbern für die Preisverleihung nominiert worden. Die Touristiker sprachen von ihrer Bewunderung für die ungewöhnliche Betriebsform der Fronarbeit und für die breite internationale Abstützung mit der grossen Zahl von Mitarbeiter/innen, Aktionären, Sponsoren und Vereinsmitgliedern.

Gemeinsam mit dem Verband «hotellerie-suisse», dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) und des Schweizer Tourismus-Verbandes (STV) werden ungewöhnliche Leistungen in den drei Kategorien Nachhaltigkeit, Branchen-Nachwuchs und Herausragende Projekte prämiert. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke war in der letztgenannten Sparte aus fast 90 Mitbewerbern für die Preisverleihung nominiert worden. Beim Gala-Abend am 16. November 2010 im Berner Kultur-Casino bot sich vor über 500 Tourismusprofis, Medienvertretern und politischen Entscheidungsträgern die willkommene Gelegenheit, eine prächtig bebilderte Kurzpräsentation zur Wiedereröffnung Oberwald-Gletsch der DFB über die Grossleinwand laufen zu lassen.

Leider fehlte am Schluss das Glück, dass Marketingleiter Paul Güdel und Beat Moser den Hauptpreis in Form einer Granitstein-Trophäe nach Hause tragen durften. Den ersten Platz belegte die Grimselwelt, die vielseitigen Angebote in Zusammenhang mit den touristisch genutzten Anlagen der Kraftwerke Oberhasli (KWO).

Die Reaktionen der Anwesenden nach der Preisverleihung zeigten, dass die Dampfbahn als aussichtsreiche Nomination für den Tourismuspreis gehandelt worden war. Die Touristiker sprachen von ihrer Bewunderung für die ungewöhnliche Be-

triebsform der Fronarbeit und für die breite internationale Abstützung mit der grossen Zahl von Mitarbeiter/innen, Aktionären, Sponsoren und Vereinsmitgliedern. Man beglückwünschte die Freunde der Furka-

Bergstrecke zur gewaltigen Leistung und motivierte sie zum unverdrossenen Weiterarbeiten in den künftigen Jahren.

Information: www.htr-milestone.ch



Beat Moser und Paul Güdel mit der Nominationsurkunde des Tourismus-Preises. / Beat Moser et Paul Güdel avec le document du prix du tourisme.



Nominationsurkunde Milestone 2010
Document Milestone 2010

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

Wir haben diese vorrätig.

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

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

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

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



Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)

mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke (VFB) *)

als Aktionär der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) *)



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

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

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)
 z.H. Irène Schär
 Abt. Kommunikation/Anlaufstelle
 Ruopigenring 69
 CH-6015 Luzern
 Telefon +41 41 250 07 09
 Fax +41 41 250 45 82
 Mobile +41 79 604 19 21
 E-Mail vfb.kommunikation@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)
 z.H. Peter Schwarzenbach
 Leiter Abt. Personal
 Raad
 CH-8498 Gibswil
 Telefon +41 55 246 36 15
 Fax +41 55 246 36 15
 Mobile +41 79 673 60 65
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

Fahrplan Realp–Gletsch–Oberwald


Sitzplatzangebot	2.Kl.	2.Kl.	1. + 2.Kl.	2.Kl.	2. Kl.	2.Klasse	2.Kl.
Realp DFB ab	Ausflugszug	Ausflugszug	10.15	Ausflugszug	Ausflugszug	13 14.15	Ausflugszug
Tiefenbach DFB ab			10.35			• 14.35	
Furka DFB  an			11.00			• 15.05	
Furka DFB  ab			11.20			• 15.25	
Muttbach-B. ab			11.30			• 15.35	
Gletsch DFB an	11	11	11.55	11	12	13 16.00	13
Gletsch DFB ab	09.30	10.00	12.00	13.20	15.30		16.05
Oberwald DFB an	10.00	10.30	12.25	13.50	16.00		16.35

Zeichenerklärung

- 11** Samstag und Sonntag vom 2. Juli bis 11. Sept.
12 Sonntag vom 3. Juli bis 11. September
13 Freitag und Samstag vom 1. Juli bis 10. Sept.
11 Verpflegungshalt (Berghaus Furka)

Führung Ausflugszüge Oberwald–Gletsch–Oberwald mit Dampf- oder Diesellok

Fahrplan Oberwald–Gletsch–Realp

Sitzplatzangebot	2.Klasse	2.Kl.	1. + 2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.
Oberwald DFB ab	11 10.30	11 11.00	13.55	11 14.30	12 16.25	13 16.55
Gletsch DFB an	• 11.00	11.30	14.20	15.00	16.55	17.25
Gletsch DFB ab	• 11.05		14.25			
Muttbach-B. ab	• 11.30		14.50			
Furka DFB an	• 11.40	Ausflugszug	15.00	Ausflugszug	Ausflugszug	Ausflugszug
Furka DFB  ab	• 12.05		15.30			
Tiefenbach DFB an	• 12.25		15.50			
Realp DFB an	11 12.51		16.15			

Platzreservation ist obligatorisch

Sie ist über Internet möglich:
www.dfb.ch/reisedienst
 Wir empfehlen eine möglichst frühzeitige Buchung. Die Platzzahl ist beschränkt. Gruppen werden nur in 2.Klasse befördert.

Ermässigungen

Jugendliche bis 16 Jahre reisen gratis in Begleitung mindestens einer erwachsenen Person (nur 2.Klasse, ohne Sitzplatzgarantie) Kinder und Jugendliche in 1.Klasse bezahlen den halben Fahrpreis.

Fahrpreise

Preisgarantie bis 2. Oktober 2011

Preise in CHF Strecken	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt		Gruppen in 2.Klasse	
	2.Kl.	1.Kl.	2.Kl.	1.Kl.	Einfach	Hin+Rück
Realp DFB–Oberwald DFB	73.–	121.–	121.–	200.–	58.40	96.80
Realp DFB–Furka DFB	37.–	62.–	59.–	98.–	29.60	47.20
Realp DFB–Muttbach-B.	48.–	80.–	76.–	126.–	38.40	60.80
Realp DFB–Gletsch DFB	57.–	95.–	94.–	156.–	45.60	75.20
Gletsch DFB–Muttbach-B.	29.–	48.–	43.–	71.–	23.20	34.40
Gletsch DFB–Furka DFB	35.–	58.–	55.–	91.–	28.—	44.—
Gletsch DFB–Oberwald DFB	33.–	55.–	50.–	83.–	26.40	40.—

Gruppenpreis ab 10 Personen / Je eine Freifahrt pro 20 Personen Gesamteilnehmerzahl

Geltungsdauer

der Billette

Rundfahrtbillette und Billette für Hin- und Rückfahrt sind 2 Tage gültig.



Die Beförderung von Rollstühlen ist nur nach frühzeitiger Rücksprache mit dem DFB-Reisedienst möglich.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
 Postfach 141, CH-6490 Andermatt
 Telefon +41 (0)848 000 144

www.dfb.ch
reisedienst@dfb.ch
 Fax +41 (0)55 619 30 39

Änderungen vorbehalten
 Stand vom 23.11.2010

Aus dem Verein

Delegiertenversammlung Neue «Verfassung» für den Verein

Von Julian Witschi, Sekretär des VFB-Zentralvorstandes

Die Delegiertenversammlung hat dem Verein Furka-Bergstrecke (VFB) neue Statuten gegeben. Nach mehrjähriger Vorbereitung, hartem und teils zähem Ringen wurde der Entwurf am 13. November in Olten in einzelnen Punkten angepasst und von 31 Delegierten ohne Gegenstimme bei 4 Enthaltungen gutgeheissen.

Es ist die erste umfassende Überarbeitung der «Vereinsverfassung» seit der Einführung des Delegiertensystems im Jahr 2001. Die Änderungen reichen von sprachlichen Neureidigerungen über einzelne Anpassungen von Kompetenzen bis hin zu Grundsatzentscheiden. So gibt es künftig neben der Delegiertenversammlung im Frühling, welche über die alljährlichen, ordentlichen Geschäfte befindet, zusätzlich eine DV im Herbst. Wiederbelebt wird darüber hinaus das separate Treffen des Zentralvorstandes mit den Sektionspräsidenten.

Die Regelung, wonach jede Sektion zwei Delegierte ernennen kann und ab 800 Mitgliedern einen dritten, wurde beibehalten. Weiter votierte die Versammlung gegen die Möglichkeit einer Stimmrechtsvertretung für die Delegierten. Der Zentralvorstand dankt allen, die zu der neuen «Vereinsverfassung» beigetragen haben, insbesondere den Mitgliedern der Statutenkommission. Nach der Schlussredaktion durch die Kommission werden die neuen Statuten auf unserer Internetseite www.dfb.ch/vfb aufgeschaltet.

Budget 2011 bereits genehmigt

Einstimmig genehmigt haben die Delegierten zudem bereits das Budget 2011. Grund für den neu früheren Zeitpunkt der Vorlage ist, dass der ZV im Winter bereits Zahlungen an die DFB AG leisten können will. Hintergrund ist, dass die DFB AG aus dem Betrieb nur im Sommer Einnahmen generieren kann. Für 2011 sind Bei-

träge des Vereins an die DFB AG und die Stiftung SFB von 300'000 Franken vorgesehen.

Für eine Werbeoffensive aktiver Sektionen sind 15'000 Franken eingeplant. Insgesamt sieht das Budget Einnahmen von rund 461'000 Franken und Ausgaben von

453'000 Franken vor. Unterstützt werden ferner die Wagenwerkstätte Aarau, das Marketing sowie der Aufbau einer Chronik respektive einer Datenbank für die dfb-Gruppe. An das «Dampf an der Furka» fliessen 9,5 Prozent der Aufwände, an die Administration (inklusive Geldverkehrsspesen, Büromaterial/Porti, Drucksachen, EDV-Unterhalt und Abschreibungen) 8,9 Prozent.

Jahr der Freiwilligenarbeit

Thomas Schubiger, Stv. Leiter Betrieb DFB AG, und Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident SFB, schilderten den Dele-



Foto: Ruedi Traub

Thomas Schubiger, Stv. Leiter Betrieb DFB AG, schildert die Einsatzplanung der zahlreichen Fronis im DFB-Betrieb. / Thomas Schubiger, rempl. chef d'exploitation DFB SA, décrit la planification d'engagement des nombreux bénévoles dans l'entreprise DFB.



Foto: Ruedi Traub

Peter Riedwyl bringt den Delegierten die Zusammenarbeit zwischen SFB und DFB näher. / Peter Riedwyl explique aux délégués la collaboration entre SFB et DFB.



Foto: Ruedi Traub

Unter der Leitung von Pepi Helg (zweiter von rechts), werden die Statuten durchgearbeitet und schliesslich von der Versammlung abgenommen. / Sous la conduite de Pepi Helg (deuxième de la droite) les statuts sont étudiés et finalement acceptés par l'assemblée.

gierten in ihren Referaten, dass die beiden Partnerorganisationen des VFB sich mit viel Elan und Idealismus für die Furka-Bergstrecke einsetzen. Beide engagieren sich in unzähligen Stunden für die Dampfbahn, Schubiger etwa mit der Einsatzplanung der zahlreichen Fronis im DFB-Betrieb.

Diese Arbeit, die oft im stillen Kämmerlein stattfindet, soll in diesem Jahr etwas ins Scheinwerferlicht gezogen werden. Im «Jahr der Freiwilligenarbeit» will auch die dfb-Gruppe zeigen, welchen Beitrag sie für die Gesellschaft und damit für das Gemeinwohl leistet. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erhält Kulturgut und ist auch für die an der Furka gelegenen Randregionen ein Aushängeschild geworden. Aus den Sektionen des VFB rekrutieren sich nicht zuletzt die vielen Baugruppen, die an der Strecke im Einsatz sind.

Projekt Change

Der VFB will nach Erreichen der durchgehenden Eröffnung der Furka-Bergstrecke bis nach Oberwald nicht stillstehen. Herausforderungen sind die Altersstruktur, rückläufige Mitgliederzahlen in Deutschland und mangelnde Mitgliederwerbung in einigen Sektionen. Der ZV will deshalb ei-



Foto: Ruedi Traub

*Im Plenum herrscht gespannte Aufmerksamkeit.
Attention soutenue lors de l'assemblée plénière*

nen Workshop zur Mitgliederwerbung durchführen, einen mobilen Werbestand zum Ausleihen anschaffen, und den ZV um eine Medienstelle, drei Sektionsbetreuer und eine IT-Stelle (Schwerpunkt Internetportal) ergänzen. Denn es gilt weiterhin, ohne Verein, keine Bahn. Ziele dieser «Projekt Change» genannten Offensive sind: eine Zunahme der Mitgliederzahl um netto 300 pro Jahr, eine Erhö-

hung des Bekanntheitsgrades der DFB-Gruppe sowie eine bessere Werbetätigkeit und -effizienz. Dabei setzt der Zentralvorstand auf die tatkräftige Unterstützung der Sektionen. Zum Schluss der Versammlung konnten die Delegierten in einem Meinungsaustausch Anregungen platzieren und sagen, wo der Schuh drückt, wo bei den internen Abläufen ihrer Meinung nach Handlungsbedarf besteht.

Mitteilungen des Zentralvorstandes des VFB

Von Robert Frech, Zentralpräsident

Der VFB kann das vergangene Jahr in ein weiteres erfolgreiches Vereinsjahr einreihen. Das Highlight war natürlich die Eröffnung des letzten Streckenabschnittes der Furka-Bergstrecke. Der mehrtägige Event in Gletsch und Oberwald konnte trotz etwas misslicher Wetterverhältnisse als Erfolg verbucht werden. Allen, die sich in irgendeiner Weise für die Wiederaufnahme der letzten Strecke verdient gemacht ha-

ben, möchte der Zentralvorstand nochmals ganz herzlich danken.

Freiwilligen- oder Frondienstarbeit wird heute je länger je mehr nicht mehr belächelt, denn man ist zur Erkenntnis gekommen, dass dieser Art von Arbeit mit grossem Respekt zu begegnen ist. Das Jahr 2011 wurde zum Jahr der Freiwilligenarbeit erklärt – ein Signal für alle, sich

mit dieser Arbeitsform und dem Angebot auseinander zu setzen. Für viele ist es ein Ausgleich zum angestammten Beruf, für weitere eine sinnvolle Beschäftigung in der Freizeit und für die Pensionierten ein Ersatz für die ehemalige Berufsarbeit, mit dem grossen Unterschied, dass es nicht ein **Müssen** sondern ein **Dürfen** resp. **Wollen** ist. Man ist frei, zu wählen, wie viel Zeit man dafür und wann einsetzen will. Dies gibt jedem, der eine solche Tätigkeit ausübt eine grosse Zufriedenheit und die Überzeugung einen Beitrag für eine gute Sache geleistet zu haben. Freiwillige sind beim VFB und der DFB AG immer willkommen. Wir brauchen Freiwillige in allen Bereichen. Anmeldungen nimmt unsere Anlaufstelle gerne entgegen.

Der VFB ist 2010 weiter gewachsen. Das Ziel war die magische Zahl von 8000 Mitgliedern zu überschreiten. Wir konnten nach Abzug der Austritte oder Verstorbenen einen **Zuwachs von 227 auf total 7994 Mitglieder** verzeichnen. Fazit: Bei der Mitgliederwerbung müssen wir noch aktiver werden. Deshalb hat der Zentralvorstand auf den **12. März 2011 eine Sektions-Präsidentenkonferenz** einberufen, an welcher unter anderen wichtigen Themen auch dieses Thema diskutiert wird.

Ein weiteres zentrales Anliegen, das immer wieder angesprochen wird, ist die Abzugsfähigkeit und der Umfang von Beiträgen an gemeinnützige Institutionen. **Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) und die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) sind als gemeinnützige Institutionen beim Bund und in allen Kantonen anerkannt.** Die entsprechenden Dokumente sind beim Zentralvorstand archiviert. Der Umfang zur Geltendmachung der Abzüge bei der jährlichen Steuererklärung ist jedoch von Kanton zu Kanton unterschiedlich. Auf vielseitigen Wunsch hat nun der Zentralvorstand eine umfassende Liste der Abzugsmöglichkeiten erstellt und beigelegt. In der untenstehenden Tabelle sind Minimal- und Maximalbeitrag angegeben. Der abzugsberechtigte Betrag ist die Summe aller Beiträge an gemeinnützige Institutionen zusammengerechnet. Sollten Steuerämter einen Abzug betreffend VFB und SFB verweigern, sind diese dem Zentralvorstand unverzüglich zu melden.

Der VFB hat Anfang Dezember das Beitritts-gesuch um Aufnahme in den Schweizerischen Verband Eisenbahn-Amateur per 1. Januar 2011 gestellt. Der Vorstand SVEA hat dem Gesuch zugestimmt. Die Delegiertenversammlung vom 14. Mai 2011 wird dies noch definitiv absegnen. Der Vorteil für VFB-Mitglieder, welche ein Abo des Eisenbahn-Amateurs haben oder wollen, ist eine Reduktion des Abo-Betrages um CHF 28.– auf CHF 49.– pro Jahr – ein vorteilhaftes Angebot.

Abzugsfähigkeit von Beiträgen an gemeinnützige Einrichtungen per 01.01.2009

Bund / Kanton	Abzugsberechtigt pro Steuerperiode ab (CHF)	Abzugsberechtigt auf das Reineinkommen bis max. (%)
Bund	100	20
Aargau	100	20
Appenzell Innerrhoden	100	20
Appenzell Ausserrhoden	100	10
Baselland	0	Keine Begrenzung
Baselstadt	100	20
Bern	100	20
Freiburg	100	20
Genf	0	5
Glarus	0	Keine Begrenzung
Graubünden	0	10
Jura	0	10
Luzern	100	20
Neuchâtel	100	5
Nidwalden	0	20
Obwalden	100	20
St. Gallen	500	20
Schaffhausen	200	20
Schwyz	100	20
Solothurn	100	20
Tessin	100	10
Thurgau	200	10
Uri	100	20
Waadt	100	20
Wallis	0	10
Zug	100	20
Zürich	100	20

Quelle: NonproCons 01.2009

Abonnement für Eisenbahn-Amateur für VFB-Mitglieder günstiger

VFB-Mitglieder können ab 2011 die Zeitschrift Eisenbahn-Amateur günstiger abonnieren, da der VFB beim Schweizer Verband Eisenbahn-Amateur Mitglied wird. Davon profitieren nun alle VFB-Mitglieder.

Der Normalpreis des Abonnements beträgt CHF 105.–. VFB-Mitglieder können die Zeitschrift zum Verbandspreis von CHF 72.– beziehen.

Bisherige Abonnenten können eine Kopie des VFB Mitgliederausweises 2010 bis am 30.11. an den Präsidenten des SVEA, Rudolf Steinmann, Oberseeburggrain 10, 6006 Luzern einsenden. Das Abo für 2011 und folgende wird automatisch umgewandelt und gleichzeitig wird der Verbandsausweis SVEA zugestellt.

Neuabonnenten müssen ebenfalls eine Kopie des Ausweises zustellen, um die Vergünstigung zu erhalten.

Der Zentralvorstand

Äplermagroonä (Hörnli, in Milch gekocht)

Ausgewählt von Ruedi Traub

Zu diesem Rezept braucht es zuerst eine Einleitung. Im Jahre 1972 erschien das «Urner Chuchigänterli» (= Teil eines Küchenschranke). Das zweibändige volkskundliche Werk von Karl Iten berichtet von Essen und Trinken im alten Uri. Im Vorwort des zweiten Buches schreibt der Autor:

«Die darin enthaltenen Rezepte wurden alle im Laufe mehrerer Jahre in direktem Gespräch mit Leuten aus dem Volk gesammelt und aufnotiert. Sie sind also, im Gegensatz zu vielen andern Kochbüchern dieser Art, authentisch und deshalb für den Volkskundler interessant.»

Die Äplermagroonä nämlich haben ihren Siegeszug erst durch die Veröffentlichung des Urner Chuchigänterlis angetreten. Eine Innerschweizer Teigwarenfabrik kreierte dann auch eine neue Teigwarenform, die unter dem Namen Äplermagroonä heute überall erhältlich ist.

Der Sinn, weshalb die Äpler Hörnli in Milch gekocht haben, kommt am besten zum Ausdruck, wenn man Frau Arnold aus Unterschächen zitiert, die sagte: «Mit diesem Rezept ist schon mancher magerer Knecht «üfghirtät wordä» (= wieder zu Kräften gebracht worden), bis er «totzballäfeissä» (= wohlgenährt) geworden ist.»



Foto: Ruedi Traub

*Man beachte die gebräunten Zwiebeln, den nicht ganz zerschmolzenen Käse und als Farbtupfer ein Schnitz roher Apfel (Gala)
Prenez note des oignons dorés, du fromage légèrement fondu et de la tranche de pomme crue (Gala)*

Und nun das Originalrezept:

1,2l Milch
400g Hörnli
50g Käse (z.B. Alpkäse)
2 geschnetzelte Zwiebeln
100g Butter
Äpfel (z.B. Boskop)
Salz

In einer Pfanne die Milch zum Kochen bringen und salzen. Die Hörnli dazu geben und unter zeitweiligem Rühren weich kochen. Wenn die Magroonä die Milch so weit aufgesogen haben, dass sie noch leicht flüssig sind, richtet man sie in einer Schüssel an und streut den geriebenen Käse darauf. Die Zwiebeln

(evtl. etwas Mehl dazugeben) mit der Butter goldgelb rösten und über die Magroonä giessen. Mit Epfelschnitzli (= Apfelschnitze) servieren.

Variante

750 g Kartoffeln (festkochend), parallel in Salzwasser kochen und darunter mischen

Übrigens:

Magroonä waren in Uri der Jahrhundertwende ein Sammelbegriff für alle Teigwaren, gleich welcher Grösse und Form. Die ganz grossen Makkaronen allerdings waren als «Tschinggähösä» bekannt. «Tschingg» ist ein mildes Schimpfwort für italienische Einwanderer. Es leitet sich aus einem Zahlen- und Fingerspiel ab, das lautstark und temperamentvoll in der Freizeit gespielt wurde.

Quelle: Google → Urner Rezepte → Äplermagroonä (leicht modifiziert)

Bericht des Geschäftsleiters

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AB

Wenn Sie dieses «Dampf an der Furka» in den Händen halten, scheint das vergangene Jahr weit entfernt zu sein. Ein Jahr, das für unsere Dampfbahn geschichtsträchtig geworden ist und in dem sich alle Pioniere, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter voll auf den 12. August konzentriert hatten. Diese Feierlichkeiten zur Wiedereröffnung der ganzen Bergstrecke Oberwald–Realp nach 29 Jahren Unterbruch wird uns allen in Erinnerung bleiben, und uns immer wieder mit Stolz erfüllen, dass dieses Werk mit Freiwilligen erstellt werden konnte.

Nach diesem Event Wochenende war allerdings die «Luft etwas draussen» und die betriebliche Winterpause kam nicht ungelegen.

Von einer Arbeitspause kann allerdings nicht die Rede sein. Das neue Betriebskonzept mit den Ausflugszügen Gletsch–Oberwald–Gletsch bedeutet bekanntlich eine Mehrleistung von rund einem Drittel gegenüber der Vergangenheit. Dement-

sprechend erhöht sich der Unterhalt der Infrastruktur, des Rollmaterials, sowie der Intervall der Revisionen der Dampflokomotiven beträchtlich. Unterschätzen darf man auch nicht den Bedarf an Mehrpersonal. Mit allen Mitteln wird das Ziel, zwei fahrtüchtige HG 0/4 für passquere Fahrten, zwei HG 2/3 für die Strecke Oberwald–Gletsch–Oberwald, sowie voll funktionsfähige Dieselfahrzeuge für Schneeräumung und Bau für die kommende Saison zur Verfügung zu haben. Dies allerdings ist wiederum nur möglich dank vielen freiwilligen Arbeitsstunden in den Werkstätten Realp.

Bauseitig werden die Wintermonate genutzt um Unterhalt an Infrastruktur und Gebäuden vorzunehmen, Magazine und Werkzeuge in Stand zu stellen, Planungsarbeiten für die kommenden Monate zu tätigen und die Schneeräumungsarbeiten vorzubereiten. Die angestrebte weitere Bauetappe an den Werkstätten Realp, sowie Arbeiten an

der Strecke werden, sobald es Wetter und Temperatur erlauben, vorgenommen. Nebst den manuellen Tätigkeiten müssen auch die vom BAV verlangten Ausbildungen und Prüfungen in allen Bereichen vorgenommen und entsprechende Vorschriften ausgearbeitet werden, streben wir doch alle wieder eine unfallfreie Fahrsaison ohne grössere Probleme an. Kopfzerbrechen bereitet uns zur Zeit die Nachfrage nach Sitzplätzen. Die Erschliessung von Oberwald und die damit verbundene Präsenz in weltweiter Presse haben bei unzähligen Fahrgästen und Organisationen Interesse an unserer Dampfbahn geweckt. Leider sind wir auf Grund von limitiertem Rollmaterial, Anhängelast, aber auch von

der Verfügbarkeit von Lok Personal nicht in der Lage, allen Wünschen gerecht zu werden, was wir sehr bedauern. Um eine Kapazitätserhöhung zu erlangen, sind wir dringend auf die HG 4/4, die zur Zeit in Chur aufgearbeitet werden, angewiesen. Dank einem namhaften Sponsoring seitens der Firma Stadler Rail in Form von Herstellung des Lok-Rahmens kann ein weiterer Schritt realisiert werden. Dennoch bleibt noch viel zu tun und mit einer Inbetriebnahme kann frühestens 2014/2015 gerechnet werden. Personell müssen wir in der Geschäftsleitung den Rücktritt von zwei langjährigen Mitarbeitern zur Kenntnis nehmen, deren freiwillige Arbeit auch in diesem DaF spe-

ziell gewürdigt wird. Toni Westreicher, Leiter ZfW seit 11 Jahren, tritt in seinem 76. Lebensjahr aus Alters- und Gesundheits-Gründen zurück. Thomas Maurer, Leiter Sicherheit und Betriebsprozesse, sieht sich aus beruflichen Gründen leider nicht mehr in der Lage, diese Zusatzbelastung zu tragen.

Während Thomas Maurer durch Thomas Piller, der im nächsten DaF vorgestellt wird, ersetzt wurde, gestaltet sich die Nachfolge von Toni Westreicher etwas schwieriger. 2011 wurde als «Europäisches Jahr der Freiwilligenarbeit» deklariert. Unter dem Motto «Engagiert freiwillig» packen auch wir die kommenden, sicher nicht immer einfachen Monate an.

Die Sektion Zürich ist an Ausstellungen omnipräsens

Sektion Zürich an der **FESPO.**

Die grösste Messe für Ferien und Reisen
Zürich, 27. – 30. Januar 2011

Zürich (tr) – Messen sind gute Standorte für unsere Werbung. So waren wir auch dieses Jahr wieder an der FESPO vertreten.

So geschehen im April 2010 an der Expo Jona, am Zürichfäscht 2010 (wir berichteten davon), Wintimesse (Winterthurer Herbstmesse 2010) und jetzt an der FESPO. Kurz nach der täglichen Öffnung sind noch nicht viele Leute in den Ausstellungshallen. Dann trudeln sie ein, erstaunlich viele Familien, Fundus für unsere neue Mitgliederkategorie. Bruno Letter (Präsident Sektion Zürich) hütete am Samstagmorgen den

Stand. Dieser liegt nicht schlecht, direkt neben demjenigen der Berninabahn. Der Bericht über eingegangene Anmeldungen wird im nächsten Heft erscheinen.



Foto: Ruedi Traub

Simone Hurter (die erste Besucherin) und Bruno Letter stehen einsam am Stand. Simone Hurter (la première visiteuse) et Bruno Letter sont seuls au stand.



Foto: Ruedi Traub

*...werden von Bruno Letter gruppiert...
...sont regroupés par Bruno Letter...*



Foto: Ruedi Traub

Interessiert betrachten die Knirpse und ihr Vater die Bilder... / Intéressés, les marmots et leurs pères regardent les images...



Foto: Ruedi Traub

*...und posieren für das Shooting.
...et posent pour le shooting.*



Foto: Ruedi Traub

*Und schon ist die nächste Familie im Anmarsch – wenn das nicht unsere neue Kategorie «Familien» äufnen wird!
Et déjà la prochaine famille arrive – voilà qui alimentera notre nouvelle catégorie de membres «famille»*

Dampf-Reisen

Ostschweiz

*Erkunden**Erfahren**Erleben**Sein*

Jahresprogramm 2011

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau

Preise mit Halb-Abos

21. / 22. Mai 2 Tage	St. Moritz–Lugano, Frühling im Tessin Gossau–Chur–St. Moritz–Postauto nach Lugano, Schifffahrt nach Morcote. Rückfahrt Bahn über Göschenen–Zürich nach Gossau	Fr. 295.–
18. Juni 1 Tag	Thunersee–Lauterbrunnen–Trümmelbachfälle Gossau–Zürich–Bern–Thun, Schiff bis Interlaken, Bahn Lauterbrunnen, Trümmelbachfälle, Rückfahrt über Brünig–Luzern–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 160.–
Bei schönster Alpenrosenzeit		
2. Juli 1 Tag	Bern–Lötschberg Basistunnel–Brig–Oberwald–Furka Dampfbahn Gossau–Zürich–Bern–neuer Lötschbergtunnel–Brig–Oberwald Furka Dampfbahn–Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau	Fr. 210.–
14. Juli 1 Tag	Luzern–Wasserschloss Grimsel Kraftwerke–Furka Dampfbahn Gossau–Luzern, Postauto–Brünig–Grimsel Kraftwerkbesuch–Gletsch Furka Dampfbahn–Realp–Luzern, Bahn Luzern–Gossau	Fr. 190.–
17. Juli 1 Tag	Andermatt–Furka Dampfbahn nach Oberwald Gossau–Zürich–Göschenen–Realp–Furka Dampfbahn–Oberwald Basistunnel–nach Andermatt–Göschenen–Zürich–Gossau	Fr. 170.–
6./7. Aug. 2 Tage	Oberwald Brotbacken und Furka Dampfbahn Gossau–Zürich–Airolo, Postauto Bedrettotol–Nufenen–Oberwald, selber Brotbacken, am Sonntag Furka Dampfbahn bis Realp, Göschenen Zürich–Gossau	Fr. 315.–
13./14. Aug. 2 Tage	Brig–Fiesch–Eggishorn–Aletschgletscher und Furka Dampfbahn Gossau–Zürich–Bern, neuer Lötschbergtunnel–Brig–Fiesch–Eggishorn– Aletschgletscher–Oberwald. Furka Dampfbahn–Realp, Göschenen– Arth Goldau–Zürich–Gossau	Fr. 310.–
(Eventuell 27./28. Aug.) 10./11. Sept. 2 Tage	Wallis–Gondo, Goldgräberminen–Oberwald, Furka Dampfbahn Gossau–Zürich–Bern, neuer Basistunnel–Brig, Postauto über Simplon nach Gondo, zurück nach Brig–Oberwald–Furka Dampfbahn bis Realp, Göschenen–Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau.	Fr. 350.–

Es sind auch Gäste willkommen, die mit eigenem Billett unterwegs zusteigen.
Bitte fragen Sie nach dem Preis.

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

Finitions et révision

Travaux d'envergure à l'atelier d'Aarau

De Heinz Unterweger, vice-président Section Argovie

Le rollout des deux deux-essieux B 2206 et B 2210 aura lieu encore cette année. Ils seront équipés d'un chauffage. En même temps, la révision du B 4233 commence ; quatre places assises supplémentaires remplaceront les toilettes qui seront désinstallées.

Aménagement intérieur des deux-essieux

L'ossature des caisses des B 2206 et B 2210 est assemblée depuis septembre 2010. Le travail se concentre maintenant sur le montage et l'équipement de ces « wagonnets en duopack ». Nous avons d'abord renforcé les assemblages des poteaux au moyen de vis et de fers coudés, puis nous avons commencé à installer le lambrissage du plafond et avons adapté les planches des socles du plancher pour permettre l'installation du chauffage à vapeur. En même temps, les éléments du chauffage et les tubes de raccord ont été

préparés. L'installation des lève-vitres à pantographe et du film de protection contre l'humidité extérieure exige beaucoup de travail et de soin. Les câbles électriques pour l'éclairage et les haut-parleurs aussi ont été mis en place, ainsi le montage des parois intérieures peut commencer. Les remplissages ont été prédécoupés avec notre nouvelle scie à plateaux et sont prêts à être installés.

Les portes extérieures et les portes des compartiments aussi sont déjà emboîtées, les supports à bagages ont été préfabriqués et le 70 % des tôles extérieures sont prédécoupées. Les équipes de travail du mardi et du jeudi travaillent à fond, afin de pouvoir livrer les deux voitures déjà pour le début de la saison, si possible.

B 4233 : évaluation des besoins pour la révision

Le B 4233 est au sec à l'atelier depuis fin octobre 2010. Nous avons déjà retiré les

tôles extérieures pour nous faire une idée de l'état du wagon et des travaux à réaliser. Une révision approfondie nous attend dans ce cas, comme cela avait été le cas pour l'ABD 4558, puisque des poutres du sol sont en partie décollées, les appuis des fenêtres sont fortement abimés par l'humidité, des aérateurs de toits manquent, etc., etc.

La révision de la voiture voyageurs comprendra en grandes lignes les travaux suivants :

- remplacement et réparation d'éléments divers de la structure portante en bois
- protection du secteur des fenêtres avec des feuilles hydrofuges
- installation d'un chauffage à vapeur
- désinstallation des toilettes, remplacées par 4 places assises supplémentaires
- remplacement des banquettes
- éventuellement, remplacement des stores
- divers travaux de peinture extérieure et intérieure
- travaux sur le châssis et révision totale de l'installation des freins.

Actuellement, nous concentrons nos forces sur les deux deux-essieux. Le B 4233 restera un peu en attente. Pour d'autres détails, veuillez voir nos nouvelles de la section et notre site : www.vfb-aargau.ch

Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB

Evènement pour donateurs – préavis

Du Conseiller de fondation Walter Benz (CO event 2011)

Nous avons le plaisir de recevoir continuellement des montants de la part de nos donatrices et donateurs. Est donatrice ou donateur de notre Fondation celle ou celui qui nous vire, une fois ou annuellement, deux mille francs (compte postal 60-732268-5). Du 1.7.2009 au 30.6.2010, environ 80 donatrices et donateurs nous ont soutenus. Un grand merci!

L'excursion des donatrices et donateurs 2011 n'aura cette fois pas lieu en autom-

ne, mais le 15 mai 2011. Le jour en question, la **Mikado 141.R.1244** nouvellement restaurée sera en service pour la première fois avec son train historique « Nostalgie Rhein-Express » de l'Eurovapor. Mikado et Eurovapor sont des associations qui entretiennent de bonnes relations avec notre Train à vapeur, et qui ont déjà rendu visite à notre Ligne sommitale à plusieurs reprises. Il s'agit de la première course officielle de la troisième remise en service de la

Mikado 141.R.1244, après une révision qui a duré 12 ans.

Le train partira le 15 mai 2011 de Brugg, avec possibilités de monter à bord ou de descendre à Aarau et Olten, passe par Berthoud-Berne jusqu'à Fribourg, où se fait la pause de midi, poursuit par Romont-Lausanne-Neuchâtel-Bienne, puis retourne jusqu'aux lieux d'embarquement. Le voyage est sponsorisé à l'occasion d'un anniversaire à chiffre rond d'un fan de vapeur, et notre Club des donateurs – ainsi que d'autres hôtes – a la possibilité de participer à ce voyage circulaire unique. Les donatrices et donateurs qui ont versé des contributions entre le 1.7.2010 et le 31.3.2011 recevront, début avril, une invitation à ce voyage et un programme détaillé.

On cherche : capital-actions supplémentaire

Augmentation du capital du Train à vapeur DFB SA

De Oskar Laubi, président du conseil d'administration DFB SA

Dans le dernier numéro du « Dampf an der Furka » était encarté un prospectus pour l'augmentation du capital du DFB Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka SA. Bien que ce prospectus en soi soit déjà éloquent, je voudrais, chères lectrices et chers lecteurs, vous recommander de participer à l'augmentation du capital.

Un coup d'œil rétrospectif porte sur un grand événement: en 2010, un but important du DFB SA a été atteint: la remise en état dans son entier de l'ancien tronçon de la Furka du Glacier Express, depuis Oberwald jusqu'à Realp. Ceci a été rendu possible par les dizaines de milliers d'heures de travail fournies par des milliers de travailleurs bénévoles durant des années – et parce qu'un sponsor, Monsieur Hansjörg Wyss (Synthes SA), a mis à disposition 3,7 millions de francs pour la couverture des frais externes. Nous sommes tous très, très reconnaissants à M. Wyss pour ce généreux soutien et sommes fiers de n'avoir pas simplement gaspillé cet argent, mais de l'avoir investi dans le fantastique tronçon ferroviaire de Gletsch à Oberwald. Depuis l'inauguration de la ligne l'année passée, plusieurs milliers de touristes de Suisse et de l'étranger proche et lointain ont savouré le voyage en train avec ses locomotives et ses voitures nostalgiques.

La nouvelle offre est attrayante: venir à Oberwald en train à vapeur, d'un côté ou de l'autre; puis, après une halte intéressante, randonner en direction du point de départ, ou prendre le bus postal, ou savourer la poursuite du voyage en train à vapeur et faire le trajet de retour avec la MGB par le tunnel. Ou, en partant de la plaine: faire un voyage circulaire en train par-dessus la Furka. La vallée du Rhône, le tunnel du Lötschberg et la vallée de la

Kander, la ligne uranaise du Gotthard: ce sont des moments forts pour petits et grands!

Mais

- nous n'arrivons tout juste qu'à couvrir les frais courants de l'exploitation avec les revenus de la courte saison de 4 mois;
- pour chaque projet nous devons à chaque fois nous procurer les moyens financiers nécessaires, pour les investissements de remplacement et le gros entretien de la ligne (tunnels, ponts, murs, etc.), ainsi que pour les révisions des locomotives à vapeur plus que centenaires;
- les crédits bancaires contractés il y a quelques années nous pèsent – ils provoquent des frais d'intérêts et doivent être amortis.

Le conseil d'administration assume ses responsabilités. La dernière augmentation du capital 2009/10 fut une réussite et nous a encouragés à rééditer une nouvelle tranche.

Nous ne vous promettons aucun dividende en liquide – le rendement d'une action du DFB est d'une tout autre nature:

- Vous êtes copropriétaire d'un bien culturel précieux dans les Alpes.
- Vous soutenez un bon tourisme dans une région économiquement défavorisée.
- Avec une action, vous contribuez à permettre à des milliers de bénévoles d'entretenir la ligne ferroviaire et d'assurer l'exploitation du train, et d'exercer ainsi une activité sensée.

Souscrivez des actions supplémentaires ou devenez nouvel actionnaire!

- Si vous n'avez plus le prospectus de souscription: commandez-le chez DFB-Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt ou par mail chez aktienregister@dfb.ch
- vous pouvez aussi voir le prospectus sur Internet à www.dfb.ch/aktien, respectivement souscrire directement par voie électronique.

Nous vous remercions.

Le journal spécialisé « hotelrevue » décerne chaque année le Milestone, la plus importante distinction de la branche du tourisme

Train à vapeur de la Furka nominé pour le prix du tourisme

De Beat Moser

Faisant partie d'une catégorie de 90 concurrents, le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka a été nominé pour la remise des prix. Les spécialistes du tourisme ont fait part de leur admiration pour sa forme d'exploitation particulière, basée sur le bénévolat, et pour le large soutien international dont il bénéficie grâce à ses nombreux collaborateurs, actionnaires, sponsors et membres.

En collaboration avec l'association « hoteleriesuisse », le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) et la Fédération suisse du tourisme (FST), des prestations hors du commun sont primées dans les catégories durabilité, relève et projets remarquables. Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka, faisant partie de cette dernière catégorie de 90 participants, a été nominé pour la remise des prix. Lors de la soirée de

gala du 16 novembre 2010 au « Kultur Casino Bern » lui a ainsi été offerte la possibilité bienvenue faire défiler sur grand-écran, devant plus de 500 professionnels du tourisme, représentants des médias et décideurs politiques, la brève présentation, magnifiquement illustrée, réalisée pour l'occasion de la réouverture Oberwald–Gletsch du DFB.

La chance, qui aurait permis au responsable du marketing Paul Güdel, et à Beat

Moser, de ramener à la maison le prix principal, un trophée en pierre granitique, n'était malheureusement pas au rendez-vous. Le premier prix a été remis au « Grimselwelt » (Monde du Grimsel) voisin, qui dispose de nombreuses offres en relation avec ses installations des Forces motrices de l'Oberhasli (KWO), utilisées pour le tourisme. Les réactions des participants après la remise des prix ont révélé que le Train à vapeur avait été pressenti comme

une nomination prometteuse. Les spécialistes du tourisme ont fait part de leur admiration pour la forme d'exploitation particulière basée sur le bénévolat, et pour le large soutien international, le grand nombre de collaborateurs, d'actionnaires, de sponsors et de membres de l'association. On a félicité les amis de la Ligne sommitale de la Furka pour l'énorme performance et on les a motivé à poursuivre le travail. Informations : www.htr-milestone.ch

Sensass : 30 ans après – le retour du train légendaire à la Furka

Swiss Alps Classic Express

De Beat Moser

L'été prochain, pour la première fois depuis octobre 1981, un train voyageurs fera la traversée St. Moritz–Zermatt en passant par la ligne sommitale de la Furka.

Le voyageur allemand « bahnurlaub.de » s'est chargé de l'organisation de ce voyage. Il s'agit d'une première. Le Swiss Alps Classic Express doit dans un premier temps circuler en trois rotations entre l'Engadine et le Cervin en passant par Reichenau–Disentis–Andermatt–Realp–Gletsch–Oberwald–Brigue (et retour). La traction sera assurée par la locomotive « crocodile » Ge 6/6 I (années de construction 1925 à 1929) sur les voies du RhB, et par la HGe 4/4 I (années de construction 1941 à 1956) sur celles du MGB. Pour des raisons techniques, les convois ne passeront pas la ligne sommitale en traction vapeur, mais seront remorqués par les grosses locomotives diesel HGm 4/4 n. 61 ou 62 du MGB (année de construction 1968). De tels engagements ont déjà été testés en été 2010 avec des trains semblables.

Le train spécial sera composé de voitures voyageurs des années 1960 et 1970, équipées de fenêtres qui peuvent être abaissées et de freins à crémaillère. Malheureusement, il y a chez le MGB pénu-

rie de matériel roulant qui convient pour ce trafic d'échange, notamment de voitures de 1^{ère} classe. Les quelques voitures voyageurs qui seraient appropriées y servent de renfort sur les trains régionaux. Par ailleurs, certaines restrictions concernant le profil et les caractéristiques techniques sur la ligne sommitale doivent être respectées. Selon l'état actuel de la planification, il est prévu d'engager essentiellement des voitures de 2^e classe à accès médian de l'ancien Chemin de fer de Zermatt.

Ainsi, ce train spécial n'est pas comparable au Glacier Express actuel en ce qui concerne l'équipement, le confort et la vitesse de croisière. Les voyageurs auront le

choix entre la 2^e classe Standard (compartiment de 4 places), une 2^e classe Plus (compartiment de 4 places occupé par 2 personnes), ainsi qu'une catégorie 1^{ère} classe.

Le Swiss Alps Classic Express quittera St. Moritz vers 07.30 et arrivera vers 21.30 à Zermatt. Un horaire semblable sera valable pour le retour Zermatt–St. Moritz. Le temps de voyage, haltes comprises, sera donc d'environ 14 heures. Le team du wagon-restaurant Gourmino (série WR 3810 à 3812) aura la charge du ravitaillement des voyageurs. Entre Realp et Oberwald, le wagon-restaurant passera par le tunnel de base, ensemble avec la HGe 4/4 I.

Dates de circulation : 5/6 juillet, du 2/3 août, ainsi que du 6/7 septembre 2011. D'autres informations se trouvent dans les offres publiés sur Internet. Contacts Internet :

www.bahnurlaub.de/reise_detail97490.html et www.zrt.ch.

Die Leitung der Bauabteilung sucht für die Saison 2011 (Mai bis Oktober) ehrenamtlich **arbeitende Betreuer für Lernende und Kleingruppen** im Rahmen von wöchentlichen ein- bis zweitägigen Einsätzen im DFB-Stützpunkt Realp und auf der Strecke. Die DFB sorgen selbstverständlich für Unterkunft und Verpflegung. Interessenten sollten Führungserfahrung und Freude an verantwortlichem Umgang mit Freiwilligen sowie Kenntnisse aus der Bahn- oder Baubranche mitbringen.

Bitte wenden Sie sich an: Manfred Willi, Bauabteilung, Tel: 079 238 92 35 oder an: Peter Schwarzenbach, Personaldienst, Tel: 079 673 60 65 (personaldienst@dfb.ch)

Des liquidités pour l'atelier Realp

Don généreux de la Fondation du Jubilé de la Mobilère

NYON (sol) – Le Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka a pu être sauvé de la démolition moyennant beaucoup de travail de bénévolat et de nombreux dons. Maintenant que la ligne ferroviaire entre Oberwald et Realp est remise en état dans son entier et qu'un intense trafic ferroviaire règne au col de la Furka en été, le travail de corvée et les contributions financières bénévoles sont encore plus importants pour garantir le maintien de notre bien culturel. Un généreux don de la Fondation du Jubilé de la Mobilère Suisse – Société Coopérative est dans le cas présent un exemple de soutien bienvenu et exemplaire.

Dans le courant de l'automne 2010, Philippe Roux, le président de la Section Romandie, à fait auprès de son employeur, la Mobilère Assurances et Prévoyance, une demande de contribution de soutien au Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka et a obtenu de la Fondation du Jubilé de la Mobilère Suisse un don lié de CHF 20'000 pour l'agrandissement de l'atelier du DFB à Realp. Le montant a été viré à la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB. Le Fonds de donations de la Mobilère Suisse – Société Coopérative a été fondé en 1976 à l'occasion du jubilé des 150 ans de la société. Elle a pour but de soutenir des institutions, organisations, groupes de personnes et particuliers, actifs en Suisse dans les domaines scientifiques, artistiques et culturels par le versement de contributions financières. Le Conseil de fondation, sous la direction de son président Albert Lauper, décide de l'attribution de 350'000 franc en moyenne par année.

Nous tenons à remercier très chaleureusement la Fondation du Jubilé de la Mobilère pour son geste exemplaire. La dé-

marche de Philippe Roux aussi est digne d'être imitée : déposer une demande de

don auprès de son employeur. Chacun sait que beaucoup d'employeurs ont une fondation à leurs côtés qui pourrait être disposée à soutenir des projets tels que le Train à vapeur de la Furka. Il suffit parfois tout simplement d'oser et de déposer une demande bien étayée (la Fondation SFB et le Marketing DFB vous aident) !

Mitteilung der DFB-Bauabteilung

Besuch bei der Montage der Steffenbachbrücke

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

Datum

Montage Frühjahr 2011: Findet voraussichtlich in der Kalenderwoche 20 oder 21 statt, abhängig vom Verlauf der Schneerräumung. Der genaue Montagetermin wird wie folgt festgelegt:
 – 3–4 Wochen vorher: Festlegung der Kalenderwoche
 – 1 Woche vorher: Fixierung des definitiven Datums
 Benachrichtigung der angemeldeten Teilnehmer per E-Mail oder Telefon.

Demontage Herbst 2011: Donnerstag, 6. Oktober 2011

Programm (Änderungen vorbehalten)

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

Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 20.—

Mahlzeit: Fr. 15.—

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe), es muss mit schlechtem Wetter und mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Werner Gysi, Summerauweg 18, 8623 Wetzikon

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

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

VFB Sektionen

Agenda 2011 Sektion Aargau

Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen B 2206 (ex C 206) und B 2210 (ex C 210) und B 4233

Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr

Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstagsbesuche

Samstag, 12. März 2011

Samstag, 16. April 2011

Samstag, 5. November 2011

jeweils ab 08.00 Uhr

An Samstagsbesuchen wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.

Anmeldung dazu ist erforderlich. Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118 und per Telefon 079 645 28 54

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

Generalversammlung 2011

Freitag, 4. März 2011, 19.00 Uhr

Apéro ab 18.30 Uhr

Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

Tag der offenen Wagenwerkstatt

Freitag, 29. April 2011

Öffnung ab 17.00 Uhr

Offizieller Teil ab 18.30 Uhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Freitag/Samstag, 10./11. Juni 2011

Freitag/Samstag, 30. September/1. Oktober 2011

1. Arbeitswoche 2. bis 7. Mai 2011

2. Arbeitswoche 4. bis 9. Juli 2011

3. Arbeitswoche 29. August bis 3. September 2011

Reisen organisiert von der Sektion Aargau

Saison-Eröffnungsfahrt Realp-Oberwald und Schifffahrt auf dem Briener See Samstag, 2. Juli 2011

Sommerfahrt Oberwald-Realp und Besichtigung Festung Fürigen Samstag, 27. August 2011

Saison-Abschlussfahrt Oberwald-Realp und Besichtigung Festung Fürigen Samstag, 1. Oktober 2011

Sektionsreise 2011 zur Albbahn in der Schwäbischen Alb mit Besichtigung der Instandstellung der Zahnrad-Dampflokomotive 97 501 in Reutlingen DE Sonntag, 18. September 2011

Anmeldungen an Daniel Bühler, Obere Farnbühlstrasse 15, 5610 Wohlen AG, vfb-aargau.reisen@dfb.ch

Reisen mit Eurobus

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

– Mittwoch, 20. Juli – Freitag, 22. Juli 2011

– Mittwoch, 3. August – Freitag, 5. August 2011

– Mittwoch, 17. August – Freitag, 19. August 2011

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

– Dienstag, 19. Juli 2011

– Dienstag, 26. Juli 2011

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

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 1/2011 und www.vfb-aargau.ch

Winterthurer-Messe

24.–28.11., 21 Neumitglieder

Dies ist ein eher mageres Resultat für die fünf Tage Einsatz, verglichen mit den 32 von 2008, und dies trotz einer rekordhohen Zahl an Messe-Besuchern. Immerhin sind es auch wieder, wie in letzter Zeit üblich, mehr Familien- als Einzel-Mitglieder, und, so quasi als «Trostpflaster», konnten wir noch ein Mitglied für den 1000er-Club gewinnen! Da wir aber jedem unentschlossenen Interessenten ein Anmeldeformular mitgaben, gab es noch drei Nachzügler.

Ein sehr häufiges Standgespräch drehte sich natürlich um die Eröffnung Oberwald, und viele zeigten sich enttäuscht, dass sie keinen Platz mehr fanden auf einem der Züge dieses Jahr; aber alle wollen die Fahrt 2011 nachholen! Hoffen wir, dass unsere DFB diese Nachfrage wird bewältigen können!

Allgemein stellten wir fest, dass erstaunlich viele der Besucher schon Mitglied sind; daraus könnte man den Schluss ziehen, dass das Reservoir im Umkreis der Geburtsstätte unserer Loks nahezu ausgeschöpft sei? Wir werden also das Gras auf dieser Wiese erst einmal wieder etwas nachwachsen lassen und erst in zwei oder drei Jahren dort wieder auftreten.

Ebenfalls erfreulich ist festzustellen, dass das Messe-Team eine höchst willkommene Blutauffrischung bekommen hat, und zwar mit Kollegen, denen diese Art von Werbung sichtlich Spass macht! Es scheint, dass der Unterzeichnete nun doch eine Chance bekommt, abzutreten bevor er 80 wird!

Mitgliederbestand 15.01.11, 2466 (+107)

Mit dieser Netto-Zunahme von gut 4.5 Prozent können wir zufrieden sein und brauchen den Vergleich mit den andern Sektionen nicht zu scheuen.

197 neue Mitglieder haben wir seit einem Jahr in unseren Reihen! Leider sind auch die Abgänge aus den bekannten Gründen wieder beträchtlich, aber mit 90 doch wesentlich geringer als letztes Jahr. An den drei Messen konnten wir für die Sektion 95 Neue rekrutieren, womit wir also mit diesen Auftritten gerade gut die Abgänge wettmachen konnten! Noch immer etwas zu wünschen übrig lässt die «Ernte» der von unseren Mitgliedern selbst Geworbenen. Auch wenn trotz Aufrufen in dieser Sache wohl nicht alle solchen gemeldet werden, stammen sie immer von derselben kleinen Gruppe, wobei wieder einer alle andern überflügelt hat! Er möchte aber seinen Namen hier nicht publik machen, aber eines sei doch verraten: Er wohnt in Zürich im schönen Kreis 6! Die Aufteilung nach Mitgliederarten präsentiert sich wie folgt: Einzel 1654 / Familien 781 / Lebenslang 22 / Firmen 9. Dabei hat auch der Anteil Familien, wie seit etlichen Jahren, zugenommen. Eine Initiative, mehr Firmen zu werben, könnte also vielversprechend sein, angesichts des JB von CHF 300.–.

Dies soll gleich als Auftrag an alle unsere Mitglieder gehen: Mit einer solchen Aquisition könnte man sich also die Mühe sparen, fünf Einzelne zu überzeugen!

Bahnen in Polen: Bitte beachten Sie meinen Artikel auf Seite 7.

Innerschweiz

von Willy Auf der Maur

Am Dreikönigshock der Samstags-Fronis vom 7. Januar 2011 durften wir auf eine gewaltige Saison 2010 zurückblicken: Oberwald erreicht, eine riesige Freude. Auch unsere Fronis hatten dazu einen Teil beigetragen. An 10 Samstags-

Einsätzen wurden 202 Manntage Arbeit geleistet. Dabei wurden z.B. im Bahnhof Oberwald Fundamente ausgehoben, Böschungen humusiert, das Schotterbett gefertigt, Geleise gerichtet und gestopft. An der Strecke wurde am Geleise gearbeitet, Schäden durch einen Murgang behoben, weiter Holz- und Kabelarbeiten, Arbeiten an Wassergräben und Wasserzulei-

VFB Sektionen

Foto: Martin Monkwitz



Bei Speis, Trank und Musik wird von Heldentaten aus dem 2010 berichtet, zudem machen Fotos aus dem alten Jahr die Runde und Infos zur bevorstehenden Bausaison 2011 werden mitgeteilt.

On raconte les actions héroïques de 2010 autour de la table garnie et en musique, on se passe les photos de l'année écoulée et des infos concernant la saison de construction 2011 sont données.

tungen. Festzelt aufstellen und abbrechen und Festplatz mähen und einiges Weiteres gehört auch dazu. Besten Dank an alle Helfer! Und wir zählen natürlich auch im 2011 wieder auf Euch.

Die **GV** der Sektion findet am **Freitag, 25. März 2011** statt, 19.30 Uhr im Restaurant Sonne in Emmenbrücke. Vorgängig Besichtigung von Roll casting, um 17.30 Uhr. Dazu ist eine Anmeldung nötig, Adresse siehe hinten im daf. von Roll casting macht Gussteile für Bahn und Strasse, ehemals Giesserei Emmenbrücke, und war unser Sponsor an der Ausstellung im Sommer.

Im 2011 arbeiten wir an folgenden Samstagen an der Furka:

16. April	06. August
14. Mai	27. August
04. Juni	17. September
25. Juni	01. Oktober
16. Juli	15. Oktober

Besten Dank an Jakob Hartmann und Franz Elmiger für die Koordination der Baueinsätze. Jakob Hartmann hat sich bereit erklärt, auch im 2011 die Samstags-einsätze zu leiten.

Anmeldung für Arbeitseinsatz:
Jakob Hartmann, Baumatt
6284 Sulz LU, 041/917 15 46,
ab 19 Uhr abends.

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, danke. Weiterhin gesucht: Fahrer aus dem Raum Luzern / Seetal, die Kollegen an die Einsätze nach Re-alp / Furka mitnehmen.

Furka-Hock der Sektion am 1. Dienstag des Monats im Hotel Anker in Luzern am Pilatusplatz, ab 19.30 Uhr, die Termine im Frühjahr 2011: 1. Februar, 1. März, 5. April, 3. Mai, 7. Juni, 5. Juli gemütliches Zusammensitzen bei Furka- und anderen Themen.

Berlin-Brandenburg

Von Alex Schiele

In der langen Zeit vom Herbst bis zum späten Frühjahr ist für die Sektion Berlin-Brandenburg eher Modellbahnzeit als Bauzeit an der Furka. Seit Jahren schon organisieren wir eine Modellbahnausstellung in der Pustebume-Grundschule in Berlin Hellersdorf. Viele Jahre schlummerte der Bahnhof Schönheide-Süd ungenutzt und von vielen kaum beachtet im Grenzgebiet zwischen Vogtland und Erzgebirge vor sich hin. Doch Eisenbahnfreunde aus Sachsen haben vor einigen Jah-

ren damit begonnen, die schon seit langem demontierten Gleise mit einer Spurweite von 750 mm wieder aufzubauen, um das einst aus Normal- und Schmalspurgleisen bestehende Bahnhofsensemble wieder zu beleben und zunächst bescheidenen Museumsbahnbetrieb zu ermöglichen. Lothar Müller aus Potsdam setzt den Bahnhof Schönheide Süd akribisch als Modellbahnmuseumsbahnhof um. Die Anlagen-grösse wird 2,00 x 0,80 m sein. Sämtliche Bahnhofsgebäude, die Garage, ein aufgebockter Schmalspurwagenkasten, Kohlekran, Rollwagengrube, Überladerampe sowie (im Original fehlende) Brücken entstehen im Eigenbau streng nach Vorbild.

Die beiden, die Normalspurgleise überspannenden Brücken, einschliesslich der Stützpfeiler (entsprechend denen der Viadukte über das Muldental und bei Stützengrün), entstehen aus Messingprofilen und stellen sicher einmal den «Hingucker» der Anlage dar. Dem wird jeder beipflichten können, der Lothar Müllers filigrane Steffenbachbrücke aus Messingprofilmaterial kennt. Die H0/H0e-Anlage Lothar Müllers wird erstmals zur 17. Modellbahnausstellung des Vereins Furka-Bergstrecke am 12. Februar von 10.00 bis 18.00 Uhr und am 13. Februar von 10.00 bis 17.00 Uhr in 12627 Berlin Hellersdorf, Kastanienallee 118 der Öffentlichkeit vorgestellt.



Foto: Ruedi Traub

Diese Modellbahnanlage in H0m nach Motiven der RhB wird an der 17. Modellbahnausstellung in Berlin-Hellersdorf zu sehen sein.

Aussteller: Rene Hampel, MEC Oranienburg

Ce modèle en H0m, d'après des motifs du RhB, pourra être admiré lors de la 17^e exposition de modélisme à Berlin-Hellersdorf. Exposant : René Hampel, MEC Oranienburg.

Kleinvieh macht auch Mist...

Von Kurt Baasch, Sektion Edelweiss

Im Vorfeld der Streckeneröffnung 2010 entwickelte die DFB eine eigene Briefmarke.

Auf Nachfrage bei der DFB (RWD) konnte ich diese beziehen und zwischen März und August im eigenen Bekanntenkreis unter die Leute bringen.

Resultat: rund 1000 Franken für die DFB! Ein Bogen mit jeweils 12 selbstklebenden Marken mit A- oder B-Frankatur wurde mit einem Aufschlag pro Marke von 20 Rappen (A), bzw. 15 Rappen (B) verkauft. «Ungerade Beträge» wurden manchmal von unseren Furka begeisterten Käufern etwas aufgerundet, was zum guten Resultat beitrug.

Diese DFB-Briefmarkenaktion wird mit neuem Bild auch 2011 weitergeführt und werden demnächst verfügbar sein und suchen dann ihre Abnehmer...

Schnuppertag

Der nächste Einführungstag für Interessierte, die regelmässig als freiwillige Mitarbeiter der DFB tätig werden wollen, ist am 9. Juli 2011. Für eine Teilnahme ist eine Anmeldung mit dem entsprechenden Formular im «Dampf an der Furka» respektive auf der Website dfb.ch erforderlich. Interessierte werden dann von DFB-Personalchef Peter Schwarzenbach kontaktiert und über das Detailprogramm informiert.

Impressum

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

Redaktionskommission:

Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Claude Solloz (Sol), VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudio.solloz@dfb.ch;
Peter Walsler, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf,
Tel. +41 61 901 27 20, pwalsler@magnet.ch;
Irene Schär-Hänni, Kommunikation VFB,
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;
Christian Stern, Betrieb DFB AG, Tel. +41 32 622 35 17
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,
julian.witschi@dfb.ch;
Hansueli Fischer-Spühler (fi), Goldenbühlstrasse 130,
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,
furka.fischer@bluewin.ch

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

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter,
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

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

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

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG www.dfb.ch
VFB Verein Furka-Bergstrecke www.v-f-b.info
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke www.s-f-b.info

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitarbeiten

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

Mitglied werden

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

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Einzahlungsschein-Muster:



Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7,
Swift-Code: BCV SCH2LXXX

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.



Abenteuer Doppeldampf



Einzigartige Erlebnisreise mit zwei unterschiedlichen Dampfzügen der Meterspur und Nostalgie-Postautofahrt über den Grimselpass

Sonntag, 17. Juli 2011

Sonntag, 7. und 21. August 2011

Sonntag, 4. und 18. September 2011

Doppeldampf Furka Interlaken – Innertkirchen – Grimselpass – Gletsch – Furka-Bergstrecke – Realp

Individuelle Anreise nach Interlaken Ost. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Ballenberg-Dampfbahn via Brienz, Meiringen nach Innertkirchen. Dann Weiterfahrt mit Nostalgie-Postauto via Grimselpass nach Gletsch. Dort wartet bereits der DFB-Dampfzug und fährt via Furka-Bergstrecke nach Realp. Anschliessend individuelle Heimreise.

Ballenberg-Dampfbahn (BDB):

Interlaken Ost	ab	09.45 Uhr
Innertkirchen	an	10.55 Uhr

Nostalgie-Postauto Baujahr 1958: Alpenwagen FBW CA40U EDU

Innertkirchen	ab	11.10 Uhr
Gletsch	an	13.15 Uhr

Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB):

Gletsch DFB	ab	14.25 Uhr
Furka DFB	an	15.00 Uhr

Verpflegungshalt

Furka DFB	ab	15.30 Uhr
Realp DFB	an	16.15 Uhr

**Pauschal CHF 82.–
pro Person**
(Details siehe
Rückseite)

**11.30 bis 12.30 Uhr
Fakultatives
Mittagessen im
Hotel Handeck
CHF 24.00**

**Information:
Ballenberg-
Dampfbahn**

www.dampfbahnen.ch

**Dampfbahn Furka-
Bergstrecke AG**
www.dfb.ch

**Reservation:
Telefon**

+41 (0)33 828 73 40

**Rasch buchen.
Platzangebot ist
beschränkt.**

Doppeldampf Oberwald Interlaken – Grimselpass – Gletsch – Oberwald – Gletsch – Grimselpass – Interlaken

Individuelle Anreise nach Interlaken Ost. Anschliessend Erlebnisfahrt mit der Ballenberg-Dampfbahn via Brienz, Meiringen nach Innertkirchen. Dann Weiterfahrt mit Nostalgie-Postauto via Grimselpass nach Gletsch. Dann Hin- und Rückfahrt im DFB-Dampfzug Gletsch – Oberwald – Gletsch, später Rückreise mit Nostalgie-Postauto via Grimselpass nach Innertkirchen und mit der Ballenberg-Dampfbahn nach Interlaken Ost. Anschliessend individuelle Heimreise.

Ballenberg-Dampfbahn (BDB):

Interlaken Ost	ab	09.45 Uhr
Innertkirchen	an	10.55 Uhr

Nostalgie-Postauto:

Innertkirchen	ab	11.10 Uhr
Gletsch Post	an	13.15 Uhr

Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB):

Gletsch DFB	ab	13.20 Uhr
Oberwald DFB	an	13.50 Uhr
Oberwald DFB	ab	14.30 Uhr
Gletsch DFB	an	15.00 Uhr

Nostalgie-Postauto:

Gletsch Post	ab	15.10 Uhr
Innertkirchen	an	16.15 Uhr

Ballenberg-Dampfbahn (BDB):

Innertkirchen	ab	16.30 Uhr
Interlaken Ost	an	17.45 Uhr





Angebot Doppeldampf Furka

Pauschalpreis pro Person CHF 82.–

Folgende Leistungen sind im Reisepreis eingeschlossen:

Fahrt in den Dampfzügen Interlaken Ost – Innertkirchen und Gletsch – Furka – Realp, im Nostalgie-Postauto von Innertkirchen via Grimselpass nach Gletsch, Reisebegleitung, Organisation und Mehrwertsteuer
Alle Dampfbahnfahrten erfolgen in 2. Klasse.

Fahrplan 2011

Anreise nach Interlaken Ost:

Basel SBB	ab	07.01 Uhr
Zürich HB	ab	07.02 Uhr
Bern	ab	08.04 Uhr
Luzern	ab	06.55 Uhr

Interlaken Ost	ab	09.45 Uhr
Innertkirchen	an	10.30 Uhr
Innertkirchen	ab	10.45 Uhr

Fakultatives Mittagessen im Hotel Handeck CHF 24.00

Gletsch Post	an	13.15 Uhr
Gletsch DFB	ab	14.25 Uhr
Realp DFB	an	16.15 Uhr

Heimreise ab Realp:

Realp MGB	ab	17.05 Uhr
Göschenen	an	17.42 Uhr
Luzern	an	19.41 Uhr
Zürich HB	an	19.51 Uhr
Basel SBB	an	20.55 Uhr

Realp MGB	ab	16.50 Uhr
Brig	an	18.33 Uhr
Bern	an	19.54 Uhr

Keine Vergünstigungen für Abonnemente, Gruppen oder Teilstrecken möglich. Kinder bis 16 Jahre in Begleitung Erwachsener reisen gratis.

Gutscheine für das fakultative Mittagessen in Handeck werden im Ballenberg-Dampfbahnzug verkauft.

Angebot Doppeldampf Oberwald

Pauschalpreis pro Person CHF 82.–

Folgende Leistungen sind im Reisepreis eingeschlossen:

Fahrt in den Dampfzügen Interlaken Ost – Innertkirchen – Interlaken Ost sowie Gletsch – Oberwald – Gletsch; Hin- und Rückreise im Nostalgie-Postauto von Innertkirchen via Grimselpass nach Gletsch, Reisebegleitung, Organisation und Mehrwertsteuer. Alle Dampfbahnfahrten in 2. Klasse.

Fahrplan 2011

Anreise nach Interlaken Ost:

Basel SBB	ab	07.01 Uhr
Zürich HB	ab	07.02 Uhr
Bern	ab	08.04 Uhr
Luzern	ab	06.55 Uhr

Interlaken Ost	ab	09.45 Uhr
Innertkirchen	an	10.30 Uhr
Innertkirchen	ab	10.45 Uhr

Fakultatives Mittagessen im Hotel Handeck CHF 24.00

Gletsch Post	an	13.15 Uhr
Gletsch DFB	ab	13.20 Uhr
Oberwald DFB	an	13.50 Uhr
Oberwald DFB	ab	14.30 Uhr
Gletsch DFB	an	15.00 Uhr
Gletsch Post	ab	15.10 Uhr
Interlaken Ost	an	17.45 Uhr

Heimreise ab Realp:

Interlaken Ost	ab	18.00 Uhr
Bern	an	18.52 Uhr
Basel SBB	an	19.57 Uhr
Zürich HB	an	19.58 Uhr

Interlaken Ost	ab	18.04 Uhr
Luzern	an	20.04 Uhr

Vorgesehenes Nostalgie-Postauto: FBW CA40U EDU Alpenwagen, Baujahr 1958, 37 Sitzplätze, 170 PS (ehemals AUTO AG Uri)

Aus betrieblichen und technischen Gründen behält sich die DFB vor, die Züge Gletsch – Oberwald – Gletsch mit Diesellok statt Dampflok zu führen.

**Stand 02/11
Änderungen
vorbehalten.**



VFB Sektionen

Zürich

Fritz Schmutz, Sektionsredaktor

Hauptversammlung

Die formelle Einladung wurde aus Termingründen im Heft 4-10 publiziert.

Datum: 05.03.11

Zeit: 14:00

Ort: Katholisches Kirchenzentrum Bassersdorf, Äussere Auenstrasse (5 Min. zu Fuss vom Bahnhof, PP vorhanden).

Traktanden: gemäss Statuten; die vollständige Liste wird an der HV aufliegen.

Rücktritte: Hans Fehr, Vorstand, Bauchef, Traugott Naef, Revisor, Marcel Rouiller, Ersatzrevisor
Als Ersatz für Hans und zur Verstärkung des Vorstandes um ein Mitglied schlagen wir als Kandidaten vor: Andreas Minder und Olivier Obrist, (neue, aber schon sehr engagierte Fronis), Lilo Läubli ist als neue Revisorin vorgeschlagen. Jakob Keller bleibt Ersatzrevisor.
Bis zum Redaktionsschluss sind keine weiteren Wahlvorschläge, Rücktritte oder Anträge eingegangen.

Vormittagsprogramm Flughafen Zürich

Besammlng 10.00 Uhr, Terminal 2, Ankunft, beim Info-Schalter
Führung bei Swissport, Betriebsgesellschaft, Dauer ca. 2 Std.

Einmal einen Blick hinter die Kulissen werfen: Wir lernen die Prozesse der Passagier- und Flugzeugabfertigung kennen, wir erfahren was mit dem Gepäck nach dem Einchecken passiert und was sonst noch alles nötig ist für einen reibungslosen Ablauf des Flugbetriebes.

Anschliessend individuelles Mittagessen

Für HV: Flughafen ab mit S2 um 13:39 Uhr.

Anmeldung für die Besichtigung mit Anzahl Teilnehmer **bis 24.02. an:**

Bruno Letter mit E-Mail oder 044 836 45 56

Agenda

05.03.	HV	Bruno Letter	E-Mail oder 052 8364556
29.05.–04.06.	Bauwoche 1	Edi Gubler	E-Mail oder 044 7344756
23.07.–28.07.	Sektionsreise	Fritz Renold	E-Mail oder 052 3352439
25.09.–01.10.	Bauwoche 2	Kurt Letter	E-Mail oder 044 7252415
08.03./12.04./10.05./14.06.	Stamm Zürich		
22.02./22.03./26.04./24.05.	Stamm Rapperswil		

Als weitere Anlässe sind in Planung eine Besichtigung der NEAT-Baustelle und ein Besuch der Wagenwerkstatt Aarau.

Die Daten und weitere Arbeitseinsätze, inkl. die ständigen Projekte, werden laufend aktualisiert. Besondere Beachtung verdient der 20. «Alcatel-Einsatz», den E. Halter nächstens durchführen wird! Alles wird sobald wie möglich auf www.vfb-zh.ch aufgeschaltet und auch im nächsten Heft publiziert. Eine regelmässiger Besuch der Website ist also wichtig!

Alle angegebenen Kontaktpersonen/Projektleiter sind mit E-Mail zu erreichen unter:
vorname.name@dfb.ch

Sektionsreise 23.–28.07.

Natur, Kultur und Dampf in Sachsen

Wir fahren mit der Lössnitztal-, Weisseritztal-, Zittauer-Schmalspur-Dampfbahn, und ausserdem mit der nostalgischen Kirnitzschtal-Strassenbahn. Zudem gibt es eine Fahrt auf der Elbe mit dem Raddampfer, eine Stadtbesichtigung in Dresden sowie einiges mehr. Unterkunft im komfortablen Hotel Elbflorenz**** in Dresden. Das Detailprogramm kann vom Reiseleiter angefordert werden. Fritz Renold

Stamm

Daten siehe Agenda, Beginn 19:00

Zürich: Achtung: Wir sind wieder zurück im HB!

Rest. «Oase», Personal-Rest. SBB, 3. Stock (Durchgang neben Brasserie Richtung Landesmuseum, erster Lift rechts.)

Rapperswil: Rest. Mundart, Bushalt Kreuzlipass (unverändert)

Auch neue Mitglieder sind am Stamm herzlich willkommen!

Bauwoche der Sektion Stuttgart

Stuttgart

Von Wolfgang Wehlan, Baugruppenleiter

Am Samstag dem 31.07.2010 sind wir zu unserer alljährlichen Bauwoche in Realp eingetroffen. Wir, das waren Marion und Harald Ziegler mit Sohn Philip, unsere Stuttgarter Furka-Freunde Jürgen Walter und Gerd Zimmermann und die Sektionsmitglieder LuBelle Kreutzer, Eberhard Kühnle, Matthias Schein und Wolfgang Wehlan. Weitere Sektionsmitglieder haben in dieser Bausaison aus Termingründen die Sektionen Rhein-Main, Schwaben und Gotthard verstärkt.

Am Montag früh wurden wir von Manfred Willi in unsere Arbeiten eingewiesen. In Anbetracht der baldigen Streckeneröffnung handelte es sich vorwiegend um «Restarbeiten», die aber auch erledigt werden müssen – vorwiegend im Bahnhof Oberwald. Bei Furka-Wetter – kalt, nass und windig – ging es ab Montag zur Sache:

- Am Kopfende des Bahnhofs Oberwald wurden Strailplatten zugeschnitten, als Bahnübergang verlegt und befestigt, die das Überqueren der Gleise für unsere Passagiere erleichtern.
- Überschüssiger Schotter musste mit Gabeln aus dem Gleisbett der Bahnsteiggasse aufgenommen werden. Bei der Drehscheibe wurde er gleich wieder eingebaut.
- Nach dem Lösen der Schrauben wurden im Bahnhofsbereich die Laschen ausgebaut und die Schienenstösse freigelegt, damit anschliessend ein Spezialbetrieb die Schienen verschweissen konnte.
- Auch das Verbindungsgleis zum MGB-Bahnhof wurde entsprechend vorbereitet.
- Die Einfassung der Drehscheibe mit Natursteinquadern wurde weiter vervollständigt.

Die Quader mussten dazu in einem Bett aus erdfeuchtem Beton massgenau versetzt werden. Am nächsten Tag konnte man mit dem Verfugen beginnen.

VFB Sektionen

Foto: Wolfgang Wehlian



Stuttgarter Fronis
Bénévoles de Stuttgart

- Für den Messwagen und den Schmierwagen wurde ein gesondertes kleines Stumpengleis an der Drehscheibe hergestellt. Diese empfindlichen Fahrzeuge sollen vor Rangierschäden geschützt werden, da diese nicht über normale Zug- und Stossvorrichtungen verfügen. Matthias hat dazu grössere Mengen Schotter mit dem Dumper vom Lager Lammenviadukt herangekarrt. Auch wenn das Gleis nur eine geringe Belastung hat musste es genau ausgerichtet und gestopft werden.
- Zur Vorbereitung der Eröffnungsfeier wurden zwei Materialwagen mit Werkzeug für den Gleisbau so aufgeräumt, dass

man sie dem interessierten Publikum präsentieren konnte. So etwas macht mehr Arbeit, als man im ersten Moment denkt.

- Am Samstag 07.08.2010, unserem letzten Arbeitstag, haben wir zum Andenken an Anita Kühnle – die Ehefrau unseres Sektionspräsidenten starb letzten Winter – und zur Erinnerung an unsere Bauwoche 2010 die letzten Schwellen des Stumpengleises beschriftet.

Die kleine Baugruppe hatte den Vorteil gemeinsam im Gnagi-Wagen Platz zu finden. Die gute Verpflegung einschliesslich Kaffee entschädigte für das Wetter, das sich erst ab Donnerstag freundlicher zeigte.

Foto: Wolfgang Wehlian



Inschriften zum Andenken an unser Sektionsmitglied Anita und an die Bauwoche 2010.
Inscriptions en souvenir de notre membre de section Anita et de la semaine de travail 2010

Foto: Wolfgang Wehlian



Einsetzen eines Steinquaders
Mise en place d'un moellon

Bei Sonnenschein – für unsere Bauwochen eher untypisch – hatten wir ab Samstagnachmittag eine angenehme Heimreise. Unserem bisherigen Baugruppenleiter Dieter Koesling wollen wir bei dieser Gelegenheit noch einmal

Danke sagen – für die vielen Jahre, die er unsere Truppe anleitete. Für seinen Wunsch nach Entlastung haben wir alle Verständnis. Wir werden uns bemühen, die Arbeiten in Zukunft in seinem Sinne weiterzuführen.

Der Sagen-hafte Schluss

Der geheimnisvolle Bettler

Eine Sage aus dem Urserental, ausgewählt von Ruedi Traub

Nach Andermatt kam einst ein fremder, unbekannter Bettler. Es war so abscheuliches Wetter, dass man keinen Hund durch die engen Gassen und Winkel des Bergdorfes, aus dem Haus gejagt hätte. An gar manche Tür hatte er schon geklopft und um eine Nachtherberge angehalten aber nirgends war seine Bitte erhört worden. Bei den Vermögenden abgewiesen, wandte er sich schliesslich zum Haus einer kleinen, armen Familie. Und richtig, die armen Leute gewährten ihm Einlass. In eines der beiden Betten können wir dich nicht legen, sagte der Familienvater, aber wenn du zufrieden bist kannst du auf dem Ofenbänkli schlafen, mit uns essen und trinken. Der müde Wanderer war zufrieden. Drei Tage peitschte der eisige Nordwind graue Nebelfetzen und Regenströme durch das enge Tal hinauf. Die guten Leute schickten

ihren Gast nicht fort. Am vierten Tage endlich hellte sich der Himmel auf und der Fremdling schickte sich an, weiterzureisen. Beim Abschied sagte er: «Geld kann ich Euch keines geben, aber ich will Euch etwas zur Belohnung zurücklassen.» Er nahm sein Taschenmesser und schnitt in den Türsturz eine ganze Reihe von Buchstaben ein, deren Sinn bis jetzt niemand erraten hat. Dann fügte er hinzu: «Diese Wohnung wird in grosse Gefahr kommen, aber es wird ihr nichts geschehen». In der Tat, brannte später die eine Hälfte des «zweimännigen» Hauses (= Haus mit zwei Haushalten) ab, die andere Hälfte, dort wo der Bettler Herberge fand, blieb von den Flammen verschont. Das Haus wird heute noch gezeigt und die geheimnisvollen Buchstaben warten immer noch auf ihre Entzifferung.

La fin légendaire

Le mystérieux mendiant

Une légende de la vallée d'Urseren, choisie par Ruedi Traub

Un mendiant étranger et inconnu arriva un jour à Andermatt. Le temps était tellement exécrable qu'on n'aurait jamais osé mettre un chien dehors. Le mendiant avait déjà frappé à de nombreuses portes et avait demandé gîte, mais sa demande avait été rejetée. Repoussé par les riches, il se tourna vers la maison d'une petite famille pauvre. Et effectivement, les pauvres gens lui permirent d'entrer. Nous ne pouvons pas te donner un de nos deux lits, dit le père de famille, mais si tu es d'accord tu peux te coucher sur la banquette du fourneau, et manger et boire avec nous. Le voyageur fatigué était satisfait. Trois jours durant, le vent du nord glacial fouettait des lambeaux de brouillard et des

trombes d'eau à travers la vallée étroite. Le quatrième jour enfin, le ciel s'éclaircit et l'étranger se prépara à continuer son voyage. Lors des adieux, il dit: «Je ne peux pas vous donner d'argent, mais je vous laisse une récompense.» Il prit son couteau de poche et grava dans le linteau de la porte une suite de lettres dont personne n'a encore pu deviner le sens. Puis il dit: «Cet appartement sera en grand danger, mais il ne lui arrivera rien.» Effectivement, plus tard, une moitié de cette maison pour deux familles brûla, mais la moitié dans laquelle le mendiant avec trouvé abri fut épargnée par les flammes. Encore maintenant cette maison est montrée, et les mystérieux signes attendent toujours d'être déchiffrés.



Foto: Ruedi Traub

«Zweimänniges» Haus (Oberwald). Im heutigen Sprachgebrauch ein «Doppeleinfamilienhaus». Im vorliegenden Bild könnte es sich sogar um ein Dreifamilienhaus handeln.

Maison «à deux hommes» (Oberwald). Dans le langage actuel une « maison à deux logements » (maison pour deux familles), voire peut-être même une « maison à trois familles ».

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

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

SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Walsler
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.walsler@dfb.ch

SR Vertreter VFB

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

SR

Walter Benz
Propstbergstrasse 10
CH-5312 Döttingen
Telefon P +41 56 245 29 03
Fax P +41 56 245 72 92

SR

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

SR

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

SR

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

SR

Max Graf
Sonnhaldenstrasse 6
CH-4654 Lostorf
Telefon G +41 62 298 03 14
Telefon P +41 62 298 25 78
Mobile +41 79 404 23 29
max.graf@dfb.ch

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

Präsident des 1000er-Clubs

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

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

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

Administration, Logistik, Sekretariat

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

DFB-Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

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

VR-Vizepräsident

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

Hans Tribolet
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 Acher 6a
Postfach 675
CH-6440 Brunnen
Telefon +41 79 211 79 03
walter.willi@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

Leitung vakant
zfw@dfb.ch

Marketing

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

Leiter Finanzen

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

Leiter Rückwärtige Dienste

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

VFB-Zentralvorstand (ZV)

Präsident

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

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd 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

Finanzen

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

Mitgliederservice

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

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

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

Sekretär

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

DFB Services

Reisedienst

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

Souvenirhandel DFB

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

Infopoint Gletsch

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

VFB Sektionen

Aargau

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

Bern

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

Edelweiss

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

Gotthard

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

Graubünden

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

Innerschweiz

Willi Auf der Maur
Alte Gasse 6
6423 Seewen SZ
Telefon +41 41 811 73 42
Mobile +41 77 407 60 13
vfb-innerschweiz@dfb.ch

Nordwestschweiz

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

Ostschweiz

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

Romandie

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

Solothurn

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

Wallis

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

Zürich

Bruno Letter
Obholzerstrasse 9
8309 Birchwil
Telefon + 41 44 836 45 56
Mobile + 41 79 755 17 65
vfb-zuerich@dfb.ch

Berlin-Brandenburg

Axel Schiele
Thälmannstrasse 2
D-16556 Hohen Neuendorf
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
vfb-stuttgart@dfb.ch

Belgien

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

Niederlande

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

Begegnung der Angehörigen des Lawinenunglücks vom 15. Mai 1965

Auf das Datum 23. Juli 2011 habe ich eine Zusammenkunft aller Angehörigen dieses Unglücks organisiert. Es ist mir gelungen, alle gesuchten Personen zu finden. Zum Abschluss werden wir gemeinsam mit der Dampfbahn von Oberwald nach Realp fahren.

Das genaue Programm wird im dadf 2/2011 ausgeschrieben, weil viele weitere Personen ebenfalls an dieser Begegnung interessiert sind. *Bruno Rütli*

Korrigenda

Leider hatte sich im Heft 4/2010 ein Fehler eingeschlichen: Auf Seite 13 sollte es beim Bild heissen: Jakob Knöpfel und Martin Horat auf der Eröffnungsfahrt von Realp nach Oberwald mit der Dampflok Nr. 1 «Furkahorn». Wir bitten um Entschuldigung.



Das Schwungrad meint...

Nägel mit Köpfen

Die Festtage sind vorbei und der Winter bringt uns weiterhin viele schöne und besinnliche Tage. Für mich als Nichtwintersportler ist diese Zeit sehr gut, sich neue Gedanken für die Dampfbahn zu machen.



Die letzten Monate im alten Jahr brachten über die Medien dauernd Bettel- und Sammelaufrufe für alles Leid und viele Naturkatastrophen auf unserer Erde. Es wurde mit grossem Eifer Geld gesammelt, um «dort» zu helfen. Es gab Geldbeträge in Millionenhöhe. Ob es auch tatsächlich am Bestimmungsort ankommt?



Mit weit weniger Aufwand versucht die Furka Dampfbahn ebenfalls vorwärts zu kommen. Wir können nicht auf Radio und Fernsehen abstützen, dazu haben wir nicht die nötigen Mittel. Bei uns sind es ganz andere Türchen, die wir öffnen können. Ich darf an die Aktienerhöhung erinnern, welche im letzten Heft beigelegt wurde, wie auch der Aufruf des Stiftungsrates.



Der Stiftungsrat mit Peter Riedwyl als Präsident wünscht, dass die Mitglieder die vorhandenen Werbungen unbedingt auch an «neue Interessenten» weitergegeben werden. Dazu sind die Möglichkeiten vielfältig: An eigene Bekannte, an Firmen, mit denen man arbeitet, an Vereine und Gesellschaften, bei Ausstellungen und Messen etc.



Eure Anfragen über Werbematerial werden vom Marketing DFB bestimmt beantwortet. Ihr dürft alle stolz sein, denn das was wir in all den Jahren auf der Furka wieder aufgebaut haben, das ist weltweit ein einzigartiges, grandioses Bauwerk.

Mit den Bildern möchte ich euch aufzeigen, wo auch noch dringend Finanzen benötigt werden. Denn mit einer dauernden Baustelle sind wir ganz bestimmt keine gute Visitenkarte in Zukunft.

Euer Schwungrad



① **Set mit 8 Magnet-Täfelchen**, DFB-Motive, in Klarsichtbox 9 x 7 cm **CHF 6.50**



② **T-Shirt «Furka-Nostalgie»**, rot, Baumwolle, Grössen S,M,L,XL,XXL **CHF 25.00**



③ **Set: Mila Tasse** (Keramik, handgemalt, H=9 cm, D=7.5 cm, spülmaschinenfest), Motiv rote und blaue Dampfzüge, **dazu** 1 Päckchen umweltfreundliche **DFB-Papierservietten**, 33 x 33 cm, 20 Stück **CHF 20.00**



④ **DVD «Furka-Bergstrecke»**, in Zusammenarbeit mit VFB Sektion NL, interaktiv, Sprachen d, e, f, i einstellbar; jetzt neu mit separater **Bonus-DVD** ca. 12 Minuten Fahrbetrieb Gletsch – Oberwald **CHF 22.00**



⑤ **Taschenlampe**, Aluminium, rot, 9 helle LEDs, inkl. 3 Batterien Typ AAA **CHF 10.00**



⑥ **DVD «Back to Switzerland»**, Profilm im Eigenverlag, ca. 58 Min., Sprache: d, zeigt die Bergung von DFB-Dampflok im vietnamesischen Hochland und die Rückholung in die Schweiz im Jahr 1990 **CHF 49.80**



⑦ **Taschenmesser**, VICTORINOX Royal, blau transparent, 12 Funktionen, Rückseite DFB-Logo, Vorderseite Foto mit Dampfzug **CHF 29.80**



⑨ **«Reiseabenteuer am Rhonegletscher»**, Broschüre aus dem EK-Verlag, 90 Seiten, 250 Farbfotos, beschäftigt sich mit der DFB bezüglich Wiederaufbau, Schneeräumung, Natur, Tourismus, Bauwerke, Werkstätten und Rollmaterial **CHF 17.80**



⑩ **«Schweizer Bahnen»**, Buch aus dem Prellbock-Verlag, Beschreibung von 36 bestehenden und historischen Bahnen in der Zentralschweiz, 302 Seiten, reichlich bebildert (farbig und s/w) und mit Skizzen ergänzt **CHF 59.00**



Marionetten, kunstvoll gestaltet und voll funktionsfähig, passend zu den beliebten Büchern (11) Jim Knopf, Höhe ca. 30 cm **CHF 90.00** (12) Lukas der Lokomotivführer, Höhe ca. 40 cm **CHF 116.00**



⑬ **Buch «Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer»** von Michael Ende, 254 Seiten, mit S/W-Zeichnungen ergänzt **CHF 27.50**

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
Stück													

Weitere Artikel unter www.dfb.ch

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen) _____ d.a.d.f. 1/2011

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 D erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.