



# dampf an der furka



### Schneeschleuder-Aufarbeitung und Kesselrevisionen

S. 4

Die Aufarbeitung der Dampfschneeschleuder Xrotd R 12 kommt voran.



### Die Sprinkleranlage zwischen Oberwald und Gletsch

S. 7

Vor Zugsabfahrt in Oberwald wird auf der Waldstrecke die Anlage in Betrieb gesetzt. Sie soll allfälligen Waldbränden vorbeugen.



### Mikado

S. 9

Lassen Sie sich von einer Fahrt mit der historischen Dampflok 141.R.1240 faszinieren.



### Wieder neu aufgenommen: Die Sektionspräsidentenkonferenz

S. 12

Ein gut gelaunter VFB-Vizepräsident (Bernd Hillemeyr)



### Das neue Gruppenbuch ist erschienen

S. 25

Zwanzig Seiten dick ist es, reichhaltig bebildert und lässt keine Fragen offen.



### Abenteuer Oberwald-Gletsch

S. 25

Erfahren Sie auf einer Wanderung von «ausen» die Furka-Bergstrecke.



### Die Tulpen von Grengiols

S. 27

Ein Abstecher nach Grengiols lohnt sich.



### Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau

S. 36

Wunderschön, diese glänzenden Einrichtungsgegenstände eines Personenwagens.



### Die Grimselfschlange an einem Abend im Juli

S. 42

Auch unter dem Namen «Grimsele» als «der älteste Einwohner von Oberwald» bekannt.



### Überfahrt der Lok 4 von Göschenen nach Andermatt

S. 44

Begleiten Sie in Gedanken die Fahrt der Lok.

## Weitere Themen

### aktuelles

|  |    |
|--|----|
| Editorial  | 1  |
| Bericht des Geschäftsleiters                                       | 1  |
| Vor 25 Jahren gegründet  | 2  |
| Freiwilligenarbeit Teil 3  | 3  |
| Gewinner des Fotowettbewerbs                                       | 10 |
| Neuer Sicherheitsbeauftragter der DFB                              | 11 |
| Polen: Ein Reiseziel für Bahnfreunde                               | 18 |
| Begegnungstag der Angehörigen des Lawinenunglücks vom 15. Mai 1965 | 19 |
| Nach 30 Jahren wieder die gesamte Strecke                          | 19 |
| Abschied Bruno von Rotz  | 24 |
| Ausbildung der Baugruppenleiter                                    | 24 |
| Nach dem Baustelleneinsatz ist der Geräte-Mechaniker gefragt       | 30 |
| Tulipes de Grengiols   | 30 |
| Chasse-neige et chaudières en révision                             | 31 |
| Aventure Oberwald-Gletsch  | 32 |
| Captage d'eau et jets  | 33 |

### aus den sektionen

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Aargau                  | 37 |
| Bern                    | 37 |
| Innerschweiz            | 38 |
| Romandie                | 38 |
| Solothurn               | 39 |
| Zürich                  | 39 |
| Berlin Brandenburg      | 40 |
| Oberbayern              | 40 |
| Nordrhein-Westfalen     | 41 |
| Der Sagen-hafte Schluss | 42 |

### impressum

2

### Titelbild/couverture

Die HG 3/4 Lok 4 steht am 20. Mai 2010 in Andermatt vor der ganzen Komposition, bereit zur Fahrt nach Realp (s. Artikel «Überfahrt der Lok 4 von Göschenen nach Realp» auf S. 44 in dieser Ausgabe)

La loc HG 3/4 no. 4 à Andermatt, en tête du convoi prêt au départ pour Realp (v. article « Überfahrt der Lok. 4 von Göschenen nach Realp » à la page 44 de ce numéro)

Foto J. Geser

## Redaktionsschluss

**Ausgabe 3/2011 15.08.2011**

**Ausgabe 4/2011 31.10.2011**

**Ausgabe 1/2012 15.01.2012**

**Ausgabe 2/2012 15.05.2012**

## Editorial

# Das Furkagebiet ist reich an potenziellen Alternativ-Energien

Von Ruedi Traub, Redaktor

Wussten Sie schon, dass unsere Bahn auf der «Batterie Europas» fährt? Was bedeutet das? Der grösste Teil unserer elektrischen Energie in der Schweiz ist sogenannte «Bandenergie». Sie kommt von Kraftwerken, welche permanent Strom liefern, da das Wasser der Flüsse oder der Dampf für die Turbinen dauernd vorhanden ist. Die Leistung dieser Kraftwerke lässt sich nur in geringem Masse regeln und das schnelle An- oder Abschalten ist nicht möglich, da es sich nicht um Regelkraftwerke handelt. Im Gegensatz dazu wird die sogenannte «Spitzenenergie» so bezeichnet, weil sie sehr rasch auf den variierenden Bedarf zur Verfügung steht. Diese Leistung wird durch die Hochdruck-Regelkraftwerke erzeugt. Dieser Kraftwerkstyp besteht aus Pelton-Turbinen. Sie beziehen das Wasser von Stauseen – nach dem Prinzip der Wasserhahn je nach Bedarf mehr oder weniger öffnen, d.h. mehr oder weniger Strom erzeugen – also ähnlich wie die Funktion einer Batterie. In den Alpen erfüllen die Stauseen genau diese Funktion, daher werden sie eben die «Batterie Europas» genannt. Die Produktion von Wasserenergie in den

Alpen besitzt angeblich noch Reservepotenzial: Indem man das Stauseenvolumen vergrössert (Haslital), Pumpspeicherwerke effizienter gestaltet (Vieux Emosson /Nant de Drance, Gemeinde Finhaut im Kanton Wallis) oder eben neue (Klein)-Kraftwerke baut.

Vier solcher Projekte bestehen im Obergoms. Eines davon möchte das Wasser der jungen Rhone nutzen. Unscheinbar würde das Wasser unterhalb Gletsch verschwinden, unterirdisch turbiniert und dann wieder bei Oberwald in den Rotten entlassen. Bestechend, oder!? Aber auch das Wasser der Gonerli- und Gerenwasser, welche zur Goneren zusammenfliessen und in Oberwald in den Rotten münden, sollten genutzt werden.

Im Goms wird also möglicherweise in den nächsten Jahren einiges passieren. Noch nicht erwähnt ist der Windpark auf der Grimsel, welchen die Gemeinde Obergoms realisieren möchte.

*Quelle: sf.tv → SF Videoportal → 10vor10 vom 06.01.2011 → Bergbäche für grünen Strom opfern*

mung konnte, abgesehen von wenigen Lawinenkegeln, mit weniger Aufwand betrieben werden.

Trotzdem wurden wir mit einem wetterbedingten Schaden konfrontiert, der doch einiges Kopfzerbrechen bei den verantwortlichen Kaderleuten verursachte. In der Mitte von Tunnel III war ein Teil des linken Widerlagers auf einer Länge von ca. 4.50 Meter eingebrochen und das Geleise dadurch mit etwa 8–9 m<sup>3</sup> Material verschüttet. Die schwierigen und risikoreichen Rekonstruktionsarbeiten konnten erfolgreich durchgeführt und somit die Strecke für die Durchfahrt von Bauzügen für die Auswinterungsarbeiten sichergestellt werden. Einmal mehr wurde uns bewusst, dass unsere Dampfbahn im Hochgebirge operiert und dementsprechend vermehrten Risiken ausgesetzt ist, was unsere freiwilligen Mitarbeitenden zusätzlich fordert, hat doch die Sicherheit die allerhöchste Priorität.

Bekanntlich hatte die HG 3/4 FO Ende vergangene Saison einige Probleme. Da wir für den kommenden Fahrplan auf diese Dampflok angewiesen sind, mussten einige Zusatzstunden für deren Instandstellung aufgewendet werden. Dank intensivem Einsatz einer kleinen Gruppe von Lokführern, angeführt durch Martin Horath, konnten die Mängel in Realp und Goldau behoben werden und sie wird ab Ende Juni wieder mit vielen begeisterten Fahrgästen über die Furka dampfen.

Auch bei den Instandstellungsarbeiten der HG 4/4 können Fortschritte verzeichnet werden. Regelmässige Arbeitswochenende finden in Chur statt und Montagearbeiten werden zum Teil durch unsere Mitarbeitenden bei der Firma Stadler in Winterthur durchgeführt. Vorerst wird nun die Fertigstellung einer der zwei HG 4/4 angestrebt. Da sich Jakob Knöpfel vor allem dieser anspruchsvollen Aufgabe widmen möchte, ist er von seinem Amt als «Chef Dampflok» zurückgetreten. Natürlich wird er uns weiterhin mit seinen umfassenden Kenntnissen mit Rat und Tat zur Verfügung stehen. Als neuer Leiter Dampftraktion konnte verdankenswerterweise Oliver Studer, engagierter Lokführer

Wieder einmal mehr zeigt sich der Hochgebirgscharakter unserer Bahn

## Bericht des Geschäftsleiters DFB AG

Von Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG

*Viele Probleme wurden souverän gelöst. So eine Erdreichverschüttung im Tunnel III, eine dringende Instandstellung der Lok HG 3/4 FO und die erfolgreiche Ablösung des «Chef Dampflok» Jakob Knöpfel durch Oliver Studer. Damit kann sich Jakob weiterhin mit der intensiven Fertigstellung der HG 4/4 widmen.*

Frühlingserwachen ist bei der DFB AG immer eine hektische Zeit, da man total im Ungewissen ist über den Zustand der Strecke in Bezug auf Schneemengen, Lawinen und eventuelle Schäden an Infrastrukturen. Entgegen anderer Jahre wurden wir in diesem Frühjahr von enormen Schneemengen verschont und die Schneesäu-

und Maschinenmeister der HG 3/4 Nr. 9 eingesetzt werden.

Alle Abteilungen sind in den Vorbereitungen zur kommenden Saison. Die Nachfrage nach einer Erlebnisfahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist ungebrochen und wir dürfen auf ein erfolgreiches Betriebsjahr hoffen. Gespannt sind wir vor allem darauf, wie sich das Betriebskonzept mit passqueren Zügen, ergänzt durch Ausflugszüge Gletsch-

Oberwald-Gletsch, auswirken wird. Wir möchten den Wünschen der Fahrgäste so gut wie möglich entgegenkommen und werden deshalb während der Saison eine Fahrgast-Befragung durchführen. Diese soll wegweisend für die Zukunft der Dampfbahn sein.

Auch nach Erreichen von Oberwald ist die Bereitschaft, freiwillige Einsätze zu leisten, ungebrochen. Darauf dürfen wir stolz sein. Im «Europäischen Jahr der Freiwilligenar-

beit» wird an verschiedenen Anlässen auf unser Unternehmen hingewiesen und auch oft gestaunt, was die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit ihren Fronis in den vergangenen Jahren realisiert hat.

In wenigen Wochen starten wir wieder in eine neue Saison mit dem Ziel, möglichst vielen Fahrgästen ein unvergessliches Erlebnis einer Dampfbahnfahrt von Realp über die Furka und entlang der schäumenden Rotte nach Oberwald zu ermöglichen.

## Vor 25 Jahren: Der Verein gründet die DFB AG

Von Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident der DFB AG

Am 22. Februar 1986 ist die DFB AG im Handelsregister Oberwallis eingetragen worden. An diesem Datum ist sie zu einer eigenen Rechtspersönlichkeit geworden – das hat sich im Februar 2011 zum 25. Mal geöhrt.

Allerdings ist der Entscheid zur Gründung der AG innerhalb des «Verein Furka-Bergstrecke» schon einige Zeit früher getroffen worden. In der Ausgabe 4/85 des Vereins-Mitteilungsblattes, der letzten Nummer des zweiten Jahrganges, ist jedenfalls eine Fotografie des «Gründungskomitee» der Aktiengesellschaft abgedruckt mit den Namen Rob. Trachsel, St. Holecek, P. Sicher, B. Albisser, U.L. Cathomen, B.H. Schweizer, A. Gysin und B. Vouillamoz. Am 11. Februar 1986 haben dann A. Gysin und P. Sicher die Einladung zur konstituierenden Generalversammlung vom 22.2.1986 in der Mehrzweckhalle in Ulrichen/VS verschickt.

Ein 25-Jahr-Jubiläum eines Unternehmens wird üblicherweise gefeiert. Wir haben im Verwaltungsrat pro und contra diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass wir nach dem letztjährigen Efort der Streckenfertigstellung Oberwald-Gletsch und dem grossartigen Einweihungsfest vom August 2010 den Bogen nicht überspannen sollten. Wir wollen unsere Energie und die Ressourcen auf die Vorbereitung und Bewälti-

gung der ersten Saison mit durchgehender Strecke konzentrieren.

Es soll also nicht gefestet werden – aber würdigen wollen wir das Jubiläum allemal. Was die DFB AG in Zusammenarbeit mit dem Verein und Stiftung in den letzten 25 Jahren erarbeitet und geschaffen hat, ist eine fast unglaubliche Geschichte: Die Hunderttausenden oder gar Millionen von freiwilligen, unbezahlten Arbeitsstunden, die Millionen von Franken Aktienkapital, Spenden und Sponsorbeiträgen oder die Hunderttausenden von zufriedenen Fahrgästen, welche anfänglich auf der Kurzstrecke von Realp nach Tiefenbach, später bis Gletsch und seit Mitte 2010 bis Oberwald eine erlebnisreiche Dampffahrt genossen haben.

Es wird grosse Anstrengungen benötigen, den erfolgreichen ersten 25 Jahren weitere ebenso erfolgreiche anzufügen. Der in den Statuten formulierte «Antriebsmotor» (...Gesellschaft bezweckt die etappenweise Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke...) kommt zum Stillstand. Aber Stillstand ist Rückschritt! Zwar werden die wahrhaften Pioniere und Visionäre aus der Gründerzeit älter, aber ich bin zuversichtlich, dass es uns gelingt, den Schwung und die Energie zu erhalten, und dass sich eine neue Generation begeistern lässt, um das einmalige Werk kraftvoll fortzuführen.

### Impressum

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

### Redaktionskommission:

Peter Waiser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf,  
Tel. +41 61 901 27 20, peter.waiser7@bluewin.ch;  
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,  
julian.witschi@dfb.ch;  
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,  
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;  
Claude Solioz (Sol), VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claudesoloz@dfb.ch;  
Irène 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  
Hansueli Fischer-Spühler (fi), Goldenbühlstrasse 130,  
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,  
hansueli.fischer@dfb.ch

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

### Adressänderungen Aktionäre und DFB:

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

### Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke, 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](http://www.dfb.ch)  
VFB Verein Furka-Bergstrecke [www.v-f-b.info](http://www.v-f-b.info)  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke [www.s-f-b.info](http://www.s-f-b.info)

## Freiwilligenarbeit Teil 3

# Warum arbeite ich freiwillig ausgerechnet bei der DFB mit?

Von Peter Schwarzenbach, Leiter Personal

Was soll diese Frage überhaupt? Die meisten von uns sind doch einfach bei der DFB eingestiegen, packen an und leben mit dem «Schicksal», mehr oder weniger intensiv vom «Furka-Virus» angesteckt zu sein. Die Warum-Frage wird jedoch dann aktuell, wenn bei einzelnen im Zusammenhang mit ihrer DFB-Tätigkeit Schwierigkeiten auftreten. Etwa wenn DFB-Kollegen nerven, die eigenen Leistungen nicht genügend gewürdigt werden, man sich von andern in Frage gestellt fühlt, der eigene Ehepartner reklamiert, kurz der DFB-Einsatz als zu grosse Belastung erlebt wird. Dann kommt die beklemmende Frage: Warum tue ich mir dies in meiner Freizeit an? Unsere Kaderleute sind immer wieder zu bewundern. Wie häufig werden sie teils allzu unbedarft kritisiert, zu stark mit Kompetenzabgrenzungen unter den drei DFB-Organisationen belastet oder von Mitgliedern mit Kleinigkeiten und anspruchsvollen Sonderwünschen hingehalten. Damit wir laufend Leute zur Übernahme von Kaderfunktionen gewinnen, müssen wir einander im gegenseitigen Umgang mehr Sorge tragen. Bei der Kadersuche stelle ich oft fest, dass sehr kompetente Persönlichkeiten, welche in ihrem Beruf Leute geführt haben, bei der DFB aber bewusst keine Führungsfunktion mehr übernehmen wollen. Ein klarer Entscheid, den ich – schweren Herzens natürlich – akzeptieren muss. Das pure Gegenteil gibt es auch: Jemand, der im Beruf auf der Karriereleiter wenig erreicht hat, sucht nun bei der DFB eine Erfüllung seiner Wünsche, was in einigen Fällen auch schon erfolgreich verlaufen ist. Bei allen Neubewerbungen nehme ich grundsätzlich so rasch wie möglich mit der betreffenden Person telefonischen Kontakt auf. In diesen Gesprächen werden Einsatzwünsche und -möglichkeiten für den Einstieg besprochen. Dabei lassen sich – so zwischen den Zeilen – einige persönli-

che Motive für die Mitarbeit bei der DFB erkennen und grundsätzlich unterscheiden:

– nicht spezifische DFB bezogen:

- etwas Sinnvolles tun / unter Leute kommen / in einer Gruppe mitwirken / als begeisterter Berggänger in dieser Landschaft im Freien Hand anlegen z.B. bei der Schneeräumung mithelfen / auf Wunsch der Ehefrau wieder einer Beschäftigung suchen/ als Maurer, Schreiner, Polier entsprechende Arbeiten ausführen / eine Unternehmungs-führungs-Idee ausprobieren etc.

• grundsätzlich bei Pionier-Projekten mitwirken:

- einer etwas verrückten Idee zum Durchbruch verhelfen / Einzigartiges realisieren / sich anstecken lassen / Idee der Freiwilligenarbeit generell unterstützen etc.

• für andere sorgen:

- kochen / bei Unterkunft und Verpflegung mithelfen / Notfallapotheken einrichten / putzen / sich administrativen Arbeiten widmen / Souvenirartikel verkaufen etc.

• bei einer (richtigen) Eisenbahn mitarbeiten:

- «ich wollte schon immer einmal zur Bahn» / bestimmte Eisenbahnfunktionen erlernen und ausüben / Bahnangestellte, welche wieder die ursprünglich gelernten Funktionen ausüben wollen / von der Modellbahn zur richtigen Bahn / Diplom als Lokführer erwerben / Kindheitstraum erfüllen etc.

• bahnspezifische Techniken vertiefen:

- dampfspezifische Kenntnisse umsetzen / alte mechanische Techniken lernen / Gleisbau mit Zahnstange / Ingenieurfragen bearbeiten / Dampfkessel aufarbeiten / Sicherungsanlagen als Ganzes bearbeiten können etc.

Immer wieder wird der DFB Personaldienst von Dritten um Mithilfe angegan-

gen. So treten Arbeitsvermittlungsstellen (RAV), Vormundschaftsämter, Sozialdienste von Firmen mit uns in Kontakt, um z.B. schwer vermittelbaren Menschen bei unserer Bahn allenfalls eine sinnvolle unbezahlte Beschäftigung anbieten zu können. In Einzelfällen sind daraus engagierte, weiterhin freiwillig tätige Kollegen geworden. (Leider konnten wir das Angebot des Zivildienstes wegen Fehlens einer durchgehenden Beaufsichtigung der Dienstleistenden seitens der DFB nicht berücksichtigen.)

«In meiner Freizeit darf ich doch tun, was mir echt Freude bereitet!» meinte einer unserer engagierten Fronis und verband seine Aussage mit der Bitte, keine Auskünfte über seine DFB-Tätigkeit weder seinem Hausarzt noch seinem Arbeitgeber zu erteilen.

«Bei einer Reise mit eurer Bahn über die Furka habe ich mich entschlossen, mich zum Freiwilligen-Einsatz anzumelden.» Diese oder ähnlich lautende Aussagen sind in den Erstgesprächen wohl am häufigsten zu hören. Anscheinend haben die erbrachten Dienstleistungen, die erlebte Betreuung und abgegebenen Informationen über unsere Bahn diese Personen überzeugt. «Freiwillig engagiert» gemäss dem Leitmotiv des Jahres der Freiwilligenarbeit.

### Änderungen Redaktionskommission

Anstelle von Peter Schwarzenbach ist neu Peter Walser Präsident und Julian Witschi Vizepräsident.

### 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



Die Dampfschneeschleuder Xrotd R 12 entsteht in Goldau neu.  
Le chasse-neige rotatif à vapeur Xrotd R 12 en cours de reconstruction à Goldau.

**Augenschein in der Werkstatt Goldau**

## Schneeschleuder-Aufarbeitung und Kesselrevisionen

**Von Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission**

*Goldau (fi) – Die Aufarbeitung der Dampfschneeschleuder Xrotd R 12 kommt voran. Sie wird aber immer wieder für dringende Revisionsarbeiten an Dampflokomotiven unterbrochen.*

Der bei der DFB als Lokomotivführer tätige Martin Horath betreibt in Goldau zusammen mit einem Team von etwa zehn Leuten eine Feierabend-Werkstatt, in der anspruchsvolle Arbeiten an mit Dampf betriebenen Fahrzeugen ausgeführt werden. Das Team ist insofern unabhängig, als keine Leute verpflichtet sind, die der DFB an anderer Stelle fehlen würden. Die Dampfbahn wird auch nicht mit den Revisions-

kosten der Schneeschleuder belastet. Jeden Dienstagabend sind etwa fünf erprobte Handwerker von 17 bis 21 Uhr im Einsatz.

### **Dampfschneeschleuder R 12**

Seit 2002 hat das Horath-Team an der R 12 etwa 8900 Frondienststunden geleistet. Die Arbeiten wären ein gutes Stück weiter gediehen, wenn nicht zwischendurch die Lok HG 2/3 «Weisshorn» hätte revidiert werden müssen. Für den Einkauf von Material und Fremdleistungen an der R12 wurden rund 100'000 Franken aufgewendet. Die Revisionsmannschaft hat diese Mittel selber beschafft. Mittlerweile

sind Schleuderaggregat, Dampfmaschine und Kessel aufgearbeitet. Zurzeit wird an dem aus Holz gefertigten und mit Segeltuch gedeckten Kasten gearbeitet. Der Tender harret noch seiner Verjüngungskur. Die eigentliche Knacknuss besteht im Einbau einer Zahnradbremse. Möglicherweise kann der Zahnradwagen eines Vietnam-Fahrzeugs angepasst und verwendet werden. Martin Horath wird sich bezüglich der Lösung mit den Leuten des Bundesamtes für Verkehr absprechen. Das Team hofft, die Arbeiten bis 2013 abschliessen zu können. Dannzumal wird die R 12 100-jährig sein. Es wird ein imposanter Anblick werden, wenn die von einer Dampflokomotive geschobene Schleuder den Schnee von gewissen Streckenabschnitten räumen wird.

### **Dampflokomotive Nr. 9**

Bei der Dampflokomotive Nr. 9, die in Chur einer Gesamtrevision unterzogen wird (siehe Heft 2011/1), erfährt der Kessel in Goldau eine Verjüngungskur. Sie be-

kommt neue Siede- und Rauchrohre. Alle Deckenanker und Stehbolzen am Kessel, der seinerzeit in Meiningen gefertigt wurde, werden ausgewechselt. Alle Löcher sind ausgebohrt und für das Einschweissen der neuen Teile vorbereitet worden. Ein geprüfter Schweißer wird etwa 1100 Schweissnähte auszuführen haben. Der Kessel dürfte bis zum Sommer fertiggestellt und nach Chur geliefert werden.

#### Dampflokomotive Nr. 4

Bei der erst vor wenigen Jahren in Chur aufgearbeiteten FO 4 zeigten sich in der letzten Fahrsaison Kesselprobleme, deren Behebung keinen Aufschub duldete. Der Kessel selber ist in der Werkstätte Realp geblieben. In Goldau werden die neuen Teile vorbereitet. Es sind dies 103 Siederohre, 15 Rauchrohre und 72 geschraubte Deckenanker. Im Hinblick auf ihre hohe Beanspruchung braucht es für alle verwendeten Materialien ein Qualitätsattest. Nach Martin Horaths Schätzung wird die Kesselrevision etwa 1000 Arbeitsstunden erfordern. Dies insbesondere deshalb, weil die Vorbereitungen am Kessel sehr aufwendig sind. So müssen beispielsweise alle Gewinde nachgeschnitten werden. Der dafür nötige spezielle Gewindebohrer

wurde der DFB freundlicherweise von der Dampfbahn Bern zur Verfügung gestellt. Engagiert ist das FO4-Team und zusätzli-

che Verstärkung. Die Arbeiten müssen bis Saisonbeginn abgeschlossen sein. Die FO4 wird an der Furka gebraucht!

## Steckbrief der Xrotd R 12

### Geschichte

Die R 12 ist 1913 bei SLM in Winterthur gebaut worden. Im gleichen Jahr wurde sie bei der Rhätischen Bahn (RhB) in Betrieb genommen. 1926 und 1935 hatte sie Kurzeinsätze zur Frühjahrsräumung am Oberalp- und am Furkapass. Sie wurde mehrfach revidiert und 1956 letztmals eingesetzt. 1962 erfolgte die letzte Kesseldruckprobe. 1970 wurde sie der Museumsbahn Blonay–Chamby (BC) übergeben. 1996 übernahm die DFB die R 12 im Tausch gegen die Bernina-Schneesleuder Xrotd 9214 und stellte sie im Depot Gletsch ab. 2002 wurde sie zur Aufarbeitung nach Goldau überführt.

### Technik

Die R 12 hat eine Länge von 14'000 Millimeter, einen Raddurchmesser von 740 Millimeter, ein Leergewicht von 44 und ein Dienstgewicht von 57 Tonnen. Der Kessel mit einem mittleren Innendurchmesser von 1370 Millimeter zählt 158 Siede- und 14 Rauchrohre. Die totale Heizfläche beträgt 110 Quadratmeter und der Dampfdruck 13 bar. Angetrieben wird das Schleuderrad durch eine auf dem Untergestell montierte Zwilling's-Heissdampfmaschine mit 310 Millimeter Zylinderdurchmesser und 450 Millimeter Kolbenhub. Sie leistet 600 PS. Von der quer zur Lokomotivlängsachse gelagerten Kurbelwelle wird die Kraft mit Doppelpfeil-Kegelrädern auf die Antriebswelle des Schleuderrades übertragen. Bei 270 Umdrehungen pro Minute der Dampfmaschine dreht sich das Schleuderrad 150 Mal pro Minute. Das Übersetzungsverhältnis beträgt also 1:1,8.



Foto: Hansueli Fischer

Werkstückreinigung von Schmutz und Rost / Nettoyage d'une pièce usinée

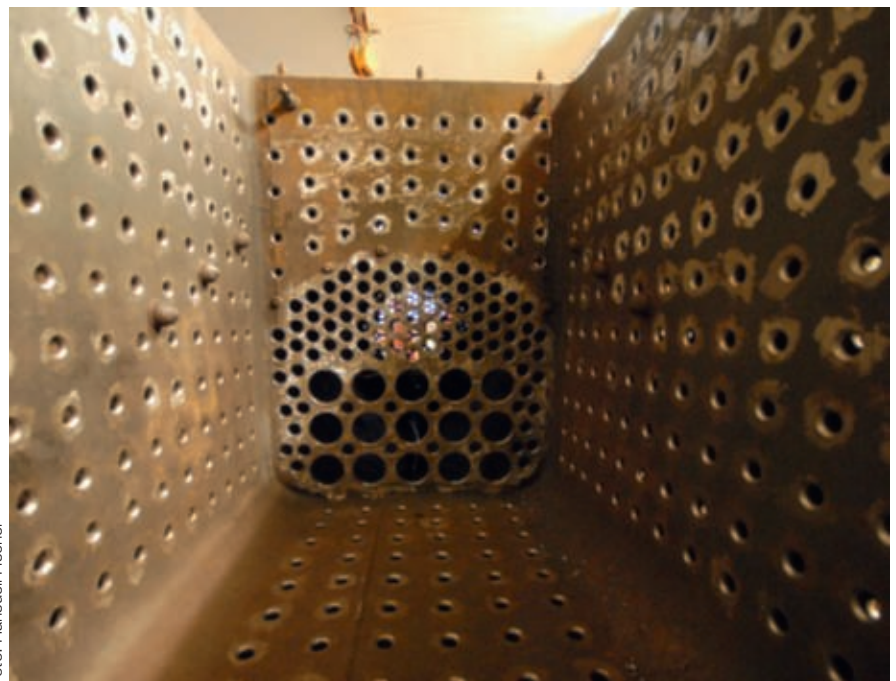


Foto: Hansueli Fischer

Feuerbüchse mit Blick in Richtung Kessel / Boîte à feu avec vue en direction de la chaudière



Foto: Hansuelli Fischer

Jede Lötnaht wird innen und aussen peinlich genau kontrolliert.  
Vérification scrupuleuse des faces internes et externes chaque soudure



Foto: Hansuelli Fischer

Martin Horath beim Hartlöten der Kupfer-Enden an den Siederohren. / Martin Horath fait du brasage fort sur des extrémités en cuivre des tubes bouilleurs



Foto: Hansuelli Fischer

Dachelement für die R 12 wird zusammengebaut.  
Assemblage d'un élément de toit pour le R12.



Foto: Hansuelli Fischer

Möglicherweise lässt sich dieser Zahnradwagen verwenden.  
Ce châssis de mécanisme de crémaillère pourrait convenir.



Foto: Hansuelli Fischer

Bohrarbeiten an der Drehbank  
Travaux de forage au tour



Foto: Hansuelli Fischer

Der Kessel der Lok 9 ist zum Schweißen vorbereitet  
Chaudière de la loc 9, prête au soudage



# Bewässerungs- und Löschanlage, Oberwald–Gletsch Wasserfassung, Regner

Von Bänz Bangerter

## 1. Allgemeines

Um auf der Walliserseite, im mit Fichten und Lärchen bestückten Wald mit anliegenden Mooren (Bestandteil des Inventars des dortigen Landschaftsschutzgebietes), Bränden durch Funkenwurf von Dampffahrzeugen vorzubeugen, wurde, zwischen der Rätischbachbrücke (km 42,0) und dem Lehnenviadukt Eischflüe (km 43.4) oberhalb des Restaurants Rhonequelle, eine Sprinkleranlage montiert. Die erforderliche Wassermenge, die auch für die beiden Wasserkrane im Bahnhof Oberwald ausreichen muss, wird zwei, das Bahntrasse querenden Oberflächen-gewässern unterschiedlichen Charakters (ruhig/turbulent) entnommen.

Es werden zwei ungleiche Wasserspeicher gebaut. Damit das Funktionieren der Sprinkler- und Druckreduzierventile nicht durch Schwemmgut und Sand beeinträchtigt wird, übernehmen die Wasserspeicher auch Reinigungsfunktionen. Die Wasserfassung 1 bezieht das ruhige Wasser nach dem Teichdurchlauf unterhalb des Restaurants Rhonequelle. Sie besteht zurzeit aus einem Provisorium und ist nicht Gegenstand dieses Aufsatzes. Die Wasserfassung 2 (Foto nächste Seite), zwischen dem Lehnenviadukt Mässweid bei km 44,7 und dem Rhoneviadukt bei km 44,9, bezieht turbulentes Wasser direkt aus dem Wildbach. Im September 2010 wurden an ihr aufgrund von Betriebserkenntnissen Justierungsarbeiten vorgenommen.

## 2. Funktionsweise der Wasserfassung 2

Sie besteht aus zwei, nebeneinander stehenden, 3 Meter hohen Zylindern unterschiedlichen Durchmessers. Ab der höher gelegenen Fassungsrinne mit Schieber tritt das turbulente Wasser über ein PE-Rohr von 100 mm lichter Weite bei A (siehe Skizze Seite 8) in den kleineren Zylinder, den Entlüfter ein. Hier werden die von

Laub und Sand durchsetzten Strudel beruhigt und die aufsteigenden Luftblasen über das Verbindungsrohr H und den Überlauf E wieder der Aussenwelt zugeführt. Mit dem Entlüften des Systems wird erreicht, dass die Luftblasen keine Schläge und Schäden an den Druckreduzierventilen verursachen. Über das tiefer gelegene Rohr B wird das beruhigte Wasser tangential in den Speicher/Entsander von 2 Meter Durchmesser eingeleitet. Durch die eingeleitete Rotationsbewegung sinkt der Sand auf den trichterförmigen Speicherboden ab. Das Schwemmgut steigt hoch und gelangt über den trichterförmigen, zentral angeordneten Überlauf E wieder in den Bach zurück. Die Versorgung der Rundkreis- und Segmentregner (Aktionsradius ca. 16 Meter) und der Wasserkrane erfolgt über den Anschluss C. Der Anschluss D dient nach dem Schliessen des obgenannten Schiebers der Entleerung der Wasserfassung nach Saisonende.

Der Einlauf des Entsanderrohres F befindet sich oberhalb und der Auslauf unterhalb des Bahntrasses. Der Rohreinlauf taucht bis knapp über den trichterförmigen Speicherboden ab. Mit der Füllung des Speichers entweicht im Entsanderrohr Luft via die syphonartige Schikane am Rohrende. Durch die schwindende Luftmenge entsteht im Rohr gegenüber aussen ein Unterdruck. Erreicht das Wasser die Horizontale des Rohres, diese liegt etwas tiefer als der Überlauf E, plätschert dieses auf der andern Seite nach unten und nimmt zunehmend das kleiner werdende Luftvolumen ein. Sobald die Wassersäule ein entsprechendes Ausmass erreicht hat, überwindet sie die Schikane beim Auslauf. In diesem Moment entsteht im Rohr eine Saugwirkung, die den abgelagerten Sand hochreisst.

Sinkt der Wasserspiegel wieder unter die Rohröffnung G wird Luft angesaugt und die kompakte Wassersäule im Rohr F



Foto: Martin Müller

*Sprühregen unterhalb Restaurant Rhonequelle  
Bruine d'arrosage à la hauteur du restaurant Rhonequelle*

reisst durch den entstehenden Strudel ab. Entsprechend dem Füllvorgang wiederholt sich dieser Zyklus.

### 3. Rundkreis- und Segmentregner, Hydraulik

Die beiden Wasserfassungen 1 und 2 sind via ein Druckreduzierventil, ca. 40 Höhenmeter talwärts der Fassung 1, untereinander verbunden. An dieser Stelle wird der Druck der Fassung 2 der Fassung 1 angepasst. Damit wird bezweckt, dass auch die Regner zwischen der Fassung 1 und dem Druckreduzierventil mit genügend Druckwasser versorgt werden.

In der Regel bilden 3 Rundkreisregner mit je einem Speivermögen von 50 lt/min eine Gruppe. Sie sind in einem Schacht zusammengefasst (Foto) und an der durchgehenden Versorgungsleitung angeschlossen. Um nicht ungewollte Objekte duschen zu müssen, ist der Einsatz der Segmentregner nur an exponierten Stellen (z. B. in Strassennähe) vorgesehen. In den Schächten, die sich im vorbeschriebenen Geländeabschnitt in einem Abstand von ca. 90 Metern folgen, befinden sich auch Löschwasser-



Foto: Martin Müller

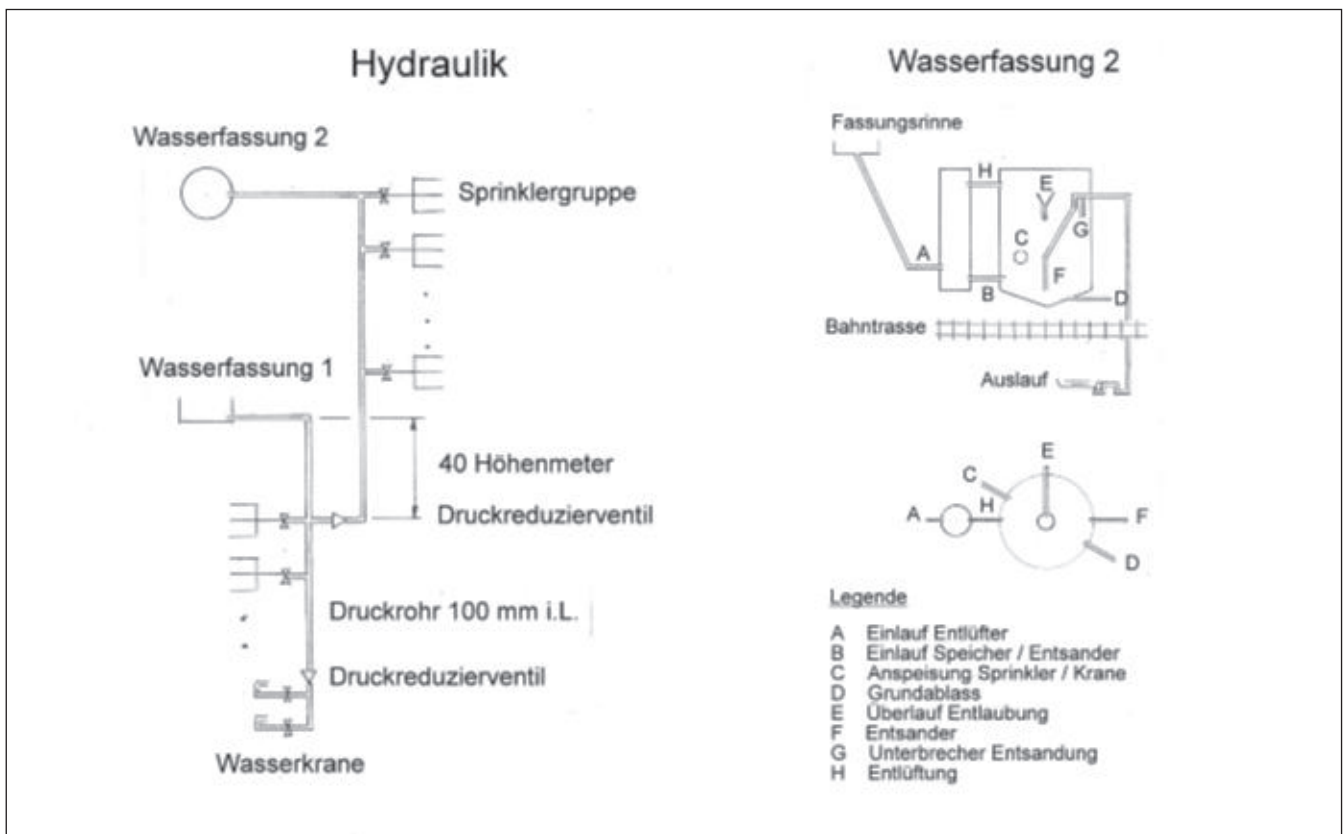


Foto: Martin Müller

Sprinklerschacht 14 Lammern  
Regard 14 à Lammern

anschlüsse für Schlauchleitungen. Da die Leitungen nicht frostsicher verlegt werden konnten, sind zu deren Einwinterung Entwässerungsschieber eingebaut worden. Jede der 25 Sprinklergruppen wird elektrisch über ein 10-Watt-Magnetventil gesteuert. Damit kann man nicht nur den un-

terschiedlichen Feuchtigkeitsverhältnissen von Waldabschnitten und besonnten Böschungen gerecht werden, sondern auch die Beregnungsdauer beeinflussen. Ein gestaffelter Betrieb mit Niveauüberwachung beugt denn auch einer ungewollten Entleerung der Speicher vor. Eine derarti-



ge Situation darf nicht eintreten, da das turbulente, ungefilterte Bachwasser ansonsten Entlüfter, Speicher und Entsan-der überbrückt und mit den Ablagerungen an den Sprinklerventilen Undichtheiten und vorzeitiger Verschleiss verursacht. Zudem wäre die Löschwassermenge nicht mehr sichergestellt.

Die Speicher sichern über ein weiteres Druckreduzierventil auch die erforderliche Wassermenge von ca. 800 Liter an den beiden Wasserkränen im Bahnhof Oberwald für die Dampfloks ab. Die Steuerung

der Bewässerungsanlage erfolgt durch Bildung von Schachtgruppen (Kaskaden) und erfolgt intervallweise noch von Hand. Zur Automatisierung muss vorerst das Zusammenwirken all der obgenannten Vorgaben und Gegebenheiten in den jeweiligen Betriebsphasen beobachtet und ausgewertet werden. Dazu gehören auch die eingangs erwähnten Optimierungsarbeiten. Die selektive Ansteuerung der einzelnen Schachtgruppen bedingt zudem noch den Bau einer Steuerungseinrichtung und die Verlegung von Steuerkabeln.

Mit dem Berechnen des Trasses wird aktiv Brandverhütung gepflegt und das Zufügen von Schäden an Unbeteiligte verhindert. Analog von Medikamenten hat diese Vorsorge auch Nebenwirkungen wie z. B. die Förderung des Pflanzenwuchses. Die Unterhaltsplanung wird daher auf diesem Streckenabschnitt eine intensivere Vegetationskontrolle vorsehen müssen.

*Quellen:*

*Ernst Kull, Utzigen, Manfred Willi, Goldau*

## Ausfahrt mit historischem Zug an den Genfersee

# Mit «Mikado» und Ae 4/7 zum Geburtstag

**Von Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission**

*BRUGG (fi) – Die Wiederherstellung der Dampflokomotive 141.R.1244 «Mikado», der traditionelle Gönneranlass der SFB und der 70. Geburtstag von Walter Benz sind mit einer Fahrt vom Aargau an den Genfersee gefeiert worden.*

Eigentlich müsste man die Reihenfolge umkehren: Walter Benz, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in unzähligen Funktionen engagiert, hat am 13. Mai sein 70. Lebensjahr vollendet. Die ganze Furka-Familie gratuliert herzlich und wünscht ihm weiterhin Gesundheit und Schaffenskraft.

Benz hat das Aarauer Werkstatt-Team und Kunden seines Treuhandbüros eingeladen. Die Stiftung schloss sich mit der Gönnerveranstaltung an. Weiter war eine grössere Gruppe Mikado-Leute mit auf dem elf Wagen zählenden Zug, der von der «Mikado» gezogen und von der Ae 4/7 11026 mit Strom versorgt wurde.

### Regen- und Schweröl-Spritzer

Die Fahrt begann in der «Mikado»-Heimat Brugg, führte über Aarau und Olten, wo weitere Gäste zustiegen, nach Herzogenbuchsee. Dort wurde ein Halt zum Was-

serfassen eingeschaltet. Weiter ging es auf der alten Strecke nach Bern und schliesslich nach Freiburg, wo der Mittagessenhalt geplant war. Ein Teil der Reisegesellschaft verpflegte sich in den beiden Speisewagen. Die Gäste des Jubilars und der Stiftung assen im «L'Aigle Noir», hoch

über dem Saane-Graben. Bei dieser Gelegenheit begrüßte Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl die Sponsoren, dankte für ihr Engagement und informierte über die beiden Projekte «HG 4/4» und «Remise Realp». Danach wurde die Fahrt in Richtung Genfersee fortgesetzt. Den Bahnhof Lausanne wollte man eigentlich nur durchfahren. Wegen eines Defekts musste jedoch angehalten werden. Der Schweröl-Schlauch vom Tender zur Lok hatte ein Leck. Dieses konnte nach einiger Zeit von der «Mikado»-Crew mit Feuerwehr-Material behoben werden. Mit rund anderthalbstündiger Verspätung



Foto: Hansueli Fischer

*Die «Mikado» vor dem Start zur Jubiläums-Nostalgiefahrt in Brugg.  
A Brugg, la « Mikado » avant le départ pour le voyage nostalgique du jubilé.*

ging es nach Chavornay zum Wasserfassen und schliesslich dem Jura-Südfuss entlang nach Biel. Hier wurde angehalten, um die Eiligen auf die Regelzüge umsteigen zu lassen. Der Rest der Fahrt mit Wasserfassen in Grenchen Süd verlief problemlos. Bei der Rückkehr der zufriedenen Reisegesellschaft in Brugg um 21.40 Uhr hielt sich die Verspätung in Grenzen.

### Historische Lokomotiven

Die «Mikado» ist 1946 bei den Montreal Locomotive-Works gebaut und von 1947 bis 1975 von den französischen Staatsbahnen SNCF betrieben wurde. Sie wurde vor der Verschrottung gerettet und seit 1997 wieder aufgearbeitet. Dabei wurde sie mit der modernsten Zugsicherung ausgerüstet. Die mit Schweröl befeuerte Lok hat eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und eine Leistung von 2930 PS bei 70 km/h. Mit 30 Kubikmeter Wasser und 13 Kubikmeter Schweröl wiegt sie 192 Tonnen. Die Achsfolge ist 1'D'1. Die 1934 von BBC und SLM gebaute Ae 4/7 wurde von den SBB zuerst im Schnellzugs- und später im Güterzugsbetrieb eingesetzt. Mit einer Vmax 100 km/h und einer Leistung von 3060 PS bei 70 km/h hat sie ähnliche Daten wie die Dampflok. Sie wiegt 118 Tonnen und wird vom Verein «Mikado» zur Versorgung von Speisewagen und Heizung des Nostalgiezuges eingesetzt.



Foto: Hansueli Fischer

Der 70 Jahre junge Walter Benz (Mitte) beim Jassen im Speisewagen. Dans la voiture-restaurant, Walter Benz, jeune septuagénaire (m), joue au jass.



Foto: Hansueli Fischer

Die prachtvoll restaurierte Dampflokomotive beim Wasserfassen in Herzogenbuchsee. La locomotive à vapeur magnifiquement restaurée fait le plein d'eau à Herzogenbuchsee.

### Erfolgreiche Aktion

## Die Gewinner des Fotowettbewerbs stehen fest

### Bernd Hillemeyr, Vizepräsident VFB

Bei dem Fotowettbewerb des VFB hatten sich 67 Fotofreunde mit insgesamt 185 Bildern beteiligt. Unter allen Einsendern wurden im Rahmen der Delegiertenversammlung am 9. April in Olten die Gewinner des Fotowettbewerbs ausgelost. Als Glücksfee agierte dabei Irène Schär.

Der Hauptpreis, eine Fahrt 1. Klasse über die Furka-Bergstrecke mit Mittagessen für 2 Personen geht an **Roger Schmid** aus Jona. Je über ein Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke» können sich **Werner Bäuerle** aus Winterthur, **Markus Gmür** aus Dietlikon, **Alan Hawkins** aus Erlinsbach und **Johannes Merk**

aus Winterthur freuen. Eine DVD von der Furka-Bergstrecke erhalten **Jürg Bollier** aus Staad, **Hansjörg Gassmann** aus Wauwil, **Norbert Kaufmann** aus Reinach, **Hans-Josef Ritter** aus Meckenheim (D) und **Hans-Peter Stähli** aus Spreitenbach. Herzlichen Glückwunsch an die Gewinner. Sie wurden bereits verständigt und die Preise versendet.

Eine Jury hat die schwere Aufgabe, aus den Einsendungen die 20 besten Bilder zu ermitteln. In der nächsten Ausgabe werden wir Ihnen das Siegerbild und weitere Bilder des Wettbewerbs vorstellen.

## Thomas Piller – neuer Sicherheitsbeauftragter der DFB

Interview mit Peter Schwarzenbach, Personalchef

**P. Schwarzenbach:** *Thomas, Du bist neu als Sicherheitsbeauftragter in der GL der DFB. Du löst den bisherigen Amtsinhaber, Thomas Maurer, der aus beruflichen Gründen zurückgetreten ist, ab. Die Leser möchten nun wissen, wer Du bist und woher Du kommst.*

Th. Piller: Zuerst einmal herzlichen Dank für die Gelegenheit, mich hier vorzustellen. Ich heisse Thomas Piller, geboren wurde ich am 5. November 1958 in Huttwil. Meine Kindheit verlebte ich in Rohrbach, leider ohne Geschwister. Die Primarschule besuchte ich in Rohrbach, die Sekundarschule im Nachbarort Huttwil. Damit ich meinen Berufswunsch, Bahnbetriebsdisponent, erfüllen konnte, besuchte ich anschliessend die Verkehrsschule. Am 7. April 1975 habe ich meine Ausbildung bei den SBB begonnen, welche ich dann im März 1977 beendet hatte. Nach einer Zeit der Wanderjahre (damals üblich) wurden wir in Oftringen ansässig. Im Jahre 1981 habe ich mich mit Elisabeth verheiratet, am 9. September 1983 kam unsere Tochter Susan zur Welt, welche uns mittlerweile zu 3-fachen Grosseltern gemacht hat, und am 17.11.86 erblickte Matthias das Licht der Welt. Von 1990–2000 arbeitete ich auf immer grösseren Bahnhöfen, und wechselte dann Mitte 2010 in den Verwaltungsdienst der damaligen Betriebsführungsregion Solothurn Aargau. Ich arbeite seit diesem Zeitpunkt als Bau-/Betriebsplaner und befasse mich mit Umbauten in Bahnhöfen sowie in Projekten wie Automatisierung von Bahnhöfen und Strecken und Ersatz von Betriebs-Telefon-Anlagen.

**P. Schwarzenbach:** *Wie bist Du zur DFB «gekommen», was macht Dir hier Freude?*

Th. Piller: Lange Zeit war die DFB für mich ein Verein, der sich zum Ziel gesetzt hat, die alte Furka Bergstrecke zu erhalten, aber mehr wusste ich nicht davon. Im Fernsehen hatte ich die Sendung des

Rücktransports der Loks aus Vietnam gesehen, aber mehr wusste ich nicht. Ein Arbeitskollege, Thomas Maurer, hat mich dann in eine Diskussion über dampfbetriebene Strecken auf die DFB eingeladen. Ich durfte ein Schnupperweekend als Fahrdienstleiter absolvieren. Hier hat mich dann der Virus erwischt. Mit Freude arbeite ich hier in einer sehr angenehmen und kollegialen Umgebung. Das hat dann den Ausschlag gegeben, einen Teil meiner Freizeit an der Furka zu verbringen. Mit der Zeit habe ich mich in verschiedene Projekte eingearbeitet und kann viel aus meiner Arbeit als Bauplaner bei den SBB verwenden und mein Netzwerk erweitern und verwenden. Im Sommer 2010 wurde ich angefragt, ob ich die vakante «Stelle» des SIBE bei den DFB übernehmen würde. Nach einer Bedenkzeit und Ausdiskutieren in der Familie



habe ich zugesagt, und freue ich auf die gute Zusammenarbeit im Team DFB. Ich muss auch hier einen grossen Dank an meine Frau richten, welche doch nun diverse Wochenenden und Tage auf mich verzichten «muss».

**P. Schwarzenbach:** *Herzlichen Dank Thomas für das interessante Interview. Ich hoffe, dass Du weiterhin Freude an Deiner Aufgabe hat, und wünsche Dir und natürlich allen DFBlern einen guten Start in die neue Saison.*

## Zum 25-Jahr-Jubiläum der DFB AG

Von Hans-Walter Beyeler und Eugen Wintsch

*Es war einmal – so fangen alle Märchen an,  
so auch die Geschichte der DFB AG begann.  
Gegründet wurde sie vor 25 Jahren,  
damals sind keine Züge mehr über die Furka gefahren.*

*Unsere Pioniere und Fronis leisteten an der Furka-Bergstrecke viel harte Arbeit,  
und heute steht das ganze Trasse für passquerende Züge bereit.  
Wir feierten Wiedereröffnung in Oberwald und Gletsch im August letztes Jahr,  
mit dem Einfahren in Oberwald wurde der Traum Wirklichkeit und wahr.  
Vorbei ist der Dornröschenschlaf an der Furka – sie erstrahlt in neuem Licht,  
Gäste aus aller Welt erleben statt Tunnel-Dunkel wieder helle Furka-Sicht.*

*Wir alle sind aufgerufen, uns weiter einzusetzen – mit Kopf, Herz und Händen,  
und nicht zuletzt auch mit grosszügigen finanziellen Spenden,  
um die Eröffnungsfreude zum nachhaltigen Erfolg im Betrieb zu wenden,  
denn das Happy-End unseres Märchens darf niemals enden!*

*Es gilt, miteinander an der Zukunft zu bauen, um auch in den nächsten Jahren,  
dampfend, fröhlich und stolz mit der DFB von Realp nach Oberwald zu fahren.  
Der König der Alpenzüge ist der Glacier-Express von RhB und MGB.  
Hoch lebe seine Königin – die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG.*

# Aktiver VFB: Workshop, Sektionspräsidentenkonferenzen, Delegiertenversammlung

Von Robert Frech, Julian Witschi, Bernd Hillmeyer (Texte), und Ruedi Traub (Fotos)

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist mit Elan ins Jahr 2011 gestartet. Der Zentralvorstand organisierte einen Workshop für die Datenbank-Verantwortlichen der Sektionen, führte in Mannheim und Würenlingen erstmals seit Jahren wieder Sektionspräsidentenkonferenzen durch und lud in Olten zur Delegiertenversammlung.

Von den zwölf eingeladenen Sektionen waren zehn mit 1–2 Personen vertreten. Eingangs des Datenbank-Workshops erwähnten Robert Frech (Präsident VFB) und Walter Lüthi (Präsident Sektion Aargau) die Bedeutung des «uniformierten» Auftritts (Corporate Identity) der Bahn. Nebst dem Logo in allen Briefversänden, sollten auch die Fronis in offizieller Funktion, d.h. an Ausstellungen, Messen oder öffentlichen Auftritten mit entsprechenden Kleidern, angeschrieben mit «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» auftreten. Er erläuterte die neue Organisationsstruktur des Zentralvorstandes und den zugehörigen Verantwortlichkeiten.

Zum eigentlichen Thema informierte Robert Frech ausführlich über den Aufbau der VFB-Datenbank, über deren Sicherheit gegen Fremdeinwirkung und die eigentliche

Nutzung der Datenstämme durch die Sektionsverantwortlichen. Er machte auf das aktuelle Datenschutzgesetz aufmerksam, welches beim VFB entsprechend einen sehr hohen Stellenwert einnimmt.

Simone Hurter erklärte den Ablauf bei den Mitgliedermutationen, welche jährlich in der Grössenordnung von 1500 liegen. Der Pflege der Mitgliedschaft wird eine grosse Bedeutung beigemessen. Bezahlt ein Mitglied den Beitrag nicht, so muss dem Grund nachgegangen werden. Nebst den üblichen Schreiben engagiert sich auch ein Vorstandmitglied einer Sektion, wie der anwesende Präsident dieser Sektion blumig schilderte.

Pepi Helgs erklärte die Charakteristika der VFB-Datenbank AXL. Sie ist ein Universalinstrument für KMU und Vereine. Mit ihr kann man Mitgliederdatenbanken, aber auch Buchhaltungen führen. Es werden regelmässig Backups der aktuellen Daten angelegt, welche in einer Kaverne in den Schweizer Alpen aufbewahrt werden.

Zugang zu der Datenbank haben nur wenige Personen mit persönlichen Passwörtern. «Für die internationalen Vereinbarungen gilt eine neue Adressstruktur – die

«Fünfte» Adresslinie. Man schreibt nicht mehr «CH-8008 Zürich», sondern «8008 Zürich» und auf der Zusatzlinie «Switzerland». Die Zustellbarkeit von Postsendungen lässt, wie überall, zu wünschen übrig. So «verschwinden» auch in der Schweiz Personen, die Sendung wird retourniert mit dem Vermerk «Adressat unbekannt». Nach den vormittäglichen Ausführungen führte Walter Lüthi durch die Werkstatt. Zentral sind die beiden neuen Personenwagen, welche noch in diesem Jahr auf der Strecke in Betrieb genommen werden. Hautnah konnte man auch den Benzintriebwagen Cfmh 2/2 Nr. 21 FO bestaunen, seit kurzem Eigentum der Stiftung Furka-Bergstrecke. Anschliessend gaben sich die Teilnehmer dem währschaftigen Mittagessen aus der Kantine, zubereitet vom Peter Debrunner, hin. Die Gebäulichkeiten können übrigens zu Geburtstagen, Firmenanlässen und Schulungen gegen Voranmeldung beansprucht werden, auch die technischen Projektionseinrichtungen sind vorhanden. Essen und Trinksame werden organisiert oder können einem Catering-Unternehmen übertragen werden.

Am Nachmittag instruierte Heinz Unterweger die Teilnehmer an Hand von konkreten Beispielen, wie mit Hilfe des Programmes Excel die Mitgliederlisten ab Datenbank zu Tabellen gewandelt und nach Wunsch formatiert werden können. Ein spezielles Augenmerk wurde auf die Erzeugung von Klebeetiketten für Briefversände gelegt. Allen Teilnehmern wurde eine komplette Dokumentation in Papierform sowie eine dazugehörige CD abgegeben.

In der Schlussrunde wurde betont, dass dieser Workshop sehr willkommen und gut organisiert war. Solche Veranstaltungen wären auch für andere Themen hoch willkommen. Die Veranstaltung endete gegen 16.00 Uhr, sodass alle noch rechtzeitig ins wohlverdiente Wochenende nach Hause zurückreisen konnten.

## Workshop für Mitgliederdienste der CH-Sektionen vom 19. Februar 2011 «Aufbau- und Nutzungsmöglichkeiten der VFB-Datenbank»

Unter Mitwirkung von Simone Hurter (Mitgliederdienst), Heinz Unterweger (Vizepräsident Sektion Aargau) und Pepi Helg (Kassier VFB) werden in der Wagenwerkstatt der Sektion Aargau die CH-Sektionsverantwortlichen für den Mitgliederdienst ausgebildet.

## Workshop Sektionspräsidentenkonferenz DV- und ZV-Sitzungen

An der ZV-Sitzung vom 26.2.2011 waren die Vorbereitung zur Sektionspräsidentenkonferenz und die Zwischenberichte aus den Ressorts die Kernpunkte. Die Sektionspräsidentenkonferenz am 12. März 2011 wurde von vielen Präsidenten besucht, welche Aufschlussreiches über die neue ZV-Struktur, das Projekt «Change» und die Anforderungen an die Fronis erfuhren. Wichtige Ansätze für ein DFB-Archiv erfuhren man an der 3. ZV-Sitzung vom 25. März 2011 in Brugg. Schliesslich fand die DV des VFB am 9. April 2011 in Olten statt.

## Erste Sektionspräsidentenkonferenz seit sechs Jahren

Von Robert Frech

Nachdem von den Delegierten im November 2010 die neuen VFB-Statuten verabschiedet wurden, erlauben diese dem Zentralvorstand erstmals wieder Sektionspräsidentenkonferenzen durchzuführen. Diese Anlässe geben den Vereinsvorständen und dem ZV die Möglichkeit, sich direkt mit wichtigen Anliegen des VFB auszutauschen. Eine erste solche Konferenz fand am 12. März 2011 in Würenlingen statt. Auf die Einladung meldeten sich zehn Sektionen mit je zwei Vertretern an. Schwerpunkte waren die Bekanntgabe der neuen ZV-Struktur mit den entsprechenden Verantwortlichkeiten der einzelnen Ressorts.

Als Erstes wurde das Ressort Sektionsbetreuung installiert, welchem mindestens drei Personen angehören sollen. Neben Irène Schär und Wolfgang Hänsel, der in den ZV gewählt werden soll, wird eine weitere Person für die Betreuung der Nordwestschweiz und der Romandie mit Französischkenntnissen gesucht.

Ein weiteres Schwerpunktsthema war die Mitgliederwerbung. Diese muss in allen Sektionen kräftig intensiviert werden. Das Ziel ist ein jährlicher absoluter Zuwachs von 300 Neumitgliedern. Seit dem 2005 ist der Verein alljährlich gewachsen. Robert Frech dankte den Sektionen für das bisherige grosse Engagement.

Wolfgang Hänsel ist damit beauftragt, der Mitgliederwerbung einen einheitlichen Auftritt des VFB zu verhelfen und die entsprechende Unterstützung für Anlässe in den Sektionen zu gewährleisten. Dazu gehört auch der Aufbau einer Verteilorganisation für Drucksachen der DFB-Gruppe. Neu übernimmt Julian Witschi das Ressort Medien und Kommunikation. Ziel ist es, dass die DFB-Gruppe mit einer Stimme nach aussen kommuniziert und in regelmässigen Abständen über die DFB in den Medien berichtet wird.

Ein weiteres Thema war der hohe Stellenwert der Freiwilligenarbeit im VFB. Bernd Hillemeyr erörterte die zukünftigen erhöh-



Foto: Ruedi Traub

*Auch Hanspeter Walker, Kassier und Mitgliederdienst, der Sektion Gotthard scheint die Gesellschaft am Apéro bei strahlendem Sonnenschein in Würenlingen zu geniessen. Hanspeter Walker de la Section Gotthard, caissier et service des membres, semble apprécier l'agréable compagnie et le soleil resplendissant lors de l'apéro à Würenlingen.*



Foto: Ruedi Traub

*VFB-Präsident Röbi Frech erklärt die neue ZV-Struktur, das Projekt «Change» und die Ergebnisse aus dem Workshop «Mitgliederdienst» (rechts Julian Witschi) / Röbi Frech, le président de l'ALSF, explique la nouvelle structure du CC, le projet « Change » et les résultats de l'atelier de travail « Service membres ».*



Foto: Ruedi Traub

*Angeregt unterhalten sich Peter Schwarzenbach und Max Graf  
Peter Schwarzenbach et Max Graf ont une conversation animée*

ten Anforderungen an die Freiwilligenarbeit und die Koordination zur Verbesserung der Effizienz der anfallenden Arbeiten an der Strecke.

Max Graf, als Vertreter der Stiftung, stellte das Projekt für ein Leitbild der dfb-Gruppe vor. Es geht um eine gemeinsame Grundausrichtung und Werte von Verein, AG und Stiftung Furka-Bergstrecke. Weiter empfahl er den Sektionen bei Gesuchen an die kantonalen Lotteriefonds dringend mit der Stiftung zusammenzuarbeiten.

Über den Betrieb und die Baugruppenorganisation orientierten DFB-Personalchef Peter Schwarzenbach und DFB-Marketingchef Paul Güdel über die Fahrsaison 2011 und 2012.

Fazit der Konferenz:

- Aufbau eines sektionsübergreifenden Werbeteams
- Aufbau einer Verteilorganisation in den Sektionen für Drucksachen
- Aufruf zur besseren Zusammenarbeit mit der Stiftung bei Spendengesuchen an institutionelle Organisationen
- Aufruf zur Anpassung der Sektionsstatuten an die VFB-Stauten

## Ordentliche Delegiertenversammlung vom 9. April in Olten

### Von Julian Witschi

Grösster Anlass im VFB ist die Delegiertenversammlung, welche am 9. April in Olten stattfand. 37 Delegierte aus 22 von 23 Sektionen nahmen teil. Nur die Sektion Oberbayern liess sich wegen den erst wenige Tage zuvor erfolgten Neuwahlen entschuldigen. Vor dem offiziellen, statutarischen Teil orientierten Thomas Schubiger (Stv. Leiter Betrieb DFB AG) und Peter Riedwyl (Präsident des Stiftungsrates SFB) über Neuigkeiten aus ihren Organisationen.

Die Jahresrechnung, der Jahresbericht des ZV und die Berichte von Revisoren und Geschäftsprüfungskommission wurden genehmigt und der Zentralvorstand entlastet. Bei den anstehenden Wahlen

des Zentralvorstands und der Revisoren wurde das gesamte Team in ihren Ämtern bestätigt. Wolfgang Hänsel aus der Sektion Innerschweiz wurde neu in den Zentralvorstand gewählt. Die Geschäftsprüfungskommission besteht jetzt leider nur noch aus Madeleine Letter. Der ZV wird sich bemühen, hier weitere Kandidaten zu finden. Weiter wurde beschlossen, die Mitgliederbeiträge 2012 unverändert zu belassen.

Die Finanzen des VFB sind nach den Worten von Finanzchef Pepi Helg gesund und erfreulich. Im vergangenen Jahr generierte

der Verein aus Mitgliederbeiträgen und Spenden rund 548'000 Franken. Davon gingen rund 88'000 an die 23 Sektionen und 281'000 Franken als Unterstützung an die DFB AG. Weitere 23'000 Franken wurden für Reservebeiträge an DFB AG und SFB verbucht, 20'000 Franken gingen an die Wagenwerkstatt Aarau und 20'000 Franken wurden für das Projekt Chronik/Archiv zurückgestellt. Nach weiteren Aufwänden – insbesondere für das «dampf an der furka», Drucksachen, Rechnungsversand und Administratives – blieb ein Überschuss von 7777.98 Franken.



Foto: Ruedi Traub

*Pepi Helg und Peter Riedwyl konnte man trotz Finanzen zum Lächeln bringen  
On a fait sourire Pepi Helg et Peter Riedwyl, malgré les finances*



Foto: Ruedi Traub

*Bruno Letter und seine Frau Madeleine / Bruno Letter et son épouse Madeleine*



Foto: Ruedi Traub



Portrait des neu gewählten Wolfgang Hänsel in der ZV. / Portrait du nouvel élu, Wolfgang Hänsel

Foto: Ruedi Traub



VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeyr in blendender Laune / De bonne humeur : Bernd Hillemeyr, vice-président de l'ALSF

Foto: Ruedi Traub



Thomas Schubiger (Stv. Leiter Betrieb DFB AG) / Thomas Schubiger (rempl. chef du service d'exploitation DFB SA)

Foto: Ruedi Traub



Martin Fränsing (Leiter Souvenirhandel) / Martin Fränsing, responsable du marché de souvenirs.

Foto: Ruedi Traub



Claude Solioz, der unermüdlich Übersetzer, arbeitet im Hintergrund / Claude Solioz, le traducteur infatigable, travaille dans l'ombre

Der Mitgliederbestand hat leider die 8000-Marke im Jahr 2010, welche als Zielvorgabe galt, nicht knacken können. In diesem Bereich müssen die Aktivitäten vermehrt verstärkt werden. Der ZV unterstützt die Sektionen aktiv in ihren Bemühungen Mitglieder zu werben. Der Verein möchte jährlich um 300 Neumitglieder wachsen – kein leichtes Vorhaben. Es gelingt nur, wenn alle Sektionen aktiv mithelfen.

ZV-Präsident Robert Frech durfte abschliessend den Preis für die beste Baugruppe vergeben. Der Wanderpokal ging dieses Mal nicht an eine der Fronigruppen, die an der Strecke tätig sind, sondern an die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt in Aarau, die sich ebenso in besonderer Weise für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke verdient machen.

## Treffen der deutschen Sektionen in Mannheim vom 19. Februar 2011

### Von Bernd Hillemeyr und Julian Witschi

Am 19. Februar 2011 trafen sich in Mannheim Vertreter der Sektionen in Deutschland und den Niederlanden. In Mannheim war 1989 bei einem Treffen die Basis zur Gründung der deutschen Sektionen gelegt worden. Jetzt geht es nicht mehr um den Wiederaufbau, sondern um den Erhalt der Furka-Bergstrecke. Besprochen wurde Organisatorisches zu den Internetauftritten und -kontakten sowie zum Beitragseinzug. Karlheinz Orth überbrachte die Grüsse der DFB AG und ori-

enterte über den Betrieb. Er rief dazu auf, einen Nachfolger für seinen Sitz im Verwaltungsrat zu suchen. Bernd Hillemeyr, der im Zentralvorstand als Vizepräsident auch die nicht-schweizerischen Sektionen betreut, orientierte über die Organisation der Baueinsätze, die nach der Eröffnung der ganzen Furka-Bergstrecke weiter professionalisiert werden müssen.

### Unerlässliche Mitgliederwerbung

Schwerpunkt des Treffens war die Mitgliederwerbung, kämpfen einige Sektionen doch mit stagnierenden oder gar rückläufigen Mitgliederzahlen. Plädiert wurde für die Aktion **«Jedes Mitglied wirbt ein Mitglied»**. Erfolgreiche sollen mit einer Preisauslosung belohnt werden. Wichtig an Werbeanlässen sei, dass auch die Standbetreuer selber Begeisterung für die Furka-Bergstrecke vermitteln und das Gespräch suchen. Das Modell der Steffenbachbrücke der Sektion Rhein-Main steht auch anderen Sektionen für Werbeaktionen zur Verfügung. Aktualisiert wird die Powerpoint-Präsentation über den VFB. Die Teilnehmer der Tagung vereinbarten, am 15. Oktober ein nächstes Treffen wiederum in Mannheim einzuberufen.

Die Schweiz wurde durch das ZV-Mitglied Julian Witschi vertreten. Er orientierte über die Aktivitäten des Zentralvorstandes und der Schweizer Sektionen, Schwerpunkt Mitgliederwerbung.

## Workshop Aarau



Foto: Ruedi Traub

Das Entrée für das währschafte Essen in der Kantine. / L'entrée du repas copieux à la cantine. Von links nach rechts / De gauche à droite : Robert Frech, Gerard Geist, Wolfgang Hänsel, Pepi Helg.



Foto: Ruedi Traub

Die mit viel Liebe und handwerklichen Fähigkeiten hergestellte Sitzbank aus Eschenholz. / La banquette en bois de frêne, faite avec beaucoup d'amour et de savoir-faire des artisans.



Foto: Ruedi Traub

Die beiden Personenwagen B 2206 und B 2210 sehen der Vollendung entgegen. Nächstens werden die Aluminiumbleche mit Farbe versehen. / Les deux voitures-voyageurs B 2206 et B 2210 attendent la finition. Prochainement, les tôles d'aluminium seront peintes.



Foto: Ruedi Traub

Walter Lüthi erörtert die Pläne über die zukünftigen Renovationen des Benzintriebwagens Cfmh 2/2 Nr. 21 FO. / Walter Lüthi discute de la future rénovation de l'automotrice à essence Cfmh 2/2 no. 21 FO.



Foto: Ruedi Traub

Interessiert folgen Bruno Letter (Präs. Sektion Zürich), Gerard Geist (Sektion Holland), Paul Tschudin (Präs. Sekt. Nordwestschweiz) und Bruno Rütli (Dampfzweigen Ostschweiz) den Ausführungen von Walter Lüthi / Bruno Letter (prés. section Zürich), Gerard Geist (section Hollande), Paul Tschudin (prés. section Nordwestschweiz) et Bruno Rütli (Dampfzweigen Ostschweiz), écoutent les explications de Walter Lüthi.



Foto: Ruedi Traub

Gerard Geist, Delegierter der Sektion Holland / Gerard Geist de la Section Hollande



# HOTEL EUROPA

ST. MORITZ

*Erlebnis Dampfbahn Furka*

*Erlebnisse im Engadin:*

*Glacier Express, Berninalinie*

## Hotel Europa ★★★★★ St. Moritz

St. Moritz ohne Allüren. 4 Sterne Komfort im Engadin. Eine ausgezeichnete Küche, ein grosser Wellnessbereich mit Schwimmbad und vielen kostenlosen Inklusivleistungen zeichnen unser Hotel Europa aus. Wir legen Wert auf höchste Qualität auf allen Ebenen und stehen für ein moderates Preisniveau. Wir sind durch und durch Gastgeber.

*Wir freuen uns auf Sie.*

## Das Engadin

Grandiose Bergwanderungen in einem Licht von impressionistischer Magie. Packender Sport in allen Spielarten. Durchatmen in prickelnder, würziger Höhenluft. Köstliche Engadiner Küche. Heilquellen mit jahrtausenderalter Tradition.

## Aktuell:



**Das Hotel Europa bietet allen VFB/DFB Mitgliedern exklusive Sonderkonditionen.**

- Doppelzimmer Süd **CHF 176.-** (statt CHF 225.-)
- Doppelzimmer Nord/Ost (mit Balkon) **CHF 166.-** (statt CHF 213.-)
- Grand-Lit Zimmer (Budget-Zimmer) **CHF 144.-** (statt CHF 185.-)
- Einzelzimmer **CHF 176.-** (statt CHF 225.-)

*Gültig die ganze Sommersaison 2011.*

*Die Preise verstehen sich pro Person und pro Nacht.*

## Leistungen inkludiert:

- 5-Gang-Halbpension (HP ab 3 Nächten buchbar)
- 30 kostenlose Europa Extras
- Nutzung aller Bergbahnen im Engadin und ÖV (ab 2 Nächten)



## HOTEL EUROPA

ST. MORITZ

CH-7512 Champfèr - St. Moritz

T +41 (0) 81 839 55 55

F +41 (0) 81 839 55 56

E-Mail: [info@hotel-europa.ch](mailto:info@hotel-europa.ch)

[www.hotel-europa.ch](http://www.hotel-europa.ch)



# Polen: Ein Reiseziel für Bahnfreunde

Von Fritz Schmutz, Vizepräsident Sektion Zürich

*Der Vizepräsident der Sektion Zürich, Fritz Schmutz, möchte gerne Reisen für Bahn-Enthusiasten nach Polen vermitteln. Er kann sich vorstellen, dass umgekehrt bald auch zahlreiche Polen auf der Furka-Bergstrecke fahren werden. Eine erste Reise wird voraussichtlich gegen Ende August 2011 stattfinden.*

Die Furka-Bergstrecke wurde mit Hilfe von hunderten Enthusiasten wieder restauriert und kann heute in ihrer ganzen Länge betrieben werden. Dass die Polen sich für diese Bahn besonders interessieren, liegt daran, dass Polen ein Land mit grosser Schmalspur-Geschichte ist. Aber auch dort wurden leider sehr viele Strecken aufgegeben und man versucht nun, wenigstens die touristisch attraktiven ebenfalls wiederzubeleben.

Seit einem ersten Kontakt zwischen dortigen Bahn- und Tourismus-Fachleuten und der Sektion Zürich des VFB, anlässlich der Fespo 08 ist auch in Polen die Dampfbahn über die Furka weitherum bekannt. Seit her sind die gegenseitigen Kontakte noch intensiviert worden, und zwar durch die Vermittlung unseres immer sehr aktiven Mitgliedes Tadeusz in Glattbrugg.

Als Resultat liegt nun ein für uns sehr attraktiver Reise-Vorschlag vor, und zwar in einer «Maximalversion» von 8 Tagen, inkl. An-/Rückreise. Der Vorteil ist, dass dabei nur Westpolen bereist wird, wo Deutsch noch sehr verbreitet ist. Selbstverständlich wird aber eine lokale Reiseleitung angeboten.

Der Schreibende hat vor, eine Erkundungsreise zu unternehmen, wobei die vielfältigen Angebote getestet und davon die attraktivsten ausgewählt werden können, mit der Absicht, wenn möglich das Programm in max. 6 Tagen ohne Stress zu bewältigen. Der erste Reisetrip ist in KW 34. Es wäre schön, wenn mich dabei eine Test-Gruppe von Interessierten, zusammen mit Tadeusz, begleiten würde. Das Ziel wäre, das für uns interessanteste

Programm auszuwählen, das man im Idealfall in der Zukunft regelmässig aus-schreiben könnte und dies sogar in verschiedenen Varianten bezüglich Dauer und Schwerpunkte (Bahnen/Geschichte/Natur/Archäologie/Kultur)

Die Kosten werden erschwinglich sein; dies dank günstiger Flugtarife und da die Organisation nicht über ein profitorientiertes Reisebüro läuft, sondern von Bahnfreunden professionell erledigt wird. Sie hängen natürlich auch von der Teilnehmerzahl ab.

Da hinter diesem Reiseprogramm auch regionale und nationale Tourismus-Organisationen stehen, zeigt, dass Polen daran interessiert ist, den Ferien- und Reiseverkehr zwischen den beiden Ländern zu beleben, und zwar in beiden Richtungen und auch für günstige Familien-Ferien. So ist es wohl nur eine Frage der Zeit, bis die erste polnische Gruppe eine Reise über die Furka bucht!

**Reise:** Flug Zürich–Berlin v.v.; mit Bus Hinreise via Posen nach Znin und Rückfahrt Wolsztyn–Berlin. Dazwischen historische Bahnreisen oder Bus.

**Übernachtungen:** gute Mittelklasse-Hotels, 3–4 Nächte Znin, eine Nacht in Wolsztyn.

**Programm-Punkte:**

**Znin,** alte, sehr schön zwischen Seen und Wäldern gelegene Stadt im Kreis Kujawen-Pommern.

Fahrt mit Schmalspurbahn zum Museum in Wenecja (siehe DadF 1/11, S.7); geführte Besichtigung.

Historisches Spektakel «Die Wenecja-Nacht mit Lokomotiven und Folklore», Besichtigung Znin, u.a. mit Lubostron-Palast.

**Bydgoszcz** (Bromberg), Besichtigung der Firma PESA SA, zuständig für die Modernisierung des Rollmaterials der Staatsbahn, (auch international aktiv) Altstadt, Brombergerkanal, Mlynska-Insel.

**Torun,** Besichtigung der Altstadt (Unesco Welterbe). Fahrt mit Schmalspurbahn Znin–Gasawa-Biskupin–Rogowo.

Weitere Besuche/Besichtigungen in Znin und Umgebung:

«Zaurolandia» (Dinosaurierpark), Westerstadt «Silverado City», Domstädtchen Gniezno, Insel Lednica, Treffen mit der Folklore-Gruppe Paluki und historische Salzgrube.

Zum Abschluss ist in Znin ein Treffen und Nachtessen mit dem Bahn- und Museumspersonal vorgesehen.

Die letzte Etappe ist ein Besuch in Wolsztyn mit Besichtigungen der Stadt und des nationalen Lok-Werkes, verbunden mit Fachreferaten von Spezialisten des Depots.

Unverbindliche Anmeldungen für die Testreise, unter Angabe der Anzahl Teilnehmer (natürlich auch aus D-Sektionen) bitte bis Ende Juni an:

Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37, CH-8307 Effretikon; fritz.schmutz@dfb.ch

Die Angemeldeten werden das «vorselektionierte» Reiseprogramm mit ungefähren Kosten, spätestens Ende Juli erhalten.

## Aufruf für Dampfreisen

### Begleitete Reisen zur Dampfbahn Furka Bergstrecke

Möchten Sie einen geführten Ausflug zur Furka Dampfbahn unternehmen, dann wählen Sie aus meinen 7 angebotenen Ausflügen aus dem letzten Heft

**Dampf an der Furka 1/2011, Seite 27.**

Man kann auch unterwegs zusteigen.

Bruno Rütli, Reiseleiter, 9204 Andwil

## Begegnungstag der Angehörigen des Lawinenunglücks vom 15. Mai 1965

Durch meine Nachforschungen im letzten Jahr sind mir nun alle Adressen der Geschwister oder Kinder derjenigen Personen bekannt, die auf der Unglückslok Nr. 10 waren. Auch Freunde oder Studienkollegen zähle ich dazu. Die Neugestaltung des Unfallkreuzes im letzten Jahr mit der Einsegnung am Unfallort hat mich veranlasst, eine Zusammenkunft dieser Leute zu organisieren. Sie wurde auf den 23. Juli 2011 in Oberwald festgelegt.

Nach unserer Begegnung ab 10 Uhr im Hotel Furka, mit Apéro und Mittagessen, werden wir um 13.55 Uhr mit dem Dampfzug über die gesamte Strecke, vorbei am Gedenkkreuz, bis nach Realp fahren.

Jetzt sind aber alle von mir reservierten Plätze in diesem Zug schon von den Angehörigen bereits ausgebucht. Viele Personen haben mich angefragt, ebenfalls mitzukommen, was somit am Samstag

nicht mehr möglich ist. Deshalb habe ich am Sonntag, 24. Juli, nochmals 30 Plätze reserviert, diese aber im Vormittagszug, welcher um 10.30 Uhr Oberwald verlässt. Dazu meine Idee: Man kann am Samstag um 10 Uhr bereits am Apéro mitmachen, auch für das Mittagessen ist genügend Platz. Somit ist für alle eine persönliche Begegnung mit den «Angehörigen» gewährleistet. Nach einem freien Nachmittag (es gibt ja sicher genug zu sehen) und Übernachtung, treffen wir uns wieder am Sonntagmorgen um 10 Uhr am Bahnhof Oberwald DFB. Ich begleite euch auf dem Zug bis Realp und erkläre alles auf der Strecke.

Wer diese Fahrt am Sonntag mitmachen möchte, kann sich bei mir melden. Ich habe die 30 Bahnbillette reserviert. Die Reihenfolge der Anmeldungen bis 30 Personen gewährt die sichere Teilnahme.

*Der Organisator*



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

### Das Schwungrad meint...

## Nach 30 Jahren wieder die gesamte Strecke

Jetzt steht unsere erste Fahrsaison über die gesamte Furka Bergstrecke bevor. Der Winter hat es wieder einmal gut gemeint mit uns, sind doch dieses Jahr keine ausserordentlich grossen Schneefälle und Lawinen zu verzeichnen gewesen. Für die Schneeräummannschaft also wieder Normalarbeit. Was an Schäden an der Gleisanlage festgestellt wurde, weiss ich zur Zeit meines Schreibens (Anfang Mai) noch nicht. Ich hoffe, nicht allzu viel.

Mein letztes Thema war ja «Nägel mit Köpfen». Auf dem Bild ist mein Schwellennagel, den ich aus Vietnam als Souvenir nach Hause gebracht hatte. Heute dient er als «Briefbeschwerer» auf meinem Schreib-

tisch. Nägel mit Köpfen wollen wir alle weiterhin für unsere Dampfbahn machen. Wir wollen unser «Erreichtes» doch der Nachwelt weitergeben. Das ist unser edelstes Ziel, damit möglichst lange diese dampfende Nostalgie-Epoche bei unseren Nachkommen weiterleben darf.

Die heutigen Jugendlichen haben vielleicht nicht die Eltern oder Grosseltern, die noch im Dampf-Zeitalter aufgewachsen sind. Wer aber dieses Glück hat, wurde bestimmt durch sie über unsere Dampfzüge informiert. Da kann man vor Ort eins zu eins an einer Dampflok den Grosskindern alles erklären, wie und warum und womit diese schwere Lok eigentlich fährt.

Wir sind bei der DFB eine kleine Gruppe, welche Begleitungen während der Fahrt über die Strecke und auch Depotbesichtigungen macht. Man kann uns anfordern (Reisedienst DFB), je nach Gruppengrösse werden 1 oder 2 Personen am Ausgangsbahnhof die Reisenden «übernehmen». Viele Informationen auf der Strecke oder beim Depot werdet ihr erfahren und kompetente Antworten auf eure Fragen kennen wir ebenfalls. Bitte rechtzeitig anfragen. Die zu bezahlende Gebühr geht vollumfänglich in die Kasse der DFB, denn auch wir leisten Frondienst.

Ich wünsche allen, welche dieses Jahr eine Fahrt in unserer schönen Bergwelt unternehmen, dass sie gutes Wetter haben und viel Schönes erleben dürfen und zufrieden ihren Freunden davon weitererzählen können.

*Gute Fahrt wünscht euch  
Euer Schwungrad*



# ABENTEUER GRIMSELPASS ROTTEN- SCHLUCHT

## Neu: Kombi-Spezialbillett

## ab Meiringen

An Wochenenden vom 1. Juli bis 11. September 2011

Das Platzangebot ist beschränkt.

Gültig für eine Hin- und Rückreise ab Meiringen mit dem Postauto durch die wilde, karge Gebirgslandschaft des Grimselpasses, geprägt von Stauseen, Kraftwerkanlagen und Granitgestein zum alpinen Knotenpunkt Gletsch. Das Angebot umfasst ausserdem eine Ausflugsfahrt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke durch die romantische Rottenschlucht Gletsch – Oberwald oder Oberwald – Gletsch in 2.Klasse.

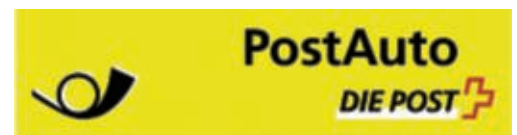
**Verkauf der Spezialbillette ausschliesslich im Postauto**

**Platzreservation Gletsch – Oberwald / Oberwald – Gletsch nur bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke möglich:**

Die Sitzplätze müssen **vor Reiseantritt** reserviert werden. Der Verkauf der Kombi-Spezialbillette erfolgt nur gegen Vorlage einer schriftlichen Reservierungsbestätigung der Plätze in der Dampfbahn.

Bitte die elektronische Platzreservation benützen:

Internet: [www.dfb.ch/reisedienst](http://www.dfb.ch/reisedienst)



**Preise:** **ab Meiringen**

|            | 1/1          | 1/2-Abo     | GA           |
|------------|--------------|-------------|--------------|
| <b>CHF</b> | <b>77.60</b> | <b>52.–</b> | <b>44.40</b> |

Informationen:

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

[www.oberwaldgletsch.ch](http://www.oberwaldgletsch.ch)

[www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)

Weitere Informationen siehe auf der Rückseite



## Fahrplan 2011

**Samstag  
Sonntag**  
2. Juli bis  
11. Sept.

**Freitag  
Samstag**  
1. Juli bis  
10. Sept.

### Anreise nach Meiringen

#### via Brünig:

|           |    |       |       |
|-----------|----|-------|-------|
| Basel SBB | ab | 07.15 | 10.15 |
| Zürich HB | ab | 08.04 | 11.04 |
| Luzern    | ab | 08.55 | 11.55 |

#### via Bern:

|                |    |       |       |
|----------------|----|-------|-------|
| Basel SBB      | ab | 08.01 | 10.01 |
| Zürich HB      | ab | 08.02 | 10.02 |
| Bern           | ab | 09.04 | 11.04 |
| Interlaken Ost | ab | 10.04 | 12.32 |

### Postauto:

|                       |           |              |              |
|-----------------------|-----------|--------------|--------------|
| <b>Meiringen Post</b> | <b>ab</b> | <b>11.00</b> | <b>13.30</b> |
| <b>Gletsch Post</b>   | <b>an</b> | <b>12.30</b> | <b>14.54</b> |

### Dampfbahn:

|                     |           |              |              |
|---------------------|-----------|--------------|--------------|
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>ab</b> | <b>13.20</b> | <b>16.05</b> |
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>an</b> | <b>13.50</b> | <b>16.35</b> |

### Postauto:

|                       |           |              |              |
|-----------------------|-----------|--------------|--------------|
| <b>Oberwald MGB</b>   | <b>ab</b> | <b>15.30</b> | <b>17.04</b> |
| <b>Meiringen Post</b> | <b>an</b> | <b>17.14</b> | <b>18.39</b> |

### Heimreise ab Meiringen

#### via Brünig:

|              |    |       |       |
|--------------|----|-------|-------|
| Meiringen ZB | ab | 17.46 | 18.46 |
| Luzern       | an | 19.04 | 20.04 |
| Zürich HB    | an | 19.56 | 20.56 |
| Basel SBB    | an | 20.44 | 21.44 |

#### via Bern:

|                |    |       |       |
|----------------|----|-------|-------|
| Meiringen ZB   | ab | 17.21 | 18.44 |
| Interlaken Ost | an | 17.55 | 19.24 |
| Bern           | an | 18.52 | 20.23 |
| Zürich HB      | an | 19.58 | 21.28 |
| Basel SBB      | an | 19.57 | 21.32 |

**Nur  
Sonntag**  
3. Juli bis  
11. Sept.

### Anreise nach Meiringen

#### via Brünig oder Bern: siehe oben

### Postauto:

|                       |           |              |
|-----------------------|-----------|--------------|
| <b>Meiringen Post</b> | <b>ab</b> | <b>13.30</b> |
| <b>Oberwald MGB</b>   | <b>an</b> | <b>15.08</b> |

### Dampfbahn:

|                     |           |              |
|---------------------|-----------|--------------|
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>ab</b> | <b>16.25</b> |
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>an</b> | <b>16.55</b> |

### Postauto:

|                       |           |              |
|-----------------------|-----------|--------------|
| <b>Gletsch Post</b>   | <b>ab</b> | <b>17.20</b> |
| <b>Meiringen Post</b> | <b>an</b> | <b>18.39</b> |

### Heimreise ab Meiringen

#### via Brünig oder Bern: siehe oben



## Preise des Kombi-Spezialbilletes

Nur gültig in den links aufgeführten Fahrplanverbindungen

### Reisende ohne Ermässigungskarten:

Spezialbillett ab Meiringen: CHF 77.60

### Inhaber von 1/2-Preis-Abonnements:

Spezialbillett ab Meiringen: CHF 52.—

### Inhaber von Generalabonnements und GA-Tageskarten:

Spezialbillett ab Meiringen: CHF 44.40

### Im Kombi-Spezialbillett eingeschlossene Leistungen:

- PostAuto von Meiringen via Grimselpass nach Gletsch / Oberwald
- Dampfbahn-Erlebnisfahrt von Gletsch nach Oberwald 2.Klasse (oder umgekehrt)
- PostAuto von Oberwald / Gletsch–Grimselpass nach Meiringen
- Zuschlag Alpine Ticket im PostAuto auf Hin- und Rückfahrt (bei GA)

### Ermässigung für Familien:

Mit der Junior- und Enkelkarte fahren Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre in Begleitung mindestens eines Eltern- oder Grosselternteils im PostAuto und in der Dampfbahn gratis. Die Platzreservierung im Dampfzug ist für alle Reisenden obligatorisch.

## Platzreservierungen

### Platzreservierung im Postauto:

Es ist keine Platzreservierung von Einzelplätzen möglich. Für Gruppen ab 10 Personen ist die Reservierung ab/nach Meiringen obligatorisch.

Telefon 058 / 448 20 08 E-Mail: interlaken@postauto.ch

### Platzreservierung bei der Dampfbahn obligatorisch:

Bitte die elektronische Platzreservierung benützen:

Internet: [www.dfb.ch/reisedienst](http://www.dfb.ch/reisedienst)

Für Auskünfte: Telefon DFB-Reisedienst 0848 000 144

Aus technischen und betrieblichen Gründen behält sich die Dampfbahn Furka-Bergstrecke vor, die Züge zwischen Oberwald und Gletsch kurzfristig mit Diesellok statt Dampflok zu führen.



**A** MGBahn ♦ DFB  
**USFLUGSTICKET**  
**OBERWALD – GLETSCH**

**ABENTEUER**

# **DAMPF ROTTENSCHLUCHT**

## **Neu: Spezialbillett 2.Klasse, gültig zwei Tage**

Gültig für eine Hin- und Rückfahrt von/nach einem Einsteigebahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn nach Oberwald sowie eine Ausflugsfahrt mit Dampf Oberwald–Gletsch–Oberwald in allen fahrplanmässigen Zügen. Betriebssaison Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB): Freitag bis Sonntag vom 25. Juni bis 2. Oktober 2011 sowie täglich vom 11. Juli bis 21. August 2011 (Platzangebot beschränkt)

**Verkauf der Spezialbillette an allen bedienten Bahnhöfen der MGBahn und durch MGB-Zugpersonal  
Keine Ausgabe an Billettautomaten möglich.**

**Oberwald–Gletsch–Oberwald: Platzreservation ausschliesslich bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke**  
Die Sitzplätze müssen **vor Reiseantritt** reserviert werden.

Der Billettverkauf erfolgt nur gegen Vorlage einer schriftlichen Reservierungsbestätigung.

Bitte die elektronische Platzreservation benutzen:  
Internet: [www.dfb.ch/reisedienst](http://www.dfb.ch/reisedienst)



### **Preisbeispiele in der 2. Klasse:**

|                     |            | <b>1/1</b>   | <b>1/2-Abo</b> |
|---------------------|------------|--------------|----------------|
| <b>ab Andermatt</b> | <b>CHF</b> | <b>62.80</b> | <b>51.40</b>   |
| <b>ab Fiesch</b>    | <b>CHF</b> | <b>61.20</b> | <b>50.60</b>   |
| <b>ab Visp</b>      | <b>CHF</b> | <b>79.20</b> | <b>59.60</b>   |

Informationen:  
[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
[www.oberwaldgletsch.ch](http://www.oberwaldgletsch.ch)  
[www.mgbahn.ch](http://www.mgbahn.ch)

**Weitere Informationen siehe auf der Rückseite**





## Fahrplan-Vorschläge 2011

### Zermatt – Visp – Brig – Fiesch – Oberwald – Gletsch Hin- und Rückfahrt

|              |    |       |       |       |
|--------------|----|-------|-------|-------|
| Zermatt      | ab | 06.13 | 07.39 | 09.39 |
| St. Niklaus  | ab | 06.52 | 08.15 | 10.15 |
| Stalden-Saas | ab | 07.12 | 08.38 | 10.38 |
| Visp         | ab | 08.08 | 09.08 | 11.08 |
| Brig         | ab | 08.23 | 09.23 | 11.23 |
| Mörel        | ab | 08.33 | 09.33 | 11.33 |
| Fiesch       | ab | 08.58 | 09.58 | 11.58 |
| Münster VS   | ab | 09.26 | 10.26 | 12.26 |
| Oberwald MGB | an | 09.38 | 10.38 | 12.38 |

|                     |           |              |              |              |              |
|---------------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Verkehrszeit</i> |           | <b>11</b>    | <b>11</b>    | <b>10</b>    | <b>11</b>    |
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>ab</b> | <b>10.30</b> | <b>11.00</b> | <b>13.55</b> | <b>14.30</b> |
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>an</b> | <b>11.00</b> | <b>11.30</b> | <b>14.20</b> | <b>15.00</b> |

|                     |           |  |              |  |              |              |
|---------------------|-----------|--|--------------|--|--------------|--------------|
| <i>Verkehrszeit</i> |           |  | <b>11</b>    |  | <b>12</b>    | <b>13</b>    |
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>ab</b> |  | <b>13.20</b> |  | <b>15.30</b> | <b>16.05</b> |
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>an</b> |  | <b>13.50</b> |  | <b>16.00</b> | <b>16.35</b> |

|              |    |  |       |  |       |       |
|--------------|----|--|-------|--|-------|-------|
| Oberwald MGB | ab |  | 15.13 |  | 16.13 | 17.13 |
| Münster VS   | an |  | 15.26 |  | 16.26 | 17.26 |
| Fiesch       | an |  | 15.56 |  | 16.56 | 17.56 |
| Mörel        | an |  | 16.24 |  | 17.24 | 18.24 |
| Brig         | an |  | 16.33 |  | 17.33 | 18.33 |
| Visp         | an |  | 16.50 |  | 17.50 | 18.50 |
| Stalden-Saas | an |  | 17.20 |  | 18.20 | 19.20 |
| St. Niklaus  | an |  | 17.38 |  | 18.38 | 19.38 |
| Zermatt      | an |  | 18.14 |  | 19.14 | 20.14 |

### Göschenen / Disentis – Andermatt – Oberwald – Gletsch Hin- und Rückfahrt

|              |    |       |  |       |
|--------------|----|-------|--|-------|
| Göschenen    | ab | 09.12 |  | 12.12 |
| Andermatt    | ab | 09.37 |  | 12.37 |
| Realp        | ab | 09.50 |  | 12.50 |
| Oberwald MGB | an | 10.11 |  | 13.11 |

|               |    |       |  |       |
|---------------|----|-------|--|-------|
| Disentis / M. | ab | 08.14 |  | 11.14 |
| Sedrun        | ab | 08.31 |  | 11.31 |
| Andermatt     | ab | 09.37 |  | 12.37 |
| Oberwald MGB  | an | 10.11 |  | 13.11 |

|                     |           |              |              |              |              |
|---------------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Verkehrszeit</i> |           | <b>11</b>    | <b>11</b>    | <b>10</b>    | <b>11</b>    |
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>ab</b> | <b>10.30</b> | <b>11.00</b> | <b>13.55</b> | <b>14.30</b> |
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>an</b> | <b>11.00</b> | <b>11.30</b> | <b>14.20</b> | <b>15.00</b> |

|                     |           |  |              |  |              |              |
|---------------------|-----------|--|--------------|--|--------------|--------------|
| <i>Verkehrszeit</i> |           |  | <b>11</b>    |  | <b>12</b>    | <b>13</b>    |
| <b>Gletsch DFB</b>  | <b>ab</b> |  | <b>13.20</b> |  | <b>15.30</b> | <b>16.05</b> |
| <b>Oberwald DFB</b> | <b>an</b> |  | <b>13.50</b> |  | <b>16.00</b> | <b>16.35</b> |

|              |    |  |       |  |       |
|--------------|----|--|-------|--|-------|
| Oberwald MGB | ab |  | 14.44 |  | 16.44 |
| Realp        | an |  | 15.05 |  | 17.05 |
| Andermatt    | an |  | 15.20 |  | 17.20 |
| Göschenen    | an |  | 15.42 |  | 17.42 |

|               |    |  |       |  |       |
|---------------|----|--|-------|--|-------|
| Oberwald MGB  | ab |  | 14.44 |  | 16.44 |
| Andermatt     | an |  | 15.20 |  | 17.20 |
| Sedrun        | an |  | 16.14 |  | 18.14 |
| Disentis / M. | an |  | 16.36 |  | 18.36 |



### Verkehrszeiten Dampfbahn Furka-Bergstrecke

**10** = Freitag, Samstag und Sonntag vom 25. Juni bis 2. Oktober 2011  
Täglich vom 11. Juli bis 21. August 2011

**11** = Samstag und Sonntag vom 2. Juli bis 11. September 2011

**12** = Sonntag vom 3. Juli bis 11. September 2011

**13** = Freitag und Samstag vom 1. Juli bis 10. September 2011

### Inhaber von General- abonnements und GA-Tageskarten:

Freie Fahrt bei der MGBahn, Spezialbillett für DFB zum ermässigten Pauschalpreis von CHF 40.–. Es ist ausschliesslich an den Bahnhöfen der MGBahn erhältlich.

### Ermässigung für Familien:

Mit der Junior- und Enkelkarte fahren Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre in Begleitung mindestens eines Eltern- und Grosselternteils gratis. Platzreservierung ist für alle Reisenden obligatorisch.

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

### Fahrpreise 2011 in CHF

| Abgangsbahnhof     | 1/1           | 1/2 Abo      |
|--------------------|---------------|--------------|
| <b>Zermatt</b>     | <b>128.40</b> | <b>84.20</b> |
| Täsch              | 122.00        | 81.00        |
| Randa              | 117.20        | 78.60        |
| Herbruggen         | 110.80        | 75.40        |
| <b>St. Niklaus</b> | <b>103.40</b> | <b>71.70</b> |
| Kalpetran          | 95.20         | 67.60        |
| Stalden-Saas       | 85.80         | 62.90        |
| <b>Visp</b>        | <b>79.20</b>  | <b>59.60</b> |
| <b>Brig</b>        | <b>72.40</b>  | <b>56.20</b> |
| Bitsch             | 69.80         | 54.90        |
| Mörel              | 67.60         | 53.80        |
| Betten Talstation  | 66.00         | 53.00        |
| Grengiols          | 64.40         | 52.20        |
| Lax                | 62.80         | 51.40        |
| <b>Fiesch</b>      | <b>61.20</b>  | <b>50.60</b> |
| Fürgangen-Bellwald | 58.00         | 49.00        |
| Niederwald         | 54.80         | 47.40        |
| Blitzingen         | 53.60         | 46.80        |
| Biel (Goms)        | 52.60         | 46.30        |
| Gluringen          | 51.60         | 45.80        |
| Reckingen          | 50.40         | 45.20        |
| <b>Münster</b>     | <b>48.00</b>  | <b>44.00</b> |
| Geschinen          | 46.80         | 43.40        |
| Ulrichen           | 45.60         | 42.80        |
| Obergesteln        | 44.80         | 42.40        |
| <b>Oberwald</b>    | <b>40.00</b>  | <b>40.00</b> |

|                  |              |              |
|------------------|--------------|--------------|
| Göschenen        | 72.40        | 56.20        |
| <b>Andermatt</b> | <b>62.80</b> | <b>51.40</b> |
| Hospental        | 62.80        | 51.40        |
| Realp            | 61.20        | 50.60        |

|                          |              |              |
|--------------------------|--------------|--------------|
| <b>Disentis / Mustér</b> | <b>80.00</b> | <b>60.00</b> |
| Sedrun                   | 75.30        | 57.60        |

GA-Abonnenten bezahlen für die Fahrt Oberwald–Gletsch–Oberwald den Pauschalpreis von CHF 40.00 pro Person

## Abschied Bruno von Rotz

*Die DFB-Kollegen trauern über den Hinschied von Bruno von Rotz.*

Er verstarb am 11. März 2011 im Alter von 50 Jahren an den Folgen eines schweren Unfalls, welcher sich in der Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit Anfang dieses Jahres ereignet hatte.

Bruno war bei der Bauabteilung der DFB ein geschätzter Kollege. Seit dem Jahr 2007 war er als ständiger Mitarbeiter bei der Schneeräumungsequipe und im Montageteam der Steffenbachbrücke engagiert.

Mit seiner äusserst zuverlässigen und besonnenen Art war der Obwaldner aus dem Melchtal ein sehr geschätzter und geeigneter Maschinist.

Sein Können war bei der anspruchsvollen Bedienung der schweren Schneeräummaschinen gefragt, auch die Winde für das Bewegen der Steffenbachbrücke wurde ihm anvertraut.

Am wohlsten fühlte sich Bruno im kleinen, vertrauten Kreis der eingeschworenen Mannschaft. Er hat mitgedacht, mitgearbeitet und mitgelacht. Er war kein Mann

der grossen Worte. Wenn er aber sprach, lohnte es sich, zuzuhören. Sei es, um von seiner Erfahrung zu profitieren, oder wenn er klar und unmissverständlich ein riskan-

tes oder ungeeignetes Vorgehen ablehnte. Er brauchte keine grossen Worte, wenn er sprach, wurde seine Meinung akzeptiert.

Die Nachricht von seinem Tod hat uns sehr traurig gemacht. Wir werden ihn nicht vergessen.



Foto: Regula Willi

Bruno von Rotz †

## Ausbildung der Baugruppenleiter

### Von Manfred Willi

Für die Ausbildung der Baugruppenleiter fanden zwei erfolgreiche Anlässe statt; am 26. März in Goldau für die Kollegen aus der Schweiz und aus Süddeutschland, und am 2. April in Greven (Westfalen) für die Baugruppenleiter aus Belgien, den Niederlanden und dem nördlichen Teil Deutschlands.

Die Teilnehmer des zweiten Baugruppenleiterkurses posieren vor dem Kurslokal in Greven.

*Von links nach rechts: Manfred Willi, Michel Grailet, Geert De Backer, Jochen Müller-Rochholz (Gastgeber), Guido Koops, Cor Leenders, Axel Schiele, Martin Miller, Walter Willi, Uwe Bukowski, Diederik van Nimwegen*

Foto: Manfred Willi



Das neue Gruppenhandbuch 2012 orientiert umfassend über die Dampfbahn

## Gruppenreisen 2012

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Zwanzig Seiten dick ist es, reichhaltig bebildert und lässt keine Fragen offen. Nicht nur Informationen über unser Rollmaterial enthält es, sondern auch Natur, Wanderungen und Verpflegungsmöglichkeiten.*

Ein sehr schöner Teil auf der Strecke ist der Abschnitt Oberwald–Gletsch oder umgekehrt. Hier bekommt man alles: Absenkbare Zahnstange, Nadelwald, Rhonebrücke, Kehrtunnel und natürlich den rauschenden Rotten. Diesem Teil gilt immer mehr Aufmerksamkeit. Gletsch, mit seinem geschützten Ortsbild, ist Ziel oder Anfang. Hier lässt es sich sein, schauen, essen, relaxen. Dicht nebeneinander lie-

gen das wunderschöne Hotel «Glacier du Rhône», die Anglikanische Kapelle, das Wasserforum, das Kraftwerk Gletsch und – modern – ein Kleinkraftwerk, welches immer noch funktioniert. Viele andere Einrichtungen darf man auch nicht vergessen wie Alpkäserei, Naturlehrpfad, Hydrometrische Station, antike Wetterstation und unseren hübschen Bahnhof. Der geneigte Leser merkt, es wird viel geboten. Für Gruppenleiter ein wahrer Fundus an Informationen. Alle Zugs- und Autoverbindungen, Preise, Reservationen und herrliche, animierende Fotos. Unsere Dampfloks werden in gedrängter Form vorgestellt.

Haben Sie übrigens gewusst, dass im alten Backhaus Familien bis vor kurzem backten? Heute sind Gruppen willkommen, welche nach alter Sitte ihr Brot herstellen möchten. Standort des Backhauses: Google → Oberwald Panorama

Das Buch ist ab 1.6.2011 verfügbar und kann gratis bezogen werden beim Souvenir-Shop, 041 870 07 86 oder souvenir@dfb.ch



Informationen Gruppenreisen 2012 Schweiz Bergsteck

Auf dem gut ausgebauten Bergwanderweg von Oberwald nach Gletsch

## Abenteuer Oberwald–Gletsch

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Mit Hansueli Fischers neuer Furka-Wanderkarte\* lässt sich der Weg nach Gletsch problemlos finden. In Blatt 7 ist es die Route 12.*

### Vorbemerkung

Die meisten Wanderwege im Furka-Gebiet sind «Bergwanderwege». Diese hat die Organisation «Schweizer Wanderwege» definiert:

«Bergwanderwege (T1, T2 bis T3 in der 6er-Skala) sind Wanderwege, welche teilweise unwegsames Gelände erschliessen. Sie sind überwiegend steil und schmal angelegt und teilweise exponiert. Besonders schwierige Passagen sind mit Seilen oder Ketten gesichert. Bäche sind unter Umständen über Furten zu passieren. Benützerinnen und Benützer von Bergwanderwegen müssen trittsicher, schwindelfrei und in guter körperlicher Verfassung sein und die Gefahren im Gebirge

kennen (Steinschlag, Rutsch- und Absturzgefahr, Wetterumsturz). Vorausgesetzt werden feste Schuhe mit griffiger

Sohle, der Witterung entsprechende Ausrüstung und das Mitführen topografischer Karten.»

Dieser Tatsache müssen Sie besonders Rechnung tragen, wenn Sie mit Kindern unterwegs sind. Zu empfehlen ist eine kurze Reepschnur (Durchmesser ca. 6 mm) von etwa 4 m Länge. Sie müssen Ihr Kind an der straffen Schnur dicht bei sich füh-



Foto: Ruedi Traub

*Die Brücke führt über den jungen Rotten, welcher sich mit lautem Rauschen bemerkbar macht. / Le pont franchit le jeune Rhône rugissant.*



Foto: Ruedi Traub

Unterwegs trifft man die hübsche Kapelle St. Niklaus. Sie ist einen Besuch im Inneren wert. / L'intérieur de la jolie chapelle St. Nicolas aussi vaut une visite.



Foto: Ruedi Traub

Eine sehr schöne Stelle. Gut ist die Furkastrasse und das Trassee der DFB zu sehen. / Une très belle place. On distingue bien la route de la Furka et le tracé du DFB.



Foto: Ruedi Traub

Bei «Bärfel» muss man sich entscheiden. Links geht es in die Beiz, geradeaus zum Wanderziel Gletsch. / A «Bärfel», il faut se décider. En prenant à gauche on va au bistrot, en continuant tout droit on avance vers le but, Gletsch.

ren, damit kann ein Ausrutscher verhindert werden. Ist das Seil nicht gespannt, können Sie das Kind unter Umständen nicht halten.

Internet: SAC Wanderskala

### Und nun zur Wanderung

Vom DFB-Bahnhof erreicht man das Dorf Oberwald, durchquert in nordöstlicher Richtung den schönen Nadelwald, überquert das Flüsschen «Goneri» und steigt zur St. Niklaus-Kapelle hoch (Punkt 1470). Der Wanderer erreicht nach ca. 10 Min. «Bärfel» (Punkt 1509) und folgt nun dem Weg Richtung Gletsch. Schon in zehn Minuten betritt man die Brücke über den jungen Rotten. Nun folgte der schönste Teil der Wanderung. Hoch über der Rhone rauscht tief unten der Fluss und gegenüber ist die Strasse zu sehen, vom Verkehr ist nichts zu hören, das Geräusch des Roten schluckt jeglichen Lärm. Bei Punkt 1623 ist Vorsicht geboten. In einigen Serpentina senkt sich der Pfad, abgesichert mit Seilgelenker, aber eben nicht ganz (Reepschnur für Kinder). Anschliessend folgt für Bähnler der Höhepunkt: Rhoneviadukt und Kehrtunnel-Ausgang. Eine neue Metall-Treppe führt daran vorbei. Bald darauf ist man fast schon am Ziel, noch die Strasse überqueren (Richtung Oberwald, ca. 20 m) und auf der anderen Strassenseite wieder Richtung Gletsch zur Schlussstrecke ansetzen. Insgesamt

ist man, je nach Kondition und Begleiter (Kinder) zwei bis drei Stunden unterwegs. Wanderungen werden in der Regel von unten nach oben durchgeführt. Ich ziehe diese Art ebenfalls vor, sie ist gelenkschonend. Die beschriebene Wanderung macht man vorzugsweise so, das steile

Stück von der Strasse bis zum Tunnel ist auch nicht ohne.

\* Die «Furka-Wanderkarte» kann an unseren Kiosken, online (souvenir@dfb.ch) oder Tel. 041 870 07 86 für CHF 18.80 erstanden werden.



Foto: Ruedi Traub

Der Höhepunkt für den echten DFB-Fan: Die Rhonebrücke und die offene Tür des Kehrtunnels. / Le point «culminant» pour les vrais fans du DFB : le pont sur le Rhône et le portail ouvert du tunnel hélicoïdal.

Auch bei der DadF sind geheime Projekte in Arbeit

## Die als Diesellok getarnte Dampflok («Bietschhorn»)

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Um allen Ansprüchen gerecht zu werden und den zu erwartenden Besucherstrom auffangen zu können, kommen die Verantwortlichen auf aussergewöhnliche Ideen.*

Peter staunte nicht schlecht, als er am 1. April in Realp weilte und zusah, wie ein konspirative Gruppe (hinter der Lok versteckt) ab Wasserkrän eine Flüssigkeit in das Auffanggefäss der HGm 4/4 einfüllte. Zuerst dachte er natürlich an Kühlwasser für die HGm 4/4 und erst als er sich der Rückseite der Lok zuwandte, bemerkte er, wie die ganze Seite geöffnet war und den Dampfkessel freigab. Die Idee ist, sollten Kontrolleure des BAV (Bundesamt für Verkehr) auftauchen, so ist die Lok perfekt getarnt (das BAV kennt natürlich alle unsere Loks und wären natürlich erstaunt, wenn auf einmal eine «Bietschhorn» auf-

tauchen würde) und erst während der Fahrt wird der Kamin ausgefahren und

hinterlässt die sehnhchst gewünschte Rauchfahne...



Foto: Peter Krauss, Sektion Stuttgart

Die «Speziallok» HGm 4/4, Mietobjekt der MG-Bahn in Realp  
La « locomotive spéciale » HGm 4/4, objet du MGB en location à Realp

In Grengiols (unterhalb Fiesch) blüht eine schöne, seltene Tulpenart

## Tulpen von Grengiols

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Kaum zu glauben, aber im Wallis blüht auf tausend Metern Höhe eine ganz seltene Tulpenart, welche es weltweit nur hier gibt. Die gedeiht ausschliesslich in Roggenäckern, normalerweise in der zweiten Maihälfte.*

Grengiols liegt auf einer Terrasse, hoch über dem Rhonetal. Zum Ort führt eine Strasse, im Tal ist die MGB-Station Grengiols. Das Tulpenfeld auf der «Chalberweid» ist leicht zu finden, der Weg ist ausgeschildert. Dieses wird heute von den Mitgliedern der Tulpenzunft, (tulpenzunft.ch.vu/), die 1996 zur Rettung der Grengier Tulpen gegründet wurde, in tradi-



Foto: Ruedi Traub

Auf dem Weg nach Grengiols angetroffen: Die Gm 4/4 71, in Oberwald im 2004, technisch gesehen ein «Krokodil», da einmal Einsatz in Finnland, «Elch» genannt. Hergestellt in der Arnold Jung, Lokomotiv-Fabrik. Unterdessen ist das Logo auf «Matterhorn/Gotthardbahn» umgespritzt worden. Sie wird zur Schneeräumung und Transporten auch von der dfb benutzt. / Rencontré sur le chemin vers Grengiols à Oberwald en 2004 : du point de vue technique, la Gm 4/4, produite dans les ateliers de locomotives Arnold Jung, est un « crocodile » ; aussi nommé « l'élan », car elle avait servi en Finlande, avant de venir au MGB. Depuis, le nouveau logo du « Matterhorn Gotthard Bahn » a remplacé celui du FO. La machine est aussi utilisée par le DFB pour le déneigement et pour les transports.

tioneller Art und Weise bewirtschaftet. Bis jetzt kennt man drei Tulpenarten: Die gelbe, die rot gestreifte und die rote Art (vor einigen Jahren entdeckt), lateinischer Name *Tulipa grengiolensis*. 1994 stellte der Staatsrat des Kantons Wallis (Conseil d'Etat), Exekutive, die Blume unter Schutz. Wenn Sie das nächste Mal im Goms unterwegs sind, machen Sie doch einen kurzen Halt in Grengiols, es lohnt sich!

Quelle: Tulpenring Grengiols



Foto: Ruedi Traub

Die rot gestreifte Form *T. grengiolensis forma rubra variegata* / L'espèce striée rouge *T. grengiolensis forma rubra variegata*



Foto: Ruedi Traub

Die rote Form *T. grengiolensis forma omnino-rubra* mit purpurfarbenen Staubbeuteln. / La forme rouge *T. grengiolensis forma omnino-rubra* avec des étamines couleur pourpre



Foto: Ruedi Traub

Die gelbe Form *T. grengiolensis forma omnino-lutea* / L'espèce jaune *T. grengiolensis forma omnino-lutea*



Foto: Ruedi Traub

Der Weg zum Tulpenfeld ist deutlich ausgeschildert.  
Le chemin vers le champ de tulipes est clairement signalisé.



Foto: Ruedi Traub

Und schon steht man vor dem herrlichen Tulpenfeld.  
Et nous voilà devant le magnifique champ de tulipes.



Foto: Ruedi Traub

Ein bunter Zug der MG-Bahn fährt über den Grengier-Viadukt  
Traction du MGB fraichissant le viaduc de Grengiols

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

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



## Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

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

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

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

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

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

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

mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)

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

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

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

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

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)  
 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

Aus zwei mach eins

## Nach dem Baustelleneinsatz ist der Geräte-Mechaniker gefragt

Von Peter Fischer

Zwei **Schotter-Stopfer «Wacker»** kommen defekt zurück von der Baustelle, einer löst immer die Sicherung aus und riecht verdächtig, der zweite macht nur kratzende Geräusche...



Foto: Peter Fischer

Drinnen sieht's nach der Demontage so aus:



Foto: Peter Fischer

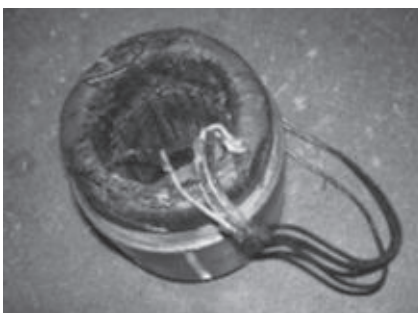


Foto: Peter Fischer

Beim ersten ist der Lüfter (Bild links) teilweise abgebrochen, als Folge überhitzte der Elektromotor und die Wicklung verbrannte. (Bild rechts)



Foto: Peter Fischer



Foto: Peter Fischer

Beim zweiten läuft das Kegelrad des Kurbeltriebs für den Schlagkolben sozusagen «auf dem Zahnfleisch.» Im Getriebegehäuse ein Gemisch von Fett und Stahlspänen, Zähne für einen Eingriff im Tellerrad lassen sich nur noch erahnen. (Bild links).

Als Vergleich im Bild rechts ein einwandfreies Kegelrad neben dem defekten !

Laut Hersteller belaufen sich die Kosten für die nötigen Ersatzteile auf über Fr. 4000.-!! Unser Bestand an solchen Stopfern ist zurzeit ausreichend, darum folgt der Entschluss: «Aus zwei mach eins.» Der funktionierende Motor des einen Gerätes wird mit dem einwandfreien Kurbeltrieb des anderen kombiniert. So kann mit zahlreichen Froni-Stunden, aber ohne weitere Kosten immerhin ein Stopfer «gerettet» werden!

Une espèce de tulipe rare et belle fleurit à Grengiols (en aval de Fiesch)

## Tulipes de Grengiols

De Ruedi Traub, Rédacteur

C'est à peine croyable, mais une espèce de tulipe unique fleurit en Valais à mille mètres d'altitude. Elle prospère exclusivement dans les champs de seigle, normalement durant la deuxième moitié de mai. Grengiols est situé sur une terrasse, loin au-dessus de la vallée du Rhône. Le lieu est desservi par une route, dans la vallée se trouve la station MGB Grengiols. Le champ de tulipes sur la «Chalberweid» (pâturage des veaux) est facile à trouver, le chemin qui y mène est signalisé. Le champ est exploité selon des méthodes traditionnelles par la corporation des tulipes (tulpenzunft.ch.vu/), qui a été fondée en 1996 pour le sauvetage des tulipes de Grengiols.

Jusqu'à maintenant, trois espèces de tulipes de Grengiols ont été répertoriées : la jaune, la striée rouge et la rouge (découverte il y a quelques années) au nom latin de *Tulipa grengiolensis*. En 1994, le Conseil d'Etat du Valais (exécutif) a placé la fleur sous protection.

Lors de votre prochain passage dans la vallée de Conches, faites donc un bref arrêt à Grengiols, cela vaut la peine!

Source: *Tulpenring Grengiols*

### Dank und Erinnerung

Der ZV möchte allen Mitgliedern danken, die den Jahresbeitrag 2011 schon einbezahlt haben. All jene, bei denen die Überweisung noch aussteht, möchte der ZV bitten, dies baldmöglichst zu tun! Vielen Dank.

*VFB-ZV Pepi Helg, Ressort Finanzen*



Coup d'œil dans l'atelier à Goldau

## Chasse-neige et chaudières en révision

De Hansueli Fischer

*Goldau (fi) – La révision du chasse-neige rotatif à vapeur Xrodt R 12 progresse, mais elle est régulièrement interrompue par des travaux urgents sur les locomotives à vapeur.*

Martin Horath, le mécanicien de locomotives du DFB exploite, avec une équipe forte de 10 personnes, un atelier du soir à Goldau, où sont réalisés des travaux sophistiqués sur les véhicules à propulsion à vapeur. Le team est indépendant, en ce sens qu'il ne soustrait pas de personnes à une autre place au DFB. Le budget du Train à vapeur n'est de plus pas alourdi par les frais pour la révision du chasse-neige rotatif. Chaque mardi soir, environ 5 artisans expérimentés y sont à l'œuvre de 17 à 21 heures.

### Chasse-neige rotatif R 12

Depuis 2002, le team Horath a fourni environ 8 900 heures de travail de bénévolat pour le R 12 les travaux auraient bien avancé, si entre-temps il n'avait pas fallu réviser la loc HG 2/3 «Weisshorn». Environ 100'000 francs ont été dépensés pour du matériel et des travaux faits par des tiers pour le R 12. L'équipe de révision elle-même a trouvé ces moyens financiers. Entre-temps, le groupe d'éjection, la machine à vapeur et la chaudière ont été restaurés. Actuellement, les travaux sont en cours sur la caisse en bois couverte de toile. Le tender attend sa cure de jouvence. L'installation d'un frein à crémaillère est un réel casse-tête. Il est éventuellement possible d'adapter un châssis du mécanisme de crémaillère d'une des locomotives ramenées du Vietnam. Martin Horath a prévu d'en discuter avec les gens de l'Office fédéral des transports. L'équipe espère terminer ses travaux en 2013, pour le centenaire du R 12. La vue d'une locomotive à vapeur poussant le chas-

se-neige déblayant la neige sur certains tronçons de la ligne sera saisissante.

### Locomotive no. 9

La chaudière de la locomotive à vapeur no. 9, qui est en révision à l'atelier à Coire, subit une cure de jouvence à Goldau. Elle est équipée de nouveaux tubes bouilleurs et surchauffeurs. Toutes les ancrures de plafond et toutes les entretoises de la chaudière, qui avait été confectionnées à Meiningen à l'époque, seront changées. Tous les trous ont été forés et sont prêts pour l'installation des nouveaux éléments. Un soudeur qualifié devra réaliser environ 1 100 soudures. La chaudière devrait être terminée pour été prochain et sera transférée à Coire.

### Locomotive à vapeur no. 4

Au cours de la dernière saison d'exploitation, des problèmes qui ne sauraient être ajournés se sont révélés sur la chaudière de la FO4 restaurée récemment à Coire. La chaudière est restée à l'atelier de Realp. Les nouvelles pièces sont préparées à Goldau. Il s'agit de 103 tubes bouilleurs, 15 tubes à fumée et 72 ancrures de toit vissées. En raison de leur forte mise à contribution, une attestation de qualité est nécessaire pour tous les matériaux utilisés. Selon l'évaluation faite par Martin Horath, environ 1 000 heures de travail seront nécessaires, notamment en raison des travaux de préparation de la chaudière. Ainsi, tous les filetages devront être refaits. Le taraud nécessaire à cet effet a été aimablement mis à disposition par le Dampfbahn Bern. Le team FO4 et des renforts sont engagés. Les travaux doivent être terminés pour le début de la saison, car la FO4 est indispensable à la Furka.

## Spécifications du Xrodt R 12

### Histoire

Le R 12 a été construit par la SLM à Winterthur en 1913 et mis en service la même année au Chemin de fer Rhétique (RhB). En 1926 et 1935, il avait été brièvement engagé pour le déneigement printanier aux cols de l'Oberwald et de la Furka. Il a été révisé à plusieurs reprises et engagé la dernière fois en 1956. En 1962 a eu lieu le dernier essai de pression dans la chaudière. En 1970, il a été remis au Chemin de fer musée Blonay-Chamby (BC), puis est passé au DFB en 1996 en échange contre le chasse-neige rotatif Xrodt 9214. Jusqu'en 2002, il était entreposé au dépôt de Gletsch, puis a été transféré à Goldau pour restauration.

### Technique

Le R 12 mesure 14'000 mm de long, le diamètre de ses roues est de 740 mm ; son poids à vide est de 44 t et son poids de service de 57 t. La chaudière, dont le diamètre moyen mesure 1370 mm, est dotée de 158 tubes bouilleurs et de 14 tubes à fumée. La surface totale de chauffe est de 110 m<sup>2</sup> et la pression de 13 bar. L'entraînement de la roue à pales est assuré par une machine compound à vapeur surchauffée, dont les cylindres ont un diamètre de 310 mm et une course de 450 mm, montée sur le châssis. Elle fournit une puissance de 600 CV. A partir du vilebrequin installé à angle droit par rapport à l'axe longitudinal de la locomotive, la force est transmise au moyen de roues d'engrenages coniques sur l'axe d'entraînement de la roue à pales qui fait 150 rotations par minutes quand la machine à vapeur en fait 270. Le rapport de transmission est donc de 1 :1,8.

D'Oberwald à Gletsch sur un sentier de montagne bien aménagé

## Aventure Oberwald–Gletsch

De Ruedi Traub, Rédacteur

*Avec la nouvelle carte de randonnée de la Furka de Hansueli Fischer\*, on trouve facilement son chemin pour Gletsch en suivant la route 12 décrite à la feuille no. 7 de ce guide (nommé par erreur Gletschboden).*

### Préliminaires

La plupart des chemins de randonnée dans la région de la Furka sont des sentiers de montagne. L'organisation Suisse Rando les a définis ainsi: «Les chemins de montagne (T1, T2 à T3) dans l'échelle de 6 niveaux, sont des chemins de randonnée pédestre qui passent à travers un terrain, la plupart du temps sans chemin clairement tracé. Ils sont fréquemment escarpés et étroits et parfois à des endroits exposés. Les passages particulièrement difficiles sont équipés de cordes ou de chaînes de sécurité. Ils impliquent parfois la traversée à gué des ruisseaux.»

«Les utilisatrices et utilisateurs des chemins de montagne doivent avoir le pied sûr, ne pas être sujets au vertige et être en bonne forme physique; ils doivent aussi connaître les dangers de la montagne (chutes de pierres, risque de glisser et de tomber, changement brusque du temps). Ils doivent porter de bonnes chaussures de montagne avec une semelle profilée, un équipement adapté au temps qu'il fait et avoir avec eux des cartes topographiques.»

Vous devez particulièrement tenir compte de ces dernières recommandations si vous vous promenez avec des enfants. Une cordelette de 4 m est dans ce cas recommandée (diamètre 6 mm). Vous devez tenir votre enfant près de vous au bout de la cordelette tendue, ainsi les glissades peuvent être évitées. Si la corde n'est pas tendue, vous ne pourriez peut-être pas retenir l'enfant.

### La randonnée

Depuis la gare MG/DFB on part vers le village d'Oberwald, on traverse la jolie forêt

de résineux en direction du nord, franchit la rivière «Goneri», puis on monte jusqu'à la chapelle St. Nicolas (point 1470). Dix minutes après, le randonneur atteint le lieu dit «Bärfel» (point 1509), puis on suit le sentier en direction de Gletsch. Après dix minutes déjà, on franchit le jeune Rhône sur un pont en bois. Suit alors la plus belle partie de la randonnée. Loin au-dessous, le Rhône tumultueux gronde dans les gorges, la route de la Furka est visible sur l'autre versant, mais on n'entend aucun bruit de trafic, le rugissement du fleu-

ve couvre tous les sons. La précaution est de rigueur au point 1623. Le chemin y est en pente abrupte, seulement partiellement sécurisé par des balustrades en cordage (ici, la cordelette pour enfants est utile!). Peu après, on arrive au point le plus enthousiasmant pour les amateurs de chemins de fer: le viaduc du Rhône et le portail du tunnel hélicoïdal. Un escalier métallique permet de contourner l'entrée du tunnel, puis on touche bientôt au but. On traverse la route (direction Oberwald, env. 20 m) et sur l'autre bord de la route on entame le dernier tronçon en direction de Gletsch. Il faut compter deux à trois heures pour le trajet complet, selon la condition physique et les accompagnants (enfants).

Les randonnées se font de préférence du bas vers le haut. Je préfère aussi cette fa-

## Offene Kaderstellen bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

1. Durch altersbedingte Rücktritte von Mitgliedern der DFB-Geschäftsleitung sind folgende Stellen neu zu besetzen:
  - 1.1. Eine Führungspersönlichkeit, die unseren jetzigen Geschäftsleiter entlassen und in Kürze dessen Funktion vollständig zu übernehmen gewillt ist.
  - 1.2. Leiter ZfW ( Leiter Zugförderung und Werkstätte ): Erfahrung im Bereich Eisenbahn-Rollmaterial-Unterhalt oder -Produktion wird vorausgesetzt.
2. Zur Verstärkung des Kaderns unserer Bauabteilung suchen wir:
  - 2.1. Stellvertreter des Leiters Bahntechnik: Erfahrungen in den Bereichen Gleisbau, Tief- oder Hochbau ( Maurer-Polier, Bauleiter, Gleisbauer ) ist erwünscht. Primär sollte er unseren Leiter Bahntechnik wöchentlich nach Absprache 1 bis 2 Tage in der Führung ablösen können.
  - 2.2. Ingenieur für Bauwerkkontrolle: Mitarbeit in der Fachgruppe zur Überwachung und Prüfung unserer historischen Bauwerke.
  - 2.3. Leiter/Koordinator Baumagazine: Aufgabe: Koordinieren, Führen und Ablösen unserer einzelnen Magazinverantwortlichen.

Der Einsatz bei unserer Bahn beruht auf Freiwilligenarbeit.  
Für Unterkunft und Verpflegung ist gesorgt.

Bitte melden Sie sich bei unserem  
Leiter Personal, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil  
Telefon: 055 246 36 15 oder 041 888 00 40 / personaldienst@dfb.ch

çon de faire et la recommande pour le parcours que je viens de décrire, elle ménage les articulations.

\* La carte de randonnée de la Furka («Furka-Wanderkarte», seul. en allemand), ri-

chement illustrée avec de nombreuses cartes détaillées et légendées, est disponible à nos kiosques, online (souvernir@dfb.ch) ou par tél. 041 870 07 86, au prix de CHF 18.80.–

## Installation d'arrosage et d'extinction, tronçon DFB Oberwald–Gletsch

# Captage d'eau et jets

Sources : Ernst Kull, Utzigen, Manfred Willi, Goldau

### 1. Généralités

Pour éviter que les escarbilles provenant des locomotives à vapeur ne mettent le feu aux forêts de mélèzes et de sapins, ou aux prairies et marais adjacents (zones naturelles protégées) sur le versant valaisan de la ligne, une installation d'arrosage a été construite entre le pont du Rätischbach (km 42,0) et le viaduc adossé Eischflüe (km 43,4), au-dessus du restaurant Rhonequelle. L'eau nécessaire, qui doit aussi suffire à alimenter les deux grues à eau à Oberwald, est prélevée dans deux rus aux caractéristiques très dissemblables (eaux calmes / turbulentes) qui croisent le tracé.

Deux réservoirs d'eau différents ont été construits. Afin que les alluvions et le sable ne provoquent pas de dysfonctionnements des vannes des jets et des réducteurs de pression, ces réservoirs ont aussi une fonction d'épuration. La prise d'eau 1, qui prélève l'eau calme après son passage de l'étang en dessous du restaurant Rhonequelle, est une construction provisoire et n'est pas présentée dans cet article. La prise d'eau 2 (photo) entre le viaduc Mässweid au km 44,7 et le viaduc du Rhône au km 44,9 capte l'eau turbulente du Wildbach. Actuellement (septembre 2010), des travaux d'ajustage, fondés sur les expériences d'exploitation, y sont réalisés.

### 2. Fonctionnement de la prise d'eau 2

Elle se compose de deux cylindres juxtaposés, hauts de 3 mètres et de diamètres

différents. Après le passage du caniveau de captage avec vanne et d'un tube en PE de diamètre interne de 100 mm, l'eau turbulente entre en A dans le petit cylindre, le dégazeur. Ici, les eaux turbulentes, chargées de feuilles et de sable se calment et les bulles d'air remontantes sont acheminées vers l'extérieur par le tuyau de raccord H et le trop-plein E. La désaération du système préserve les vannes de réduction de pression des coups de bélier destructeurs. Par le tube B, situé plus bas, l'eau calmée est introduite tangentielle-ment dans le réservoir décanteur de 2 mètres de diamètre. Le mouvement de rotation induit fait se déposer les alluvions au fond du réservoir en forme d'entonnoir alors que les débris flottants remontent et retournent au ruisseau en passant par le déversoir E en forme d'entonnoir disposé centralement. L'alimentation des jets circulaires et à secteurs (rayon d'action 16

mètres) ainsi que des grues à eau se fait par le raccord C. Le raccord D sert à la vidange de la prise d'eau à la fin de la saison, après fermeture de la vanne citée en début de paragraphe.

L'amenée du tube de dessablage F se trouve au-dessus et l'écoulement au-dessous du tracé de la voie. Le tube d'amenée plonge presque jusque au fond, en forme d'entonnoir, du réservoir décanteur. Le remplissage du réservoir provoque l'évacuation de l'air par le tuyau de décantation au travers d'une chicane en forme de siphon à son extrémité. La diminution du volume d'air crée une dépression à l'intérieur du tube par rapport à l'extérieur.

Quand le niveau d'eau descend de nouveau au-dessous de l'ouverture du tube G, de l'air est aspiré, la colonne d'eau compacte dans le tube F est détruite par le tourbillon qui se crée, puis le cycle reprend suivant le niveau de remplissage.

### 3. Jets circulaires et à segments, hydraulique

Les deux captages d'eau sont reliés par un manodétendeur situé environ 40 mètres en aval de la prise d'eau 1. A cet endroit, la pression de la prise 2 est adaptée à celle de la prise 1 dans le but de d'alimenter en eau sous pression aussi les jets situés entre la prise 1 et le détendeur.

En règle générale, 3 jets circulaires au débit de 50 l/min. forment une unité. Ils sont regroupés dans un regard (photo) et raccordés à la ligne d'alimentation passante.

## Newsletter

Liebe Leserin, lieber Leser

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

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

## Bulletin d'information

Cher lectrice, cher lecteur,

vous savez certainement que l'Association ALSF a installé un bulletin d'information (Newsletter). Si vous ne l'avez pas encore abonné, voici l'adresse :

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

Afin de ne pas doucher inutilement certains objets, de jets à secteur équipent la ligne par endroits (par ex. près de la route). Dans les regards, qui se suivent à intervalles de 90 mètres, sont aussi installés des raccords pour lances à incendie. Puisque les conduites ne sont pas à l'abri du gel, on y trouve aussi des vannes de purge.

Chacun des 10 groupes de jets est commandé électriquement par une vanne magnétique de 10 Watts qui permet non seulement d'adapter l'arrosage aux conditions d'humidité variées des différents secteurs boisés et des talus ensoleillés, mais encore d'agir sur la durée d'arrosage. Une exploitation échelonnée avec contrôle du niveau d'eau permet d'éviter la vidange involontaire du réservoir. Une telle situation ne doit se produire sous aucun prétexte, car l'eau de rivière non filtrée, ni décantée, franchirait l'aérateur, le réservoir et le décanteur et les alluvions provoqueraient des fuites et dégraderaient prématurément les vannes et les jets. Par ailleurs, le volume d'eau d'extinction ne serait plus garanti.

Les réservoirs assurent aussi la quantité d'eau d'environ 800 litres nécessaire à l'alimentation des grues à eau en gare d'Oberwald.

Pour l'instant, la commande de l'installation d'arrosage se fait encore manuellement par groupes de regards (cascades) et par intervalles. L'effet de toutes les directives et des paramètres cités ci-dessus, dont l'optimisation mentionnée au début de l'article, doit être observé et analysé afin de pouvoir automatiser le processus. La commande sélective des groupes de regards présuppose aussi la construction d'une installation de commande et la pose du câblage de commande.

L'arrosage du tracé diminue le risque d'incendie et de dommages causés à des tiers. Les mesures de prévention peuvent – comme les médicaments – avoir des effets secondaires, par exemple de favoriser la croissance des végétaux. La planification de l'entretien de ce tronçon devra dès lors tenir compte du contrôle de la végétation.

## 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: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

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

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

### SR

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

### 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  
Sonnhaldestrasse 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

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

### VR

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

### Finanzen

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

## Mitgliederservice/Administration

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

## Sektionsbetreuung «Mitte», Anlaufstelle

Irene Schär-Hänni  
Chilematt 13  
CH-6213 Knutwil  
Tel. +41 41 250 07 09  
Fax +41 41 250 45 82  
Mobile +41 79 604 19 21  
irene.schaer@dfb.ch

## Sektionsbetreuung «Ost»

Wolfgang Hänsel  
Postfach 226  
CH-6033 Buchrain  
Tel. P 041 442 16 56  
Fax 041 442 16 56  
Mobile 079 273 82 65  
wolfgang.haensel@dfb.ch

## Kommunikation/Medien

Julian Witschi  
Sandrainstr. 86  
3007 Bern  
Tel. P 031 398 52 12  
Mobile 079 399 04 86  
vfb.sekretaer@dfb.ch

## Vereinsadresse

VFB Verein Furka-Bergstrecke  
c/o Simone Hurter  
Steinacherstr. 6  
8910 Affoltern a/A

## 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  
Würgitalstrasse 37  
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 29 67  
 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**

Johann W. Berger  
 Hörgkofenerstr. 7  
 D-84183 Niederviehbach  
 Telefon +49 8702 3150  
 vfb-oberbayern@dfb.ch

**Rhein-Main**

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

**Rhein-Neckar**

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

**Schwaben**

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

**Stuttgart**

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

**Belgien**

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

**Niederlande**

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

**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

**Samstageinsätze**

Samstag, 5. November 2011 ab 08.00 Uhr  
 An Samstageinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen  
 offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.  
 Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118 und  
 per Telefon 079 645 28 54

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

**Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke**

Freitag/Samstag 10./11. Juni 2011  
 Freitag/Samstag 30. September/1. Oktober 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 Brienzer 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 Albahn in der Schwäbischen Alb  
 mit Besichtigung der Instandstellung der Zahnrad-Dampf-  
 lok 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 2/2011 und  
 www.vfb-aargau.ch

## VFB Sektionen

In der Wagenwerkstatt sieht man Rot

### Aargau

Heinz Unterwegger

Die Wagenwerkstatt Aarau öffnete am Freitag, 29. April 2011, zu ihrem traditionellen «Tag der offenen Wagenwerkstatt» und konnte dazu wieder eine grosse Zahl Furka-Freunde begrüssen. Gerade zu diesem Anlass waren die Aussenbleche der beiden Wagen rechtzeitig von der Lackierung zurück gekommen, so dass der B 2206 bereits zum Teil in der Farbe seiner Schwesterwagen strahlte. Beide Wagen des «Doppelpacks» zeigten sich den Besuchern bereits mit Innenverkleidung, Dampfheizung, Elektro-Installationen etc. in fortgeschrittenem Montagezustand, wenn auch noch eine Menge Details zu erledigen sind bis das Revisionsdatum aufgemalt werden kann. Die meisten Details sind für den Einbau bereits vorbereitet, an anderen wird intensiv gearbeitet.

#### Hochzeit vor Publikum

Als besonderen Leckerbissen konnten die Besucher am «Tag der offenen Wagenwerkstatt» das Umsetzen des Kastens des B 2210 auf sein Chassis live miterleben. Vom Palettenstandplatz, auf dem er für den Transport vorbereitet worden war, schwebte er an den Kranhaken zum daneben stehenden Chassis und es ging keine zehn Minuten und er sass millimetergenau auf den tragenden Traversen. Dort werden die weiteren Fertigstellungsarbeiten wie die Montage der Dachbleche, der Aussenverkleidung und die weiteren Innenausbauten erfolgen.

#### Revision der Drehgestelle des B 4233

Wenn sich die Kräfte auch weitgehend auf die Fertigstellung der beiden Zweiachser konzentrieren, wird doch auch bereits am B 4233 gearbeitet. Die «Eisernen» braucht es beim Doppelpack derzeit nicht mehr, so dass sie sich bereits an die Revision der Drehgestelle gemacht haben. Im ersten Schritt gilt es zu zerlegen, zu reinigen, alle Teile zu inspizieren und – soweit keine weitere Überarbeitung nötig ist – gerade wieder mit Rostschutz zu versehen.



Foto: Heinz Unterwegger

*Der B 2206 mit angepasster Verblechung bevor diese zur Lackierung wieder abgenommen wurde. / Le B 2206 avec les tôles adaptées avant leur retrait pour être peintes.*



Foto: Heinz Unterwegger

*Sorgfältige Zerlegung, Reinigung und Entrostung der Drehgestelle des B 4233 / Démontage, nettoyage et dérouillage des bogies du B 4233*

### Bern

Von Julian Witschi

#### HV beschliesst Spende an Revision des B 4233

Die Hauptversammlung der VFB Sektion Bern hat einen Beitrag von 5000 Franken an die Revision des zweiten «Berner» Vierachsers B 4233 genehmigt. Der Personenwagen war 1994 in Deisswil und Zollbrück aufgearbeitet worden. Das harte Bergwetterklima der Furka hat ihm zugesetzt, sodass er in der Wagenwerkstätte Aarau grundlegend aufgefrischt werden muss.

Den Finanzierungs-Antrag hatte Sektionsmitglied Bänz Bangerter eingereicht, der zusammen mit

Vorstandsbeisitzer Peter Grünig seit der Revision des ersten «Berner» Vierachsers ABD 4558 in Aarau mitarbeitet. Wie beim ersten Wagen solle die Sektion einen ähnlichen Beitrag leisten. Der Vorstand schlug daraufhin der Versammlung 5000 Franken vor, was diese bei nur einer Gegenstimme guthiess. Wegen der Spende budgetiert die Sektion für 2011 einen Ausgabenüberschuss von 4300 Franken.

2010 schloss die Sektion bei Einnahmen von 8305.80 Franken mit einem Gewinn von 1589.00 Franken. Die vier Vorstände mit dem seit einem Jahr amtierenden Sektionspräsidenten Hanspeter Wyss standen für eine weitere Amtszeit zur Verfügung und wurden ein-



Foto: Heinz Unterwegger

*Der Kasten des B 2210 schwebt vor den Besuchern auf sein Chassis zu / Devant le public réuni, la caisse du B 2210 en sustentation s'avance vers son châssis*



Foto: Heinz Unterwegger

*Die Detailarbeiten werden interessierten Besuchern erklärt. Les travaux de détails sont expliqués aux visiteurs intéressés*

stimmig wieder gewählt. Die nächste Hauptversammlung der VFB Sektion Bern wurde auf Samstagnachmittag, 17. März 2012 wiederum im Restaurant Rössli in Schüpfen angesetzt. Sie findet damit eine Woche früher als in den letzten Jahren statt. In einem interessanten Referat schilderte Fritz Jost, Stv. Leiter der Abteilung ZfW der DFB AG, die Lage beim Rollmaterial unserer Dampfbahn und erläuterte Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen der DFB und der Jungfraubahn.

#### Werbestände im Berner Oberland

Die Sektion plant nach dem Auftritt am Markt in Meiringen vom 18. Mai weitere Werbeaktionen.

## VFB Sektionen

Geplant sind Werbeposters mit Souvenirverkäufen und Marketing für die Furka-Dampfbahn am 17. Juli in Brienz und am 3. Oktober in Grindelwald.

### Wieder Doppeldampf von DFB und BDB

Im vergangenen Jahr haben die Kombireisen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit der Ballenberg-Dampfbahn (BDB) für eine Saison ausgesetzt. Grund war die Eröffnung des neuen Abschnittes nach Oberwald. 2011 ist das Angebot doppelt zurück. Neu kann die preisgünstige Reise «Doppeldampf mit nostalgischem Postauto» in zwei Varianten gebucht werden, von Interlaken Ost nach Oberwald oder nach Realp. Natürlich kann auch in Gegenrichtung gefahren werden. Stattfinden werden die Kombireisen 2011 an den Sonntagen 17. Juli, 7. und 21. August sowie 4. und 18. September.

Weitere Informationen unter [www.dampfbahnen.ch](http://www.dampfbahnen.ch) oder Tel. 033 828 73 40.

## Innerschweiz

### Willy Auf der Maur

Bereits sind 2 Arbeitseinsätze an Samstagen Vergangenheit, bitte unterstützt unsere Froni-Gruppe weiterhin so zahlreich.

Folgende Samstage sind wir an der Furka tätig:

|            |               |
|------------|---------------|
| 04. Juni   | 27. August    |
| 25. Juni   | 17. September |
| 16. Juli   | 1. Oktober    |
| 06. August | 15. Oktober   |

Anmeldung für Arbeitseinsatz:

Jakob Hartmann  
Baumatt  
6284 Sulz LU  
041 / 917 15 46

Am ersten Dienstag des Monats Furka-Hock im Hotel Anker am Pilatusplatz in Luzern, ab 19.30 Uhr. Im August: anstelle des Furka-Hocks am Dienstag 9. August: Sonnenuntergangs-Fahrt mit dem Dampfschiff, Luzern ab 19.12 Uhr, zurück um 21.47 Uhr.

### Nouveaux statuts

## Romandie

### De Claude Solioz

Lausanne (sol) – Le 4.3.2011, la salle des vigneron du buffet de la gare ouvrait une demi-heure avant le début de l'assemblée générale (AG) 2011 de la Section Romandie de l'Association Ligne sommitale de la Furka (ALSF) pour un apéritif avec friandises destiné aux participants. Le président de la section, Philippe Roux, a ouvert la séance à 20 heures, souhaitant la bienvenue à la trentaine de membres qui s'étaient déplacés pour participer à cette assemblée, placée sous le signe des délibérations concernant les nouveaux statuts de la section.

L'évolution de l'organisation faîtière de ALSF (avec l'adoption de ses nouveaux statuts en automne 2010), et de notre section, ont rendu nécessaire la refonte des statuts de la Section Romandie. Après l'adoption de l'ordre du jour et la nomination des scrutateurs, les 47 articles des nouveaux statuts ont été présentés et discutés, puis votés, certains après modification, et souvent à l'unanimité. Au final, l'assemblée a accepté l'ensemble des nouveaux statuts à l'unanimité, moins une abstention.

### Membres, finances et élections

Mauvaise nouvelle: dans son rapport, le président de la Section a tout d'abord dû constater que, malheureusement, le nombre de membres a diminué en raison du nombre de départs supérieur à celui des nouvelles entrées. Il a dès lors proposé que chaque membre fasse un effort personnel pour acquérir de nouveaux membres. Puis il a passé en revue les moments forts de l'année associative écoulée: les bourses, mais surtout l'ouverture de l'entier de la ligne Realp-Oberwald, et les festivités et activités qui ont marqué cet événement capital.

Le vice-président, François Martin, a informé sur les activités des assemblées des délégués, en particulier il a rapporté que les nouveaux statuts de l'association centrale ALSF ont enfin été adoptés et mis

en vigueur. Selon le caissier Jean-Philippe Gaudin, l'excédent de l'exercice 2010 de la section s'élevait à CHF 2595.20, et l'assemblée a décidé de verser une contribution extraordinaire de CHF 1000.– à la Fondation SFB.

L'AG a réélu à l'unanimité le comité, et y a élu Raphy Montavon, qui endossera le travail d'acquisiteur de nouveaux membres. Nous lui souhaitons d'ores et déjà plein succès dans cette tâche importante. Claude Solioz a été élu au poste de vice-président en remplacement de François Martin, démissionnaire de cette fonction. J.-P. Melchner et J. Thuillard ont été nommés vérificateurs et Ph. Roessinger vérificateur suppléant. Le nouveau délégué (au côté de Claude Solioz élu en 2010) et le délégué suppléant à l'assemblée des délégués ALSF sont Ph. Roux et Pierre Weiss.

Pour son engagement assidu durant de nombreuses années, notamment dernièrement pour la rédaction des nouveaux statuts de l'association faîtière ALSF et de la

Section Romandie, le comité a offert à François Martin un Jéroboam de vin rouge, orné d'une photo souvenir d'une mémorable journée de travail. Claude Solioz a en quelques minutes résumé les activités du département «communication» de la section, qui a assumé en 2010 – en plus des travaux habituels de rédaction et de traduction pour le magazine «dampf an der furka» – aussi des tâches particulières attribuées par le DFB pour l'occasion des festivités d'août 2010 (traductions de dépliants, pages de site web, encadrement de la presse, etc.). Suite à son appel à soutien, Hervé Deville s'est annoncé prêt à venir soutenir la «communication» de la Section Romandie.

Jean-Marc Bongni, organisateur d'excursions combinées en train à vapeur, a reçu la parole à la fin de l'AG; il a déploré des pratiques du service de réservation du DFB, qui signale aux membres qu'il n'y a plus de places dans les trains, celles-ci ayant déjà été vendues à



Foto: Claude Solioz

*Eine freundliche Aufmerksamkeit für François Martin, dem zurücktretenden Vizepräsidenten, für seine wertvollen Leistungen im langjährigen Dienst der Dampfbahn. / Une gentille attention remise à François Martin, vice-président sortant, en remerciements pour ses précieux services rendus durant de nombreuses années au Train à vapeur de la Furka.*



## VFB Sektionen

des organisations de voyages avant la date officielle d'ouverture des ventes. Ce problème sera signalé au DFB par le président. Pour clôturer la séance, le président a remercié les personnes présentes pour leur soutien à la cause du Train à vapeur de la Furka. Nous ajoutons ici, à ces paroles de gratitude présidentielle, notre reconnaissance à tous ceux qui ont apporté leur contribution à l'édifice du Train à vapeur et à notre section: en faisant un cadeau à la section, comme Gérard Ney, qui nous a offert une machine à café de qualité; en aidant lors d'évènements, bourses ou festivités; bref, à tous ceux qui se sont rendus utiles – d'une façon ou d'une autre et de manière enthousiaste – et ont aidé à créer la bonne entente au sein de notre section. Merci à tous et longue vie au Train à vapeur de la Furka!

## Solothurn

### Von Robert Rellstab

An unserer Generalversammlung haben die anwesenden Mitglieder einer Änderung des Vorstandes zugestimmt. Rita Lobsieger-Fuchs hat das Amt der Kassiererin abgegeben und ist aus dem Vorstand ausgetreten. Als neue Kassiererin stellt sich Rosmarie Nyffeler-Allemann zur Verfügung. Als neues Vorstandsmitglied konnte Walter Weibel gewonnen werden, er ersetzt nach langer Vereinstätigkeit unsern Protokollschreiber Roland Stampfli. Die ändern Vorstandsmitglieder wurden in ihren Ämtern bestätigt. Wie ihr aus der erhaltenen Einladung sehen könnt, haben wir im Jahresprogramm verschiedenes im Sinn. Unsern Jahresausflug haben wir schon gemacht. Die Betriebsbesichtigung im SBB Bahntechnik Center in Hägendorf steht uns noch bevor. Wir werden auch wieder einen Bänzenjass durchführen. Der Vorstand dankt Euch für Eure Mitgliedschaft und Unterstützung für die Dampfbahn Furka Bergstrecke, der wir eine erfolgreiche Saison 2011 wünschen.

Alles Gute, auf bald wieder!

## Zürich

### Fritz Schmutz, Sektionsredaktor

#### Agenda

|                      |                  |               |             |
|----------------------|------------------|---------------|-------------|
| 18.06.               | Samstags-Einsatz | Bruno Letter  | 044 8364556 |
| 02.07.               | dito             |               |             |
| 09.07.               | Einsatz Alcatel* | Emil Halter   | 044 3621664 |
| 23.07.–28.07.        | Sektionsreise    | Fritz Renold  | 052 3352439 |
| 20.08.               | Samstags-Einsatz | Bruno Letter  |             |
| 31.08.–04.09.        | ZOM Wetzikon     | Fritz Schmutz | 052 3434031 |
| 25.09.–01.10         | Bauwoche 2       | Kurt Letter   | 044 7252415 |
| 22.10.               | Samstags-Einsatz | Bruno Letter  |             |
| 28.10.–01.11.        | GL-Messe Näfels  | Fritz Schmutz |             |
| 09.08./13.09./11.10. | Stamm Zürich     |               |             |
| 28.06./23.08./27.09. | do. Rappi        |               |             |

\* Neu Thales. Dies ist der 20. von Emil organisierte Anlass und er hofft auf eine Rekordbeteiligung!

Weitere Anlässe in Planung: Besichtigung der NEAT-Baustelle und ein Besuch der Wagenwerkstatt Aarau. Die Daten und weitere Arbeitseinsätze, inkl. die ständigen Projekte, werden laufend aktualisiert auf [vfb-zh.ch](http://vfb-zh.ch) aufgeschaltet: Eine regelmässiger Besuch der Website ist also wichtig!

**Alle Kontaktpersonen/Projektleiter sind mit E-Mail zu erreichen unter: [vorname.name@dfb.ch](mailto:vorname.name@dfb.ch)**

#### Hauptversammlung 05.03.11

54 Mitglieder plus 2 Gäste (Jakob Knöpfel, / Pepi Helg, ZV) konnte der Präsi Bruno Letter um 14.00 im kath. Kirchenzentrum Bassersdorf zur HV begrüßen. Gleich zu Beginn hielt Knöpfel ein Referat über den aktuellen Stand der Arbeiten in Chur, v.a. an den beiden HG 4/4, und die vielen damit zusammenhängenden Probleme. Alle statutarischen Geschäfte wurden anschliessend zügig und ohne Gegenstimmen abgewickelt, auch die Rechnung wurde trotz einem Verlust von Fr. 1432.– vom abtretenden Revisor Traugott Naef mit einem Lob an den Kassenswart bedacht!

Zur Verstärkung des Vorstandes und als Ersatz für den aus gesundheitlichen Gründen zurücktretenden Hans Fehr wurden zwei neue Mitglieder in das Gremium gewählt, beide ohne Gegenstimme! Es sind dies: Andreas (Res) Minder, Hinwil 1944; Olivier (Oli) Obrist, Zürich 1961 beide neu in unseren Reihen, aber schon sehr aktiv an verschiedenen Fronten. Der Letztere wurde gleich auch zum Delegierten befördert und hat auch schon in der Arbeitsgruppe «Change» des ZV Einsitz genommen. Als Nachfolgerin für Naef wurde in Abwesenheit Frau Lilo Läubli ebenso ehrenvoll zur neuen Revisorin erkoren; sie wird auf den bewährten Ersatzmann J. Keller zählen können.

Hans Fehr wurde vom Schreibenden verabschiedet, wobei nicht nur seine Arbeit während 6 Jahren im Vorstand, sondern auch seine intensive Mitarbeit als Fachmann bei den Neubauten in Realp und sein Wirken an der Werbefront erwähnt wurden. Mit dem Wunsch für gute Fortschritte in seiner Gesundheit verband der Laudator den Dank der ganzen Furkagemeinde. Auch das ehrgeizige Jahresprogramm wurde vorgestellt und mit motivierenden Worten untermalt. (siehe Agenda)

Die Sektionsstatuten wurden vom Vorstand den neuen Dachverbands-Statuten angepasst und angesichts der minimalen Änderungen ohne Diskussion verabschiedet.

Anschliessend hielt der Vorstand in neuer Besetzung seine konstituierende Sitzung ab. Dies um von der ersten Stunde an mit den neuen Chargen die anstehenden Aufgaben anzupacken! Aus Platzgründen verzichteten wir auf ein komplettes Vorstandsverzeichnis; dieses kann, inkl. der Ressorts, auf unserer Website [vfb-zh.ch](http://vfb-zh.ch) eingesehen werden.

Am Vormittag traf sich eine Gruppe von ca. 30 Interessierten am Flughafen, um in diesem effizient organisierten Betrieb hinter die Kulissen zu schauen. Die riesige und automatische Gepäckprüf- und Sortieranlage hat alle beeindruckt! Hier laufen täglich 40'000 Gepäckstücke über die Förderbänder, und das alles ohne nennenswerte Störungen. Als weitere Höhepunkte konnten wir den beeindruckenden Start des zurzeit grössten Airliners Airbus A-380 mitverfolgen und zum Schluss konnte unser Guide uns noch Zutritt zum neuesten Airbus der Swiss, dem A-330-300 HB-IHE «Fribourg», verschaffen. Wer mehr erfahren möchte über das Unternehmen, wird auf der Website [flughafen-zuerich.ch](http://flughafen-zuerich.ch) fündig!

#### Einsatz «Materiallager» Realp, KW 18

Der Baufortschritt bei der Remise erforderte dringend die Verlegung des Holzlagers bei der Drehscheibe. Wegen der prekären Platzverhältnisse war es schwierig, im Areal einen neuen und praktischen Standort zu finden. Nach mehreren Varianten und Besprechungen war alles bereit für diesen Einsatz: Holz auf Flachwagen als Zwischenlager, Demontage des Gestelles und am neuen Standort an der Strasse wieder aufrichten. Dabei konnte gleichzeitig die Lagerfläche vergrössert und zusätzlich ein Unterstand erstellt werden. Die Gesamtfläche ist nun 11 auf 3 Meter. Speziell schwierig war es, das Dach an der dahinter liegenden Natursteinwand zu verankern, da darauf bis zu 24 Tonnen Schnee liegen können!

## VFB Sektionen

Bei dieser Grossaktion wurde das Holz im ganzen Areal zusammengetragen, auf Brauchbarkeit überprüft und nach Dimensionen, Arten und Längen im neuen Lager eingeschichtet. Unbrauchbares wurde aussortiert und gleich zu Brennholz zersägt. Ein zweiter Schwerpunkt war das Ordnen von Material bei der Zahnstangen-Einfahrt. Mit dem Stapler mussten die Schienen und Radbandagen auf einem geordneten Lager platziert werden. Weitere Aufgaben: Diverses Material auf Palette schichten, binden und bereitstellen für den Abtransport und schweres Material, u.a. Metallröhren, von Hand umlagern. Damit wurde ein wesentlicher Fortschritt in Sachen Ordnung erzielt, was sicher auch unseren Fahrgästen gut gefallen wird! Weitere Umschichtungen können wir hier erst dann machen, wenn die alten Schienen aus dem bevorstehenden Gleisumbau als Basis für weitere Lager zur Verfügung stehen.

Es gibt also noch viel zu tun! In dieser Woche leisteten Sektionsmitglieder in wechselnder Besetzung total 33 Manntage. Gleichzeitig war wieder eine Gruppe aktive und pensionierte CS-Mitarbeiter im Einsatz, die von unseren Leuten angeleitet wurden. Sie haben einen erstaunlichen Eifer gezeigt und erbrachten auch noch ca. 20 Manntage; etliche sind unterdessen sogar Mitglieder geworden! Da auch noch andere Gruppen gleichzeitig im Einsatz waren, assen einmal 50 Fronis Zmittag in der Kantine! Alles in allem also eine sehr intensive Woche und dies war nur möglich dank der ausdauernden Vorbereitungsarbeit des Einsatzleiters Emil Halter. Eingeweihte wissen, dass das Ganze buchstäblich sein Kind war! Manfred Willi zeigte sich jedenfalls sehr zufrieden mit dem Erreichten und dankt, ebenso wie Emil, für den geleisteten Einsatz. Auch in der Folgeweche waren nochmals einige von uns, auch wieder begleitet von einer Banker-Gruppe, im Einsatz, um gewisse Arbeiten fertigzustellen. (nach Angaben von Emil Halter)

### Bauwoche KW 22

Wenn das Heft erscheint, ist dieser traditionelle Einsatz auch schon Geschichte! Auch diesmal ist Edi Gubler mit einer Truppe von 19 Fronis in Aktion getreten: Im Heft 3 werden wir wie immer aus seiner Feder über das Geleistete umfassend informiert.

### Mitgliederbestand 2466 → 2500 ??

Bei Redaktionsschluss sind wir schon nahe dran, und zwar trotz den inzwischen registrierten zahlreichen Löschungen. Wir sind aber sicher, dass bei Erscheinen des Heftes die magische Zahl längst überschritten ist. Dies auch dank eurer Hilfe. Wir werden den oder die Glückliche(n) mit einem Geschenk überraschen, aber auch der entsprechende Werber soll nicht leer ausgehen! Das «Ereignis» werden wir natürlich sofort auf die Website stellen!

### Stamm

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

**Rapperswil:** Restaurant Mundart, Bushalt Kreuzlipass  
Daten siehe Agenda, Beginn 19.00

Die Kasse wird weiterhin von Edgar Oswald geprüft.

Als Delegierte wurden Hans Berger und Udo Lang gewählt.

Die Versammlung entschied sich einstimmig, den Betrag von 300 Euro als Spende der Stiftung Furka Bergstecke zukommen zu lassen. Nach der Wahl dankte der neue Präsident Hans Berger dem Altpräsidenten Helmut Mack für seine langjährige Arbeit und stellte sich anschliessend kurz vor.

Anfang 1953 in München geboren wurde er von seiner Mutter zu den Grosseltern nach Niederviehbach im Regierungsbezirk Niederbayern verbracht, welche ihn dort aufgezogen haben.

Nach seiner Kochlehre entschloss er sich zum Berufswechsel und nahm den Dienst bei der Bayerischen Polizei auf.

Derzeit verrichtet er seinen Dienst bei der Polizeiinspektion Dingolfing.

Im Mai 1977 hat er sich mit seiner Frau Erika verheiratet. Drei erwachsene Kinder und ein Enkelsohn wurde den beiden geschenkt.

Zur Dampfbahn Furka Bergstrecke kam er im Familienurlaub 1997 aufgrund von Artikeln in der Eisenbahn-Literatur, in welcher er die Fortschritte beim Wiederaufbau der Furka Bergstrecke schon länger verfolgt hatte.

Das ganze hatte ihn nach seinen Worten so fasziniert, dass er als Mitglied dem VFB beitrug.

Seit 2003 wirkte er auch bei den Freunden der Sektion Schwaben bei deren Bauwochen als Koch mit. Der Vizepräsident des Zentralvereins Bernd Hillemeier beehrte mit seinem Besuch die Versammlung. Nachdem er dem neu gewählten Vorstand gratuliert hatte, informierte er anschliessend die Versammlung mit einer Beamer-Präsentation über die Herstellung, den Einbau und die Funktion der weltweit ersten absenkenden Zahnstange am Bahnübergang «Bogen» der Kantonalstrasse in Oberwald.

Des Weiteren zeigte er Bilder von der Einweihung des Bahnhofs Oberwald, der ersten offiziellen Fahrt von Realp nach Oberwald und der Eröffnungsfeierlichkeiten. Die Enthüllung der Gönner Tafel am Bahnhofsgebäude Gletsch für Hansjörg Wyss, welcher ja bekanntlich 3,7 Millionen Schweizer Franken für den Wiederaufbau der

## Berlin-Brandenburg

### Von Axel Schiele

#### Generalversammlung

Am 11.3.2011 fand unsere siebente Generalversammlung in Berlin-Hellersdorf statt.

Die Anwesenden genehmigten die Berichte von Präsident, Vizepräsident und Kassiererin. Dank der Modellbahnausstellungen geht es der Sektion finanziell gut, und auch dieses Jahr werden wir eine namhafte Spende in die Schweiz senden können. In den letzten vier Jahren sind so immerhin 13'500 Franken zusammengekommen. Es gibt keine Änderungen im Vorstand.

Unter <http://iwan.chem.tu-berlin.de/~furka/gv2011> sind die Berichte und das Protokoll veröffentlicht; auf Anfrage gibt es sie natürlich auch auf Papier.

Im Januar 2012 wird die Sektion, wenn sie auch anfangs Regional-

gruppe war, zwanzig Jahre bestehen, was wir auf geeignete Weise feiern werden.

Für die nächsten Jahre sind auch Änderungen zu erwarten, da unser bisheriges Domizil in der Pustebume-Grundschule nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Deshalb ist es fraglich, ob nach 2012 noch weitere Modellbahnausstellungen organisiert werden können, sodass wir uns anderweitig orientieren müssen.

### Neuer Präsident der VFB-Sektion Oberbayern gewählt

## Oberbayern

### Von Hans Berger

Am 06.04.2011 fand im Stammlokal «Meisterverein» die Hauptversammlung mit Neuwahlen der VFB-Sektion Oberbayern statt.

Nach den Berichten des Vorstandes Helmut Mack, Kassier Udo Lang und Rechnungsprüfer Edgar Oswald wurde das Vorstandsgremium einstimmig entlastet. Nun wurde zur Neuwahl geschritten.

Da Helmut Mack seinen Posten als Präsident nach zwölf Jahren Tätigkeit zur Verfügung stellte, musste ein neuer Leiter der VFB-Sektion Oberbayern gefunden werden.

Hans Berger hat sich als Kandidat zur Verfügung gestellt und wurde auch prompt zum neuen Präsidenten gewählt.

Helmut Mack wird sich aber nicht ganz von den Stammtischen zurückziehen. Er betreut diese und kümmert sich um die Organisation der Vorträge.

Der altgediente Schriftführer Helmut Kropf und der bisherige Kassier Udo Lang stellten sich wieder zur Wahl und haben diese auch – ohne Gegenkandidaten – gewonnen.

## VFB Sektionen

|                                     |   |                                   |
|-------------------------------------|---|-----------------------------------|
| 6. Juli 2011                        | Harzer Schmalspurbahn im Sommer und Winter  | Video Hans Berger                 |
| 3. Aug. 2011                        | <b>Sommerpause – kein Stammtisch</b>  |                                   |
| 15. – 20. Aug. 2011                 | Bauwoche Schwaben – Interessen schnell anmelden, da Teilnehmerzahl begrenzt         |                                   |
| Sa., 3. Sep. –<br>Di., 6. Sep. 2011 | Sektionsausflug zur Dampfbahn Furka Bergstrecke                                     | Programm wird gesondert übersandt |
| 7. Sept. 2011                       | Eisenbahneindrücke aus Australien   | Beamer Wilfried Höbel             |
| 5. Okt. 2011                        | 175 Jahre deutsche Eisenbahn Impressionen an Ostern 2010 von Mosel und in der Eifel | Beamer Helmut Mack                |
| 9. Nov. 2011                        | Zementbahn Liesing-Kaltenleutgeben  | Video/Dia Helmut Kropp            |
| 7. Dez. 2011                        | <b>Winterpause – kein Stammtisch</b>  |                                   |
| 4. Jan. 2012                        | Schienenverkehr in Europa   | Beamer Peter Hübner               |
| 1. Feb. 2012                        | Dampf in Polen<br>Wollstein und Museum Warschau                                     | Beamer Helmut Mack                |
| 7. März 2012                        | Museumseisenbahnen in Dänemark  | Beamer Helmut Mack                |
| 4. April 2012                       | Jahreshauptversammlung  |                                   |

Strecke Gletsch–Oberwald gespendet hatte, durfte natürlich auch nicht fehlen.

Danach stellte er die neuesten Projekte bei der Dampfbahn Furka Bergstrecke vor. Ferner wurden einige Bilder von der Aufarbeitung der Dampflok HG 4/4 in der Werkstatt in Chur gezeigt. Es bedarf hierfür einen Fremdaufwand von 1'900'000 Schweizer Franken.

Mit einigen Statistiken und der Vorschau auf weitere Projekte zum Beispiel Wasserfassung Rhonequelle, Neubau Dienstgebäude im DFB-Bahnhof Oberwald und einem Ausblick auf den Fahrplan in der Saison 2011 schloss Bernd Hillemeyr seinen äusserst interessanten Vortrag ab.

Nach dem Dank an Bernd Hillemeyr und der Bitte um Unterstützung, zumal er in der Vorstandsarbeit ein Neuling sei, schloss der neue Präsident den offiziellen Teil ab.

Die Sektion Oberbayern führt im Zeitraum vom 3. bis 6. September 2011 eine Eisenbahnfahrt zur DFB mit der Fahrt im Dampfbahnzug von Oberwald über Gletsch nach Realp, sowie der Besichtigung der Dampflok-Werkstätte in Chur durch.

Die Mitglieder erhalten hierzu noch die näheren Einzelheiten auf dem Postweg.

Die Vorstandschaft bittet die Mitglieder jegliche Änderungen der Adresse und Kontoverbindung zu melden.

Im Anschluss wird das neue Jahresprogramm 2011/12 vorgestellt:

Die Stammtische finden wie immer in der Gaststätte «Meisterverein» in München, Friedensstrasse 26 a, statt und beginnen jeweils um 18.30 Uhr.



*Hans Berger, neuer Präsident Sektion Oberbayern / Hans Berger, nouveau président section Oberbayern*

### Erfolgreiche Intermodellbau 2011

## Nordrhein-Westfalen

### Von Frank Waffel

Als traditioneller Stammgast dürfen wir auch im ersten Jahr nach den Eröffnungsfeierlichkeiten unsere Dampfbahn einem breiten Publikum im Rahmen der Messe Intermodellbau vom 13.–17.04.2011 in den Dortmunder Westfalenhallen präsentieren.

Unser Messestand (80 m<sup>2</sup>) fand sich in diesem Jahr erstmals in Halle 7 wieder.

Mit vielen aktuellen Bildern von den Eröffnungsfeierlichkeiten im letzten Jahr und unseren Aktivitäten bei den NRW-Bauwochen konnten wir viele interessante Gespräche führen und haben mit grosser Wahrscheinlichkeit etliche Reiseplanungen von Eisenbahnfreunden in Richtung unserer Bahn beeinflusst.

Sehr gefreut haben wir uns über mehrere neue Vereinsmitglieder und Interessenten für die Fronar-

beit, darunter auch ein junger Mann aus Luxemburg.

Nachdem die neue Messeleitung der Westfalenhallen GmbH allen Vereinen und ideellen Ausstellern den Verkauf jeglicher Artikel, gleich welcher Art strikt untersagt hatte, haben wir uns auf das Sammeln von Spenden für den Wiederaufbau unserer grossen Dampflok konzentriert.

Auch hier ist eine erfreuliche Summe in unserem «Schotterwagen» (LGB-Modell des Fad 4855) zusammengekommen.

Beigetragen zu unserem Messerfolg hat auch wieder unsere Furka-Modulanlage im Massstab H0m und das sehr gut auf Messen einsetzbare grosse Modell der Stefenbachbrücke aus Teilen von Märklin-Metallbaukästen.

Sobald wir die funktionsfähige Brücke bedient und erklärt haben, blieben Besucher stehen und es ergaben sich sofort Fachgespräche über unsere Bahn.

Wir können den Einsatz dieses Modells auf Messen nur empfehlen!

Anfragen bitte an Sektion Rhein-Main, Joachim Ziegler.

Ein ganz besonderer Publikumsrenner auf unserem Messestand waren die uns freundlicherweise vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Prospekte vom «Swiss Alps Classic Express». Das Interesse an dieser erstmals angebotenen durchgehenden Fahrt von St. Moritz nach Zermatt über die Furka-Bergstrecke war erstaunlich hoch.

Info: [www.bahnurlaub.de](http://www.bahnurlaub.de)

Eine erfolgreiche Messeteilnahme ist immer nur als Gruppe möglich. Deshalb gilt unser Dank an dieser Stelle allen Beteiligten, die bei Planung, Auf- und Abbau und natürlich auf unserem Messestand geholfen haben.

Ein ganz besonderer Dank geht an das Büro von Schweiz Tourismus in Düsseldorf, die uns hervorragend mit Prospekten unterstützt haben und an unseren Kollegen Uli Stern, der uns zwei neue Infotheken für unseren Messestand in professioneller Weise gebaut hat.

### Bauwochen

Auch in diesem Jahr veranstalten wir wieder Bauwochen:

25.–30.07.2011

1. Bauwoche NRW (KW 30)

## VFB Sektionen

19.–24.09.2011  
2. Bauwoche NRW (KW 38)

Interessenten melden sich bitte bei unserem Bauleiter, Jochen Müller-Rochholz, Tel. 0049 / 2533 / 97158 oder j.muero@t-online.de

### Furka-Stammtische in NRW (regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr ausser Feiertage)

#### Dortmund:

Gaststätte «Keglerklause» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstr. 6, S-Bahn-Haltestelle «Dortmund-Oespel» (S 1) in unmittelbarer Nähe. (kein Stammtisch im Dezember)

Kontakt: Frank Waffel, Tel.: 0049 / 231 / 430042 (ab 19 Uhr)

#### Köln:

Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn Station Köln Hansaring,

am alten «Saturn» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassenseite  
Kontakt: Uwe Bodenstein, Tel: 0049 / 2242 / 3511 (abends)

### NRW ist eine Reise wert, weil...

es viele sehenswerte Städte und viel Kultur zu bieten hat. Davon konnten sich Walter und Manfred Willi im Rahmen der Schulung der deutschen Baugruppenleiter in Greven/Münster Anfang April überzeugen. Neben der Arbeit blieb noch Zeit für eine abendliche Kultur-Tour durch Münster mit seinen vielen sehenswerten Bauwerken und Häusern. Und da es für die westfälischen Begriffe auf der deftigen Speisekarte in der urigen Kneipe auch eine hochdeutsche Übersetzung gab, stand auch einem gemütli-

chen Abendessen bei einem leckeren Pinkus (ein sehr gutes Bier

einer kleinen Hausbrauerei) nichts im Wege...



Foto: Frank Waffel

Messestand auf der Messe Intermodellbau in den Dortmunder Westfalenhallen / Stand d'exposition à la foire « Intermodellebau » dans les halles de Westphalie à Dortmund

## Der Sagen-hafte Schluss

## Der Grimsler – Dichtung und Wahrheit

Ausgewählt von Ruedi Traub

### Dialekt-Fassung

Dum Wind, wa zobroscht im Gommertelli der alli Gässini fägot und im Winter grüüsigi Schneehüüfe darkiit, heintsch du Namoder Grimsler\* gigää. Mängischt pfiift und orgolot är wuchelang um d Hliischini. Friejhär heint d Hirter, waa in abglägnu Schtellini heint miessu ds Veeh ga füetru, än tichtig Mieh gka, där du teifu Schnee z schträllu. Der Schritrit mit dum iisigchaltu Wind heert nie üüf, öü hiitu nit, waasch mit Schneeschleudermaschine di Gwechte liechter uf d Siita wärfunt. Keis Wunner, heint di Gommer vor dum Grimsler meh Reschpäkt und Angscht als vor der firchterlichschtu Kaputschiner-Predig. Mu cha, wemu da weiss, das Gschichtji vam andru Gommer Mannji güet bigriifu.

Va Oberwald ischtär nach Amerika üüsgwandrot. Wanär nach äs schupperli Jahru ischt zerrugg cho, hett nu eine gfregt: «Säg, Toni, wie hescht de di gottlos längi Reis uber du grossu Gillo uberschtannu?»

«Du, zerscht is ganz flott gigangu und wier sii handli vorwärts cho.

Aber düe – zmittsch uf dum Ozean – chunnt der Cheibo-Grimsler, packt iischers Schiff und schittlots und schoppilots, dass alli gemeint heint, wier miesse mit Hüüt und Haar unnergaa. Aber gschpässig, ich ha kei bitz Angscht gka und d andru gitreschtot: «Blibbet riewig, wier sii bald deheimu, der Grimsler ischt ja scho da! Und dassers grad wisst: iische Kapitän bkännt denu wiltu Purscht va Jugend üüf, är ischt müeterlicherisits än Oberwaldner, än Büeb va ds Hanspetersch Serafina. Jawoll, der zeicht dem Grimsler scho, wele hie der Meischter ischt.»

### Und hier noch die deutsche Übersetzung

Von den Gletschern herunter stürmt ein eisigkalter Wind durchs oberste Rottental, der im Winter, oft sogar im Spätherbst, eine dicke Schneedecke auf die kahlen Fluren wirft. Man hat ihm, diesem in allen Tonlagen pfeifenden und orgelnden Wind, den Namen «Grimsler»\* gegeben. In frühern Zeiten mussten die Bauern jeden Morgen einen neuen Weg zu ihren Ställen bahnen. In heutiger Zeit stehen die

Strassenräumer und Loipenwächter in stetem Kampf mit dem Tag und Nacht um die Dörfer brausenden Sturmwind. Man darf ruhig behaupten, die Gommer hätten vor dem «Grimsler» mehr Respekt oder Furcht als vor der eindringlichsten Kapuzinerpredigt.

Wenn man das bedenkt, kann man die Geschichte jenes Gommers gut verstehen, der, nach Amerika ausgewandert, nach seiner Rückkehr von einem Dorfgenossen befragt wurde, wie er die Schiffsreise über das «Grosse

Wasser» überstanden habe, und zur Antwort gab: «Och, eigentlich ganz gut. Nur – mitten auf dem Ozean – war plötzlich der «Grimsler» da. Er warf haushohe Wellen und schüttelte und rüttelte unsern Riesendampfer, dass alle Passagiere in Panik gerieten. Ich blieb ruhig und tröstete die andern: «Wir sind bald daheim. Hört, das ist unser «Grimsler», der uns ein bisschen stürmisch begrüsst.» Dann wies ich zur Kommandobrücke hinauf und sagte: «Unser Kapitän ist mütterlicherseits ein Oberwaldner,



Foto: Ruedi Traub

Die Grimselschlange an einem Abend im Juli 2009, gesehen von der Furkaspasstrasse. Im Hintergrund das Finsteraarhorn. / Le serpent du Grimsel un soir de juillet 2009, vu depuis la route du col de la Furka. Au fond, le Finsteraarhorn.

der Bub von Hanspeters Serafina. Der kennt den «Grimser». Er wird ihm zeigen, wer auf dem Schiff das Kommando führt.»

\* Der Grimser oder auch die Grimser Schlange ist der über den Pass greifende Haslitaler Talwind. Damit ist er durchaus mit dem Malojawind vergleichbar. Beim Grimser liegt die Konvergenz, also die Zone des Aufeinandertreffens des Talwindes aus dem Rhonetal und dem Grimser in der Region des Goms und wandert im Nachmittagsverlauf manchmal bis Fiesch. Der Begriff Fallwind ist anwendbar, da die Luftmasse trockenadiabatisch beim Abstieg erwärmt wird und dabei aus Norden herangeführte Wolken aufgelöst werden. Aber die Bezeichnung «passübergreifender Talwind» ist genauer.

Quelle: *Meteoswiss*

## La fin légendaire

### Le « Grimser »

*choisie par Ruedi Traub*

Un vent glacial descend en tempête depuis les glaciers à travers la haute vallée du Rhône et dépose une épaisse couverture de neige sur les terres dénudées. Ce vent, rugissant et hurlant dans toutes les tonalités, a été nommé le « Grimser\* ». Dans l'ancien temps, les paysans devaient se frayer chaque matin un nouveau chemin à travers la neige vers leurs étables. De nos jours, les voyers et les surveillants de pistes de ski de fond sont en lutte perpétuelle contre le vent qui tempête jour est nuit à travers les villages. On peut facilement prétendre que les habitants de la vallée de

Conches ont plus de respect pour lui que pour n'importe quel prêche insistant de capucins.

On comprend donc bien l'histoire de cet habitant de la vallée de Conches qui, au retour d'Amérique où il avait émigré, a répondu au camarade de son village qui lui demandait comment il avait surmonté le voyage en bateau sur la « grande gouille » : « Oh, tout compte fait, très bien ! Sauf qu'au milieu de l'océan, le « Grimser » était là. Il a fait des vagues hautes comme des maisons, secouant et agitant notre immense vapeur, créant la panique parmi tous les passagers. Je suis resté calme et j'ai consolé les autres : « Nous sommes bientôt à la maison. Ecoutez, c'est notre « Grimser », qui nous salue un peu frénétiquement. » Puis j'ai montré la passerelle de commandement et j'ai dit : « Notre capitaine est un Oberwaldien du côté de sa mère,

c'est le garçon de Serafina, la fille de Hanspeter. Il connaît bien le « Grimser ». Il va lui montrer qui est le maître à bord. »

\* Le Grimser ou le serpent du Grimser est un vent descendant qui, venant du Haslital, passe par-dessus le col. Il est comparable au vent de la Maloja. La convergence, donc la zone de rencontre du vent ascendant de la vallée du Rhône et du Grimser, se situe dans la région de Conches et se déplace dans le courant de l'après-midi parfois jusqu'à Fiesch. Le terme vent catabatique est applicable, puisque la masse d'air descendante s'échauffe par compression adiabatique sèche et que les nuages venant du nord sont dissous. Mais la notion de vent rabattant passant le col est plus adéquate.

## Montage Steffenbachbrücke, 18. Mai 2011

Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



Foto: Jürg Zimmermann



**Möglicherweise zum letzten Mal wurde die Lok FO 04 im Mai 2010 von Göschenen nach Realp überführt**

## Überfahrt der Lok 4 von Göschenen nach Realp

**Von Ruedi Traub, Redaktor und Jost Ziegler, Depotchef Realp**

*Nicht alle Loks der DFB haben einen Platz in der Remise Realp. So ist die Lok 4 in Göschenen, die Lok 9 momentan in Chur zur Überholung, die Loks 1 und 6 in Realp für den Winterunterhalt.*

An einem sehr kalten Maitag im letzten Jahr traf man sich in Göschenen. Lok 4 stand vor der Remise (gehört der MG-Bahn), bestens eingefeuert (Lokführer Armin Ulrich und Heizer Bruno Ulrich). Sie wartet auf Lok HGm 4/4 der MG-Bahn, welche das Dampfross mit einem Werkstattwagen nach Realp bringen sollte. Die Fahrt von Göschenen nach Andermatt ist in Zusammenarbeit mit der MG-Bahn eine logistische Herausforderung. In Göschenen wird auf einen Gegenzug der MG-Bahn gewartet und dann geht es los. Fauchend verlässt die Komposition den Bahnhof und fährt durch die Schöllenen hinauf. Herrlich der Anblick beim Suworow-Denkmal. Aus dem Teufelswand-Tunnel qualmt zuerst einmal weisser Dampf und kurz darauf erscheint die HG 3/4 beim Tunnelportal. Lange nach der Vorbeifahrt raucht es immer noch aus dem Loch. Schon vorher gelangten die Personenwagen nach Andermatt



Foto: Ruedi Traub

*Lokführer Armin Ulrich ist vom Wetter nicht gerade begeistert, aber im Führerstand ist es herrlich warm. / Le mécanicien Armin Ulrich n'est pas très content de la météo, mais dans la cabine il fait agréablement chaud.*



Foto: Jost Ziegler

*Herrlicher Anblick des ganzen Zuges auf der Richleren-Brücke (31.5.2007)  
Splendide vue du train entier sur le pont de Richleren (31.5.2007)*



Foto: J. Geser

*Vorbeifahrt der Lok 4 an der Remise in Göschenen. Vorne die HG 3/4, dann die HGm 4/4 der MG-Bahn und am Schluss der Werkstattwagen  
Passage de la loc 4 devant remise à Göschenen. En tête, la HG 3/4, puis la HGm 4/4 de MGB et le wagon atelier en queue.*

und werden nun mit der ankommenden Traktion zusammengehängt. Das gibt Gewicht! Jedenfalls müssen beide Maschinen in der Steigung bei Hospental tüchtig zusammenarbeiten. Sodann geht es in flotter Fahrt nach Realp, wo sich die Lok 4 neben Loks 1 und 6 in die Remise zwängen muss. – Die neue Saison kann beginnen, der Fahrpark ist bereit!



Foto: J. Geser

Die FO 04 führt die Komposition an. (Andermatt)  
La FO 4 en tête de composition. (Andermatt)



Foto: J. Geser

Lok 4 in voller Fahrt im Urserental. Tempo gibt Lokführer Armin Ulrich. / Loc 4 dans la vallée d'Urseren, la vitesse est fixée par le mécanicien Armin Ulrich.



Foto: J. Geser

Eine stolze Rauchfahne. Es handelt sich vorwiegend um Wasserdampf. / Beaucoup de fumée pour rien. Il s'agit en fait essentiellement de vapeur d'eau.



Foto: Ruedi Traub

Qualmend fährt die HG 3/4 aus dem Tunnel über die Brücke im Reusstal (oberhalb Teufelsbrücke) / Enveloppée de vapeur, la HG 3/4 sort du tunnel et passe sur le pont dans la vallée de la Reuss (au-dessus du Pont du diable)



Foto: Ruedi Traub

Fauchend verlässt unsere Lok den Mitschentunnel im Urserental. / Rugissante, notre loc sort du Mitschentunnel



Foto: Ruedi Traub

Bei Andermatt werden die bereits von Göschenen überführten Personenwagen an die Komposition angehängt. / A Andermatt, les voitures voyageurs précédemment acheminés depuis Göschenen sont ajoutés au convoi.



① **Furka-Wanderkarte**, Verlag Hallwag Kümmerli + Frey, Goms und Urseren. Spiralheftung, Schutzhülle, im praktischen Format 13 x 20 cm, 1:50/60'000 **CHF 18.80**



② **Neu: Tischset Nr. 2**, Zug unterhalb von Gletsch, abgerundete Ecken, ca. 43 x 29 cm, laminiert, Rückseite: Furka-Panoramakarte **CHF 9.50** (Tischset Nr. 1 weiterhin erhältlich)



③ **Neu: DVD «Die Dampfbahn Furka Bergstrecke»**, Edit. Eisenbahn-Romantik. Strecke Realp–Oberwald inklusive Wiedereröffnung 2010, div. Fronarbeit ca. 60 Min., deutsch **CHF 39.80**



④ **DVD + Card, 8 cm Mini DVD**, Kann per Post verschickt werden 4.) Furka-Bergstrecke, 10 Min. + Bonus 12 Min. Gletsch–Oberwald 5.) Glacier Express, 15 Min. je **CHF 9.80**



⑥ **Neu: Weissweinglas mit DFB-Logo**, 8 cl, im 6er-Karton **CHF 19.00**



⑦ **Original rukka Outdoorjacke** S, M, L, XL (weitere Grössen demnächst lieferbar), wasser- und winddicht, leichtes Netzfutter, atmungsaktiv, 3 Aussen-, 1 Innentasche, Kapuze abnehmbar **CHF 179.00**



⑧ **Taschenschirm «Schweiz»**, nur 210 Gramm leicht, Länge ca. 26 cm, Durchmesser geöffnet ca. 95 cm mit Städtenamen bedruckt 8.) rot-weiss **CHF 14.00** 9.) schwarz-weiss **CHF 14.00**

**Bitte besuchen Sie auch unseren gemütlichen Cafégewagen in Realp und unsere attraktiven Souvenir-Shops in den Bahnhöfen Realp und Gletsch, sowie in Oberwald beim MGB-Bahnhof!**



Cafégewagen Realp



Shop Realp



Shop Realp



Shop Gletsch



Info-Shop Oberwald

Hiermit bestelle ich:

| Artikel | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ |
|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Stück   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Grösse  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |

Weitere Artikel unter [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_ Tel. (für Rückfragen) \_\_\_\_\_ d.a.d.f. 2/2011

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041/870 07 86, [souvenir@dfb.ch](mailto: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.