

November 08

dampf an der furka

Liebe Leserin, geschätzter Leser

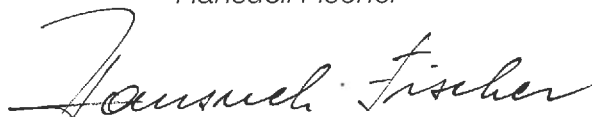
Das Novemberheft ist stets geprägt von einem Rückblick auf die vergangene Saison. Geschäftsleiter Peter Bernhard berichtet über Planung, Bau und Betrieb. Er hält Ausblick auf «Oberwald», «Remisen» und «HG4/4». Marketingchef Paul Güdel meldet für 2008 eine gute Fahrgästezahl. Jene des Vorjahres wurde aber aus betrieblichen Gründen verfehlt. Umsatz und Ertrag pro Fahrgast konnten gesteigert werden.

Hans Tribolet, der eine Folge von spannenden Zahnstangen-Aufsätzen geliefert hatte, beendet nun die Serie mit einem ebenso interessanten Beitrag über das Zahnrad. Da schliesst der Beitrag zur Zahnstangenschmierung von Jürg Bolliger sozusagen nahtlos an. Seine neueste Entwicklung ist geeignet, Verschleiss zu vermindern, Komfort und Sicherheit zu erhöhen.

Wenn Sie hier die in Aussicht gestellte Beilage über die VFB-Geschichte vermissen, erfahren Sie aus dem Beitrag des Zentralvorstandes, dass eine umfassendere Arbeit geplant ist.

Allen, die mir im zu Ende gehenden Jahr Auskünfte erteilt, Texte und Bilder geliefert und mich auf irgendeine Weise unterstützt haben, danke ich herzlich. Der ganzen Leserschaft wünsche ich frohe Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 1/2009: 31.01.2009
Ausgabe 2/2009: 15.05.2009
Ausgabe 3/2009: 15.08.2009
Ausgabe 4/2009: 31.10.2009

aktuelles

Demontage Steffenbachbrücke	1
Totalrevision Lok 9	4
Beschriftung Dienstwagen	5
Geschäftsleiter zur Saison 2008	6
Saisonschluss Weissenstein	6
Seilbahn erhalten?	8
Marketingleiter zur Saison 2008	9
Rückmeldung von Fahrgästen	10
Zahnradbahn-Technik	11
Zahnstangenschmierung	15
Axpo-Lehrlinge berichten	17
Küche wie im Hotel	18
Nachruf Peter Angele	19
Bahnprojekt in Polen	20
Eisenbahnsammlung Uster	21
Küche der Werkstatt Chur	23
Démontage du pont du Steffenbach	24
Rétrospective du directeur	25
160 travailleurs sur le Weissenstein	25
Rétrospective du chef marketing	26
Section romande	27
Zentralvorstand, 25 Jahre VFB	28

aus den vfb Sektionen

Bern	29
Solothurn	30
Zürich	30
Berlin-Brandenburg	31
Rhein-Main	31
Stuttgart	32

Titelbild

Abbau der Steffenbachbrücke am Ende der Saison 2008. / Démontage du pont du Steffenbach, fin 2008.

Foto: Beat Moser

Impressum

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

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

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt
administration@dfb.ch

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

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

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

Abonnement: sFr. 35.- (Jahr) für Aktionäre
Inserattarife: 1/4 Seite sFr. 300.- / 1/2 Seite sFr. 500.-
1 Seite sw sFr. 900.- / 1 Seite 4farbig sFr. 1200.- /
Rückseite sFr. 1500.-
Rabatte: 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

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

Demontage der Steffenbachbrücke im Herbst 2008

Nach den Zügen freie Fahrt für Lawinen

Am 9. Oktober ist die Steffenbachbrücke abgebaut und vor der Gewalt allfälliger Lawinen geschützt worden. Die Arbeiten des eingespielten Steffenbach-Teams konnten von einer Besuchergruppe verfolgt werden.

Nur knapp vier Monate lang ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke während der Sommermonate in Betrieb. Im langen und strengen Hochgebirgswinter ruht die Strecke unter einer dicken Schneedecke. Wegen der zahlreichen Lawinen muss sie regelrecht eingewintert werden. Nach einem genau ausgeklügelten Plan wird alles, was nicht niet- und nagelfest ist, demontiert und sicher gelagert: Signale, Weichenstellhebel, Geländer und vieles andere mehr. Stationen werden vernagelt, Wasserleitungen entleert, die Tunnel Tore werden geschlossen und die Drehscheiben gesichert, damit der meterhohe Schnee und der Frost keinen Schaden anrichten können.

Die alljährliche Demontage der Steffenbachbrücke ist sicher die spektakulärste Aktion beim Einwintern der Strecke. Die Brücke überquert einen steilen und berüchtigten Lawinenzug. Die 1915 erstellte Steinbogenbrücke wurde schon im ersten Winter durch eine Lawine zerstört, ohne dass je ein Zug darüber gefahren wäre. Die heutige demontierbare Steffenbachbrücke ist die geniale Lösung des Problems, im Winter bildet sie kein Hindernis mehr für die Lawinen. Die Montage und Demontage erfolgen immer noch nach dem gleichen Prozedere wie seit dem Bau der Brücke im Jahr 1925.

Am 9. Oktober 2008 war es wieder soweit, die Demontage konnte bei schönstem und warmem Herbstwetter stattfinden. Die Montageequipe unter Godi Benz bestand aus 17 Leuten, alles Freiwilligenarbeiter. Viele von ihnen sind jedes Jahr dabei und kennen «ihre» Brücke bis ins

Detail. Bereits am Vortag machte eine kleinere Gruppe die umfangreichen Vorbereitungsarbeiten: Aufstellen der Seilwinden und Montageböcke, Befestigen der Rollenbatterien für die Flaschenzüge usw.

Am Montagtag selbst verfolgte eine stattliche Anzahl Besucher die Demontearbeiten. Zuerst gab Besucherbetreuer Werner Gysi in der DFB-Kantine eine Einführung in die Technik und Geschichte der Brücke. Dann fuhr die Besuchergruppe um 09.15 Uhr mit dem Zug zur Brücke hoch. Die Montageequipe war schon vorher hinaufgefahren und beim Eintreffen der Gäste bereits voll an der Arbeit. Die Besucher konnten die Brücke ein letztes Mal vor der Demontage zu Fuss überqueren und sich die besten Fotostandorte aussuchen.

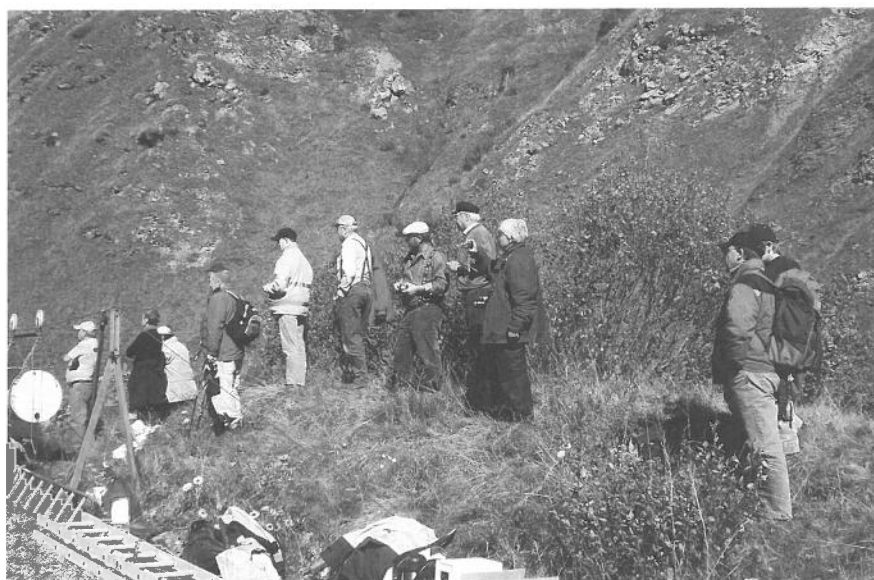
Kurz nach 10 Uhr dann die erste Demontageaktion: Absenken des Brücken-Mittelteils, bis dieser frei nach unten hängt. Es fiel auf, wie ruhig die ganzen Arbeiten vor sich gehen. Man hörte die per Funk übertragenen Kommandos des Equipenchefs, wenige Worte zwischen den Mitarbeitern,

keine Hektik, jeder Handgriff sitzt. Man hatte den Eindruck eines gut aufeinander eingespielten Teams, das seine Arbeit genau kennt. Dabei waren zum Teil heikle Arbeiten in luftiger Höhe hoch über dem Abgrund zu erledigen!

Fortsetzung nach Drehbuch: Rückzug des oberen Brückenteils. Das Einfädeln der Drahtseile für die Flaschenzüge konnte aus der Nähe mitverfolgt werden. Kurz vor elf Uhr dann das Kommando: «Obere Winde auf». Der obere Brückenteil wurde hochgehoben und auf die zuvor geschmierten Bahnschienen abgestellt. Die untere Seilwinde zog nachher die Brücke zurück in die Winterstellung.

Für den Rückzug des unteren Brückenteils mussten nun die Drahtseilenden und einige Rollen auf die andere Talseite transportiert werden, was mit der eigens dafür eingerichteten Hilfsseilbahn geschah. Die Besucher machen sich über den offiziellen Wanderweg oberhalb der Brücke auf den Rückmarsch auf die untere Talseite, um dieses letzte Demontagemanöver aus der Nähe verfolgen zu können. Zuvor musste jedoch der riesigen Schafherde, die das Steffental auch überqueren wollte, der Vortritt gelassen werden.

Kurz vor Ende des Rückzugs dann ein kleiner Zwischenfall: Der auf den Schienen gleitende Brückenträger stiess an einem Schienenstoss an und liess sich nicht



Scharf beobachtete Demontearbeiten. Observateurs attentifs.



Oberer Brückenteil in Winterstellung.
Élément amont en position d'hiver.

mehr bewegen. Nachdem die Ursache des Problems erkannt war, konnte dieses schnell gelöst werden. Mit einer Winde wurde die Brücke leicht angehoben und konnte darauf ungehindert nach hinten gleiten. Kurz vor 12.45 Uhr war die Demontage abgeschlossen.

Für die Montagueequipe allerdings war die Arbeit noch nicht zu Ende. Die Seilwinden, Drahtseile, Hilfsgeräte, Leitern, Geländerpfosten usw. mussten demontiert und versorgt werden, eine recht grosse Arbeit, die bis am Abend dauerte. Kurz nachher wurden die Tore der drei Tunnel in der Reusschlucht im Alt-Senntumsstafel geschlossen und die Winterruhe der DFB-Strecke konnte beginnen.

Der Wiederaufbau im Frühjahr erfolgt genau gleich, aber in umgekehrter Reihenfolge. Dazu kommt noch die zum Teil recht aufwändige Schneeräumung.

Für die Besucher folgten nach dem Abschluss der Demontage noch das obligate Gruppenfoto und dann die Rückfahrt mit dem Zug nach Realp. Mit einem gemütlichen, späten Mittagessen in der DFB-Kantine klang der ereignisreiche Tag aus.

Text: Werner Gysi
Fotos: Beat Moser
Werner Gysi



Steffenbachbrücke, Vorarbeiten für die Demontage.
Pont du Steffenbach, préparatifs pour le démontage.



Rückzug des oberen Brückenteils.
Repli de l'élément amont.

Fondue- und Schlittelpausch

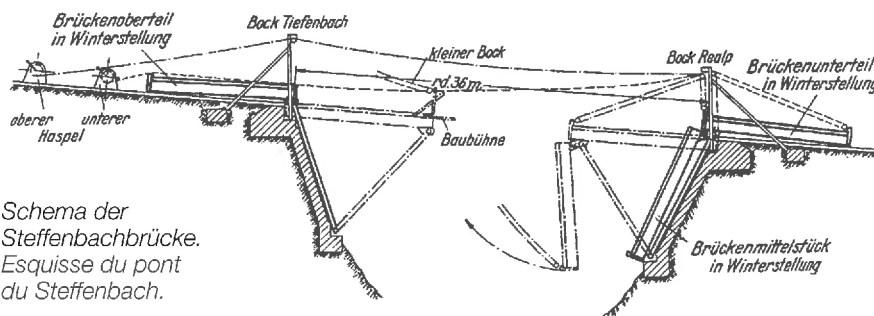
GRINDELWALD – Alle Furka-Dampf-Leute von DFB AG, VFB und SFB sind auf Samstag, 7. Februar 2009 zu einem Fondue- und Schlittelpausch eingeladen. Treffpunkt: Bahnhof Grindelwald, 10.30 Uhr.

Mit dem Zug der Wengeneralbahn wird auf die Kleine Scheidegg gefahren. Im Restaurant «Grindelwaldblick» gibt es ein

Fondue. Anschliessend findet bei der Jungfraubahn eine Depotbesichtigung statt. Wer mag, saust auf dem Schlitten zurück ins Tal. Der Anlass findet bei jeder Witterung statt. Jede und jeder nimmt auf eigene Kosten teil.

Auskunft und Anmeldung bis 1. Februar 2009 beim Organisator Hanspeter Wyss, Telefon 079 379 86 32.

Steffenbachbrücke



Schema der Steffenbachbrücke.
Esquisse du pont du Steffenbach.

Technische Daten

Die Steffenbachbrücke ist 1926 von der Maschinenfabrik Th. Bell & Cie, Kriens, gebaut worden. Sie ist 36.24 Meter lang (Unterteil 11.30 m, Mittelstück 13.29 m, Oberteil 11.65 m). System: Drei Brückenfelder mit schrägen, gelenkig gelagerten Stützen (Sprengwerk). Die Steigung beträgt 110 Promille. Die Stahlkonstruktion wiegt rund 32 Tonnen.

Modernisierungen

Die Brücke wird immer noch nach dem gleichen Prozedere wie bei der Erstellung montiert und demontiert. Allerdings wurde die Brücke in einigen Punkten erneuert und modernisiert:

- Reparaturen nach der «Ruhezeit» von 1981–88 (Entwässerung des Geländes, Reparatur eines Montagebocks, der durch eine Lawine beschädigt wurde)
- Ausrüstung der Hand-Seilwinden mit Elektromotoren, Betrieb mit Notstromaggregat (1988)
- Beschaffung neuer elektrohydraulischer Seilwinden, Betrieb mit Notstromaggregat (1991)
- Verlegung eines Stromkabels von der Wasserfassung Tiefenbach zum Unterstand Steffenbachbrücke. Betrieb der Seilwinden mit dem Ortsnetz 3x400 Volt, 50 Hz (1993).
- Erneuerung der Brückenschwellen und Neukonstruktion der seitlichen Fussgängerstege aus Gitterrosten, Geländer (2006)
- Zusätzliches stromunabhängiges Sicherungssystem bei der Montage: Jeder bewegte Bauteil wird durch eine mechanische Seilbremse gegen Absturz gesichert, z.B. bei Fehlmanipulationen, Stromausfall usw. (2007)

Anmeldung als Mitarbeiter/in bei der DFB AG

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

Name _____ Vorname _____ Geburtsdatum _____

Adresse _____ PLZ, Wohnort _____ Staatsangehörigk. _____

Tel. Privat _____ Tel. Geschäft _____ Mobile _____

E-Mail _____ Beruf _____

Zusätzliche Ausbildung und Spezialkenntnisse _____

Erfahrungen im Bereich Eisenbahn _____

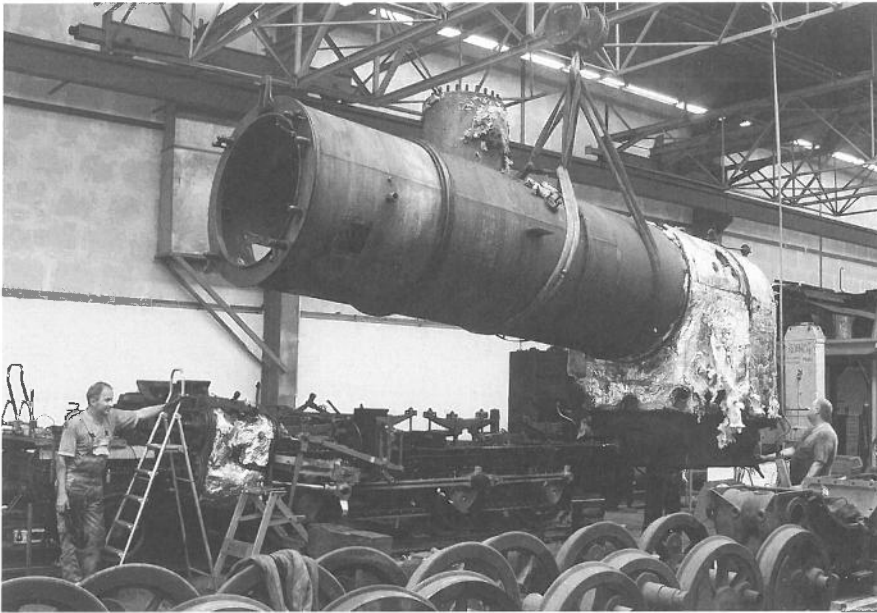
Ich möchte bei der DFB AG nach entsprechender Ausbildung und Einführung in folgenden Bereichen mitarbeiten:

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

Datum _____ Unterschrift _____

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

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



Kessel der Lok 9 am Kran.
Chaudière de la loc 9 soulevée par la grue.

Totalrevision der Lok Nr. 9

«Erneuerung an Haupt und Gliedern»

CHUR (fi,os) – Die Lokomotive HG 3/4 Nr. 9 wird zurzeit in der DFB Werkstätte Chur einer Totalrevision unterzogen. Die Arbeiten, welche parallel zur Aufarbeitung einer HG 4/4 laufen, dürften bis Herbst 2012 dauern.

Gesetzeskonform war an der Lok 9 auf den Winter 07/08 eine gemäss den Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB EBV) alle 6 Jahre durchzuführende Revision R1 zur Gewährleistung der Sicherheit fällig. Eine R1 beinhaltet zusammengefasst die Revision von Lauf- und Triebwerk, der Rahmenabstützung und der Bremssysteme sowie die Durchführung diverser Kontroll- und Untersuchungsarbeiten. Aufgrund des sich stetig verschlechternden Allgemeinzustandes wurde im Verlaufe der Fahrsaison 2007 entschieden, die Lok auf Ende Saison 2007 ausser Betrieb zu nehmen und einer Totalrevision zu unterziehen.

Damit das nötige Fachwissen und die technischen Kenntnisse zum Unterhalt

und Betrieb unserer komplexen und stark beanspruchten Dampfloks weiter vertieft bzw. ausgebaut werden kann, wird die Revision primär durch unser Dampflokperso-

nal durchgeführt. Die Leitung der Arbeiten obliegt dem Maschinenmeister Oliver Studer. Studer ist als Maschineningenieur HTL der BLS-Werkstätten in Spiez tätig und seit 2005 als Dampflokfürer an der Furka unterwegs.

Die Hauptaufgaben unseres ehrenamtlichen Dampflokpersonals (17 Lokführer, 9 Heizer und einige Heizeranwärter) bestehen neben der Sicherstellung des Fahrbetriebs in den Sommermonaten in der Ausführung der «winterlichen» Unterhaltsarbeiten der im Betrieb stehenden Loks. Zurzeit sind dies die HG 3/4 Nr. 1 und 4 sowie die HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn». Die aktuell sechs Mann starke Gruppe der Lok 9 kann jährlich rund 1500 Revisionsstunden leisten. Der benötigte Zeitbedarf dürfte aus den Erfahrungen der Totalrevisionen der Loks 4 und 6 bei rund 6000 bis 6500 Stunden liegen.

Die grösste anlässlich der Revision zu lösende technische Herausforderung liegt in der Sanierung oder einem allfälligen Ersatz der Feuerbüchse. Martin Horath (Stv. Chef Dampflok und Dampflokfürer) hat sich in verdankenswerter Weise bereit erklärt, die Kesselrevision in seiner privaten Werkstätte in Goldau auszuführen. Das Team der Werkstätte Chur um Jakob Knöpfel (Chef Dampflok und Dampflokfürer) wird die Revision durch Komponentenaufarbeitung-



Das Lok 9-Team in der Werkstatt.
Team de la loc 9 à l'atelier.

gen/-herstellungen und die Ausführung diverser Reinigungsarbeiten tatkräftig unterstützen. Um Engpässe bezüglich Platz und Werkzeugverwendung möglichst zu vermeiden, finden die meist zweitägigen Arbeitseinsätze (Fr und Sa) der Teams der HG 4/4 (Jakob Knöpfel) und der Lok 9 in der Regel alternierend zueinander statt.

Kleine Laufleistung – hohe Beanspruchung

Seit der Wiederinbetriebsetzung im Jahre 1992 hat die Lok 9 auf der Furka-Bergstrecke rund 26000 km zurückgelegt. Die auf den ersten Blick geringe Laufleistung erscheint in einem anderen Licht, wenn man bedenkt, dass sie ausschliesslich auf einem Extremteilstück der ehemaligen FO erbracht wurde. Viele Zahnstangen Ein- und Ausfahrten, maximale Steigung mit fast durchwegs maximaler Anhängelast – so ein Einsatz setzt dem stärksten Arbeitspferd zu.

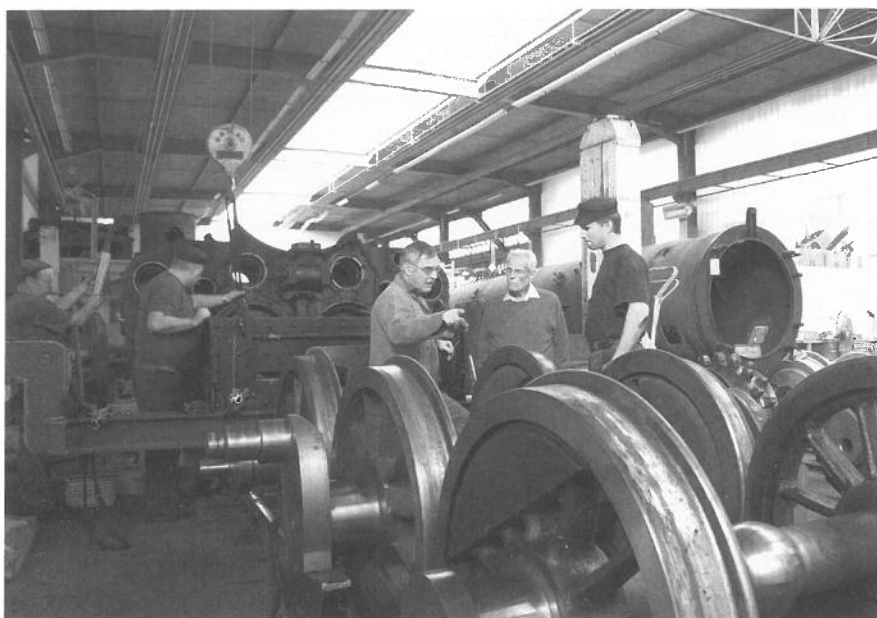
Die anlässlich der Lokzerlegung festgestellten Abnutzungserscheinungen und Schäden, wie Risse im Lokrahmen und Zylinderblock, zeugen von der hohen Beanspruchung und zeigen deutlich die Notwendigkeit der Durchführung der nun laufenden Revision auf.

So viel Eigenleistung wie möglich

Die Reprofilierung und Risskontrolle der Achsen sowie die Aufarbeitung der Vacuum-Bremszylinder werden der Rhätischen Bahn in Landquart in Auftrag gegeben. Alle übrigen Arbeiten sollen nach Möglichkeit mit eigenen Kräften bewältigt werden. In Anbetracht der beschränkten Personalressourcen ist dieses Ziel hoch gesteckt. Es darf aber als Beitrag zur Festigung des Wissens und der Handfertigkeit zum sicheren und zuverlässigen Weiterbetrieb unserer Dampfloks und somit zur diesbezüglichen Sicherung der Zukunft der DFB eingestuft werden.

Mehr Fahrzeuge – mehr Unterhalt

Wenn die Lok 9 wieder an die Furka Bergstrecke zurückkehrt, ist eine Totalrevision der Lok 1 fällig. Auch im Hinblick auf die HG 4/4 sei daran erinnert: Je mehr Fahrzeuge, desto mehr Unterhalt!



*Die Chefs besprechen das Vorgehen.
Les chefs discutent de la procédure.*

Neue Beschriftung der Dienstwagen

Mehr Übersicht geschaffen

Die Dienstwagen der DFB haben eine wichtige Funktion zu erfüllen. Sie sind fahrende Werkzeug-, Maschinen- und Flachwagen mit und ohne Kran. Sie können somit immer dort abgestellt werden, wo man sie braucht. Damit man Übersicht erhält über den ganzen Wagenpark, braucht es Bezeichnungen über Inhalt, Funktion, Länge, Lade- und Eigengewicht.

Aus diesem Grund hat mich Depotchef Jost Ziegler gebeten, die dafür bereitgestellten verzinkten Eisenblechtafeln zu beschriften. Ich hätte ja Übung, da ich die Hektometer-Tafeln bereits beschriftet hätte. Diese Arbeit ist sehr zeitaufwändig, müssen doch die Tafeln zuerst gereinigt werden. Dann mit Primer grundiert und anschliessend mit brauner oder grauer Farbe gerollt werden, passend zum jeweiligen Wagen. Erst dann beginne ich mit Schablonen und Spritzpistole alle Tafeln zu beschriften.

Diese Arbeit ist nötig, weil die meisten Dienstwagen mit Holztäfer verkleidet sind.

Aus diesem Grund lassen sich Beschriftungen sehr schlecht auftragen. Alle diese Arbeiten konnte ich zu Hause ausführen. Eine schöne Arbeit für die Dienstwagen, die dann ein einheitliches Schriftbild tragen.

Heinz Hurter



*Eine der neuen Beschriftungstafeln für Dienstwagen.
Une des nouvelles plaques d'immatriculation.*

Bericht des Geschäftsleiters

Rückblick, Ausblick und Dank

Das Abschlussessen der Fronis auf dem Weissenstein – ein bescheidenes Dankeschön für die erbrachten Leistungen – war ein untrügliches Zeichen, dass eine weite, unfallfreie Fahrsaison der Vergangenheit angehört.

Der unermüdlichen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ermöglichte 25'630 Fahrgästen das Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka zu geniessen. Dass der Betrieb auch ohne grössere technischen Störungen verlaufen ist, verdanken wir dem Einsatz unserer Fronis sowie dem professionellen Unterhalt und oder Pflege der Traktionsfahrzeuge durch unser Lokpersonal.

Leider hat das Wetter mit seinen Kapriolen nicht nur unsere Fahrgastzahlen beeinflusst, sondern auch die Bauabteilung hin und wieder vor Herausforderungen gestellt. Kurzfristige Improvisationen und Umstellungen waren zeitweise erforderlich, um allen Kunden gerecht werden zu können. Auf die erbrachten Leistungen dürfen alle stolz sein.

Nebst dem Betrieb beschäftigten uns vor allem die Plangenehmigungsverfahren für die Remise Realp und die Erschliessung von Oberwald. Anfang Oktober folgten einige Dutzend Einwohner aus der Region Obergoms unserer Einladung für eine Orientierung über das letzte Teilstück, Überquerung der Kantonsstrasse und Einfahrt Bahnhof Oberwald. Walter und Manfred Willi erklärten vor Ort die Projekte und beantworteten professionell Fragen und Anregungen seitens der interessierten Bevölkerung: Dieser Anlass hat sicher mitgeholfen, dass die offizielle Frist der Baupublikation ohne eine Einsprache abgelaufen ist und somit das BAV in den nächsten Monaten die Baubewilligung erteilen dürfte.

Oberwald ist ein Thema, das aber auch Marketing und Betrieb vor einige Probleme

stellt, gilt es doch ein Fahrplan-Konzept zu erarbeiten, das den Kundenwünschen entspricht, aber auch betriebsmässig (Personal, Rollmaterial) durchgeführt werden kann und beidseits der Furka Anschlüsse an MGB und/oder Postauto sicherstellt. Ich bin überzeugt, dass wir in absehbarer Zeit über mehr Details informieren können. Oberwald liegt in Reichweite und wir werden Mitte August 2010 offiziell den Betrieb aufnehmen und diesen, für uns historischen Anlass, gebührend feiern.

Während der Bahnbetrieb über den Winter ruht, wird im Bau, so es die Wetterbedingungen erlauben, weiter gearbeitet. In der Remise Realp stehen die Unterhaltsarbeiten an den Dampfloks und den Dieseltraktionsfahrzeugen durch unser Lokpersonal an. Die HG 4/4 in Chur sind

grösstenteils zerlegt. Emsig werden die verschiedenen Komponenten auf deren Verwendbarkeit überprüft und teils in Stand gestellt. Auch die HG 3/4 Nr. 9 geniesst in Chur Gastrecht für ihre unabdingbare, grosse Revision.

Das vorliegende DaF ist die letzte Ausgabe dieses Jahres. Ich möchte deshalb die Gelegenheit ergreifen um den Kollegen und Kolleginnen der GL, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die in irgend einer Abteilung oder irgend einer Form zum guten Gelingen und guten Ruf unserer Bahn beigetragen haben, herzlich zu danken. Einschliessen möchte ich auch die Mitglieder des VFB, die mit ihrem finanziellen Beitrag und ihrem Einsatz in den Bauwochen namhaft zum Erfolg beitragen, sowie die Stiftung SFB und den Verwaltungsrat DFB AG. Ich wünsche allen recht frohe Festtage und alles Gute für ein gesundes, erfolgreiches 2009.

Zusammen werden wir auch die noch anstehenden Hindernisse meistern und den vielen Fahrgästen ein Erlebnis mit diesem aussergewöhnlichen Kulturgut ermöglichen.

Peter Bernhard

Saisonabschluss bei Bergbahn-Freunden im Jura

160 Furka-Leute auf dem Weissenstein

WEISSENSTEIN (fi) – Als Dankeschön für den Einsatz während (und ausserhalb) der Saison lädt die Geschäftsleitung jeweils zum «Mittagessen bei Freunden». Am 18. Oktober waren die Furka-Fronis bei der Seilbahn Weissenstein zu Gast.

Treffpunkt war die Talstation in Oberdorf, wo den eintreffenden Gästen ein Apéro serviert wurde. Hier hatte man Zeit, die Zweiersessel zu besichtigen auf denen man quer zur Fahrtrichtung die Beine baumeln lässt. Auf dem nahen Stationsdach war auch eine nagelneue Gondel zu sehen, wie sie im Neubauprojekt vorgesehen ist. Allmählich meldete sich der Drang, in die Höhe zu gelangen. Der Dienstausschuss

galt als Billett. Gemütlich ging es in der Waldschneise bergan zur Mittelstation Nesselbode und von dort – ohne umzusteigen – zur Bergstation unterhalb des Kurhauses Weissenstein. Bei schönem und mildem Herbstwetter wurde von der Aussichtsterrasse der Blick ins Land genossen. Dunst verwehrte einem allerdings den Anblick des Alpenpanoramas. Schliesslich folgte der Spaziergang zum tiefer gelegenen «Sennhaus», wo der Tisch gedeckt war. Peter Schwarzenbach, der den Anlass organisiert hatte, entbot den ersten Willkomm auf dem Hausberg der Solothurner. Nach der Gerstensuppe bildeten Salate, Hamme (Schinken), Bohnenwurst und ein Stück

Streusel-Zwetschkuchen das «kulinarische Programm». Für das musikalische Programm sorgten das Ländlertrio «Echo vom Hittliberg» aus Sachseln und Paul Betschard, ein Alphornbläser aus den eigenen Reihen der Dampfbahn.

26'000 Fahrgäste befördert

Geschäftsleiter Peter Bernhard teilte mit, dass in der Saison 2008 in vollen Zügen 26'000 Fahrgäste unfallfrei auf der Bergstrecke befördert wurden. Nun stehe der Termin für das Eröffnungsfest für den Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald fest: 13. August 2010. Man sei zuversichtlich, grünes Licht für die Pläne zu bekommen und die noch fälligen Arbeiten rechtzeitig abschliessen zu können. Peter Bernhard dankte allen, die vor und hinter den Kulissen zum Erfolg beigetragen haben. Ein besonderes Kränzchen wand er den Teams, die zu beiden Seiten der Furka die Fronis mit vorzüglicher Verpflegung bei Laune und bei Kräften gehalten haben. Der Geschäftsleiter schloss sein Dankeswort mit guten Wünschen für den Winter und der Hoffnung, alle möchten 2009 mit neuem Elan ans Werk gehen: «Für die Erhaltung des technischen Kulturgutes «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» lohnt sich der Einsatz!»

Hermann Walser, Vizepräsident des Verwaltungsrates der DFB AG, schloss sich den Dankesworten und Wünschen des Geschäftsleiters an und meinte: «Oberwald rückt näher und fordert immer mehr.» – Nach dem Essen und den Reden konnte die Talfahrt individuell angetreten werden.

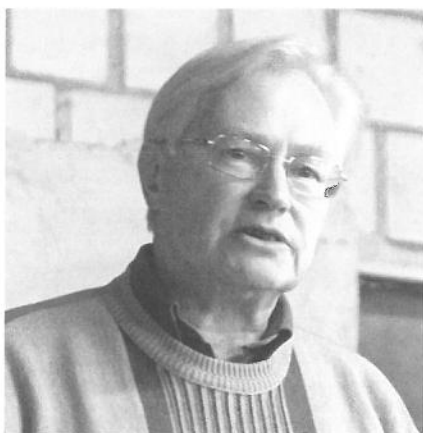


Geschäftsleiter Peter Bernhard, Chef ZfW Toni Westreicher und Diesel-Chef Jürg Bolliger.

Le directeur d'entreprise Peter Bernhard, le chef T&A Toni Westreicher et le chef diesel Jürg Bolliger.



*Die grosse Festgemeinde beim Mittagessen.
Repas de midi de la grande communauté en fête.*



Hermann Walser.



*Die einen verdauen, die andern diskutieren.
Discussions et digestif.*

Seilbahn Weissenstein AG

Neu bauen oder erhalten?

WEISSENSTEIN (fi) – Verwaltungsratspräsident Urs Allemann hat den DFB-Leuten die Seilbahn auf den Solothurner Hausberg vorgestellt.

Die Seilbahn war 1950 nach System Von Roll gebaut und 1994 stark erneuert worden. Die erste Sektion führt von der Talstation Oberdorf auf 661 m.ü.M. 1622 Meter weit zu der auf 1064 m.ü.M. gelegenen Zwischenstation Nesselbode. Die zweite, mit 747 Meter kürzere Sektion führt zu dem auf 1280 m.ü.M. gelegenen Kurhaus Weissenstein. Die Gesamtfahrzeit beträgt 16 Minuten.

Unter Zugzwang

Urs Allemann führte aus, dass die Bahn, deren Betriebsbewilligung Ende 2009 abläuft, vor anderthalb Jahren vom Heimatschutz entdeckt wurde. Ziele der Bahn-Verantwortlichen seien: Weiterbetrieb einer Seilbahn auf wirtschaftliche Weise und mit ausreichender Kapazität. Neu soll



Urs Allemann erläutert Seilbahn-Pläne. Urs Allemann explique les projets de téléphérique.

dies auf dem bisherigen Trasse mit Gondeln geschehen. Mit Zusatznutzungen soll der Weissenstein noch mehr als bisher als «Familienberg» gestaltet und der Verkehr besser auf die Woche verteilt werden. Eine Rodelbahn (Tubing), Kinderspielplatz und sinnvoll bewirtschaftete Parkieranlagen sollen dazu beitragen. Die Kapazität von heute 400 Personen pro Stunde möchte man in einem ersten Schritt auf 900 und gegebenenfalls auf 1200 ausbauen. Dies erfordert den Totalabbruch der Anlagen und neue Gebäude. Die Finanzierung ist mit einer Kapitalaufstockung auf 12 Millionen Franken gesichert. Einsprachen und politische Vorstösse bremsen das Vorhaben.

Mögliche Varianten

Eine Renovation der bestehenden Sesselbahn hätte Investitionen von 7 bis 7,5 Millionen Franken und jährliche Unterhaltskosten von gegen 250'000 Franken zur Folge, ohne dass Komfort und Transportleistung verbessert würden. Ausserdem würde die Betriebsbewilligung nur um fünf Jahre verlängert.

Eine moderne 2-er Sesselbahn mit Wetterschutzhauben käme kaum günstiger zu stehen als eine moderne 8-er Gondelbahn. Auch da wäre nur eine fünfjährige Betriebsbewilligung zu erwarten.

Komfort kontra Kulturgut

Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege wollen die Sesselbahn als Denkmal von nationaler Bedeutung erhalten. Sie begründen dies damit, dass die Seilbahn auf den Weissenstein die einzige noch als Zweisektionen-Sesselbahn des Systems Von Roll mit Kuppeltechnik betriebene Anlage in der Schweiz ist. Ausserdem ist Anfang 2008 ein Verein «Pro Sesseli» mit gleicher Zielsetzung gegründet worden.



Ausschnitt aus der Talstation. Vue partielle de la station inférieure.



Furka-Leute auf Weissenstein-Bahn. Collaborateurs du DFB sur le télésiège du Weissenstein.



Muster-Kabine soll Lust auf Neubau machen. La cabine spécimen sert à éveiller le désir de renouveau.

Rückblick auf die Fahrsaison 2008

Dampfbahn-Erlebnis für rund 26'000 Fahrgäste

Sehr gute Resultate haben immer den Nachteil, dass sie verteidigt oder noch besser, übertroffen werden sollten. Dass dies nicht immer möglich und auch sinnvoll ist, wissen wir nicht nur aus dem Sport, sondern aus der Realität unseres Dampfbahnbetriebes.

2007 wurden insgesamt 27'529 Fahrgäste befördert mit einer Auslastung von 71,54 Prozent bezogen auf das Platzangebot der Regel-, Extra- und Nogex-Züge. In der Saison 2007 profitierten wir insbesondere von der Medien-Präsenz des Events 07 in Realp und der ausgezeichneten Witterung (insbesondere an den Wochenenden). Die kostenlose gesamtschweizerische Werbung des Monats-Hits Juli der RailAway wirkte auch im August 2007 nach. Keine Finanzkrise kürzte das Budget unserer Fahrgäste. Es hatte aber auch Nachteile: Wir stiessen an die Grenzen der personellen und materiellen Ressourcen. Unsere Gäste erlebten zum Teil nicht das von uns geförderte «Mehr Erlebnis!», sondern die Bewältigung der Fahrgast-Mengen wurde zum Problem.

Die Leitung Betrieb wie auch der Reisedienst hatten sich entschlossen, die Annahme der Reservationen so zu senken, dass auch nicht angemeldete Fahrgäste mitgenommen werden konnten. Gedränge wurde vermieden und das individuelle Erlebnis sichergestellt.

Basierend auf den neuen Erkenntnissen waren für 2008 26'500 Passagiere budgetiert worden. Diese Zahl wäre auch zu erreichen gewesen, wenn nicht der Monat September «mit einer Witterung von überwiegend zu kühl, nass und sonnenarm und in der ersten Monatshälfte teils grosse Niederschläge (Monatsflash der Meteo Schweiz), die Erwartungen nicht ganz erfüllte. Dennoch konnten 25'630 Fahrgäste das einmalige Erlebnis eine Furka-Dampfbahnfahrt durch die herrliche Flora

und die wunderbare Alpenwelt geniessen. Die Marketing-Bemühungen für ein ausgeglichenes und auch auf ungünstige Witterung ausgerichtete Verhältnis von Gruppen- und Einzelreisen haben sich bewährt. Der Anteil Gruppen war höher als derjenige der Einzelreisen, insbesondere durch den Frequenz-Einbruch im September bedingt. Der Verlauf der Saison war geprägt durch eine gute Juli-Frequenz, einen ausgezeichneten August, höher als im Vorjahr, und den bereits erwähnten Absturz im September. Es ist so im Alpenraum, wenn einmal die Pässe, auch nur vorübergehend geschlossen werden, dann ist die Saison gelaufen.

Die Marketing-Bemühungen der abgelaufenen Saison konzentrierten sich auf die Verbesserung und Vertiefung der angebotenen Produkte, insbesondere auf den alpinen Knotenpunkt Gletsch, der in Zukunft bei der Betriebsaufnahme auf der Gesamtstrecke nach Oberwald doch eine vertiefte Bedeutung erlangen wird.

Der Finanzdienst meldet für die Saison 2008 einen höheren Umsatz des Reisver-

kehrs als 2007; der durchschnittliche Ertrag je Fahrgast ist demzufolge höher; das Budget wurde überschritten

Das Fahrplan-Konzept Gletsch–Oberwald wurde von einer speziellen Arbeitsgruppe, unter der Leitung von Thomas Meier und Federico Rossi, unter dauernder Information und Zusammenarbeit mit Betrieb, ZfW und Marketing bearbeitet und bis zum umsetzbaren Entwurf verfeinert. Aus aktueller Sicht erfolgt die Betriebsaufnahme Mitte August 2010; ein besonders gebildetes OK wird sich diesem wichtigen Anlass annehmen. Unter der Leitung von Beat Moser werden auch die erforderlichen Dokumentationen erstellt.

Die Saison 2008 darf rundum als gute, erfolgreiche und auf die Zukunft gerichtete Etappe eingestuft werden.

Paul Güdel, Leiter Marketing DFB



Bahn- und Wanderwegweiser in Gletsch. Panneau indicateur pour train et chemin à Gletsch.



Gletsch vom Dampfbahnzug aus gesehen. Gletsch vu depuis le train à vapeur.

Ausflug mit der Furka-Dampfbahn

Anerkennung für Erbauer und Wiederhersteller

Vorbemerkung des begleitenden Fronis: Teilnehmer der Reise waren vier Personen, die vom technischen Teil der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und von ihren Problemen viel wissen wollten. Nachfolgend berichten zwei der Reisenden wie sie die Fahrt und das Bahn-Umfeld erlebt haben.

An einem sonnigen Tag konnten wir unseren seit langem geplanten Ausflug mit der Furka-Dampfbahn unter der kundigen Führung eines «Fronis» realisieren. Schon während der Zugfahrt von Zürich nach Realp informierte er uns über die Geschichte und den Betrieb dieser Attraktion. Seit 25 Jahren setzen sich unzählige Freiwillige dafür ein, die Dampfbahnstrecke von Realp nach Oberwald zu neuem Leben zu erwecken.

Die gepflegten nostalgischen Wagen waren sehr gut besetzt. Trotz des lebhaften Hin und Her der Passagiere, die nichts verpassen wollten, blieb das Zugpersonal in seinen schmucken, alten Uniformen hilfsbereit und geduldig. Auf der Fahrt bewunderten wir die im Rhythmus des Dampfzylinderhubs langsam vorbeiziehende Bergwelt und erfuhren von den jährlich wiederkehrenden Schäden durch Lawinen, Hangrutsche und Murgänge. Einzelne Spuren sind immer noch erkennbar. Die sicherheitstechnischen Anpassungen, wie beispielsweise die klappbare Steffenbachbrücke, die im Winter wegen der Lawinengefahr demontiert wird, oder die wegen Schneesverwehungen in den Tunneleingang zurückversetzten Tore hätten wir ohne die Erklärungen unseres «Fronis» nicht zur Kenntnis genommen.

Bei der Station Furka gönnten wir uns gern ein zweites Glas Weisswein. Doch schon ging die Reise weiter. Wir fuhren in den Tunnel ein. Wir überquerten die Wasserscheide, welche die Einzugsgebiete

von Rhone und Rhein trennt. Der Konkurrent kommentierte treffend, dass wir nicht auf dem Dach von Europa, aber wenigstens im Estrich seien. Nach dem Verlassen des Tunnels erkannten wir auf der rechten Seite über einer hohen, polierten Felswand einen kümmerlichen Rest des Rhonegletschers. Da wir die Postkarten von früheren Zeiten in Erinnerung haben, als der Gletscher noch fast bis ans Hotel «Glacier du Rhône» reichte, wurde uns traurig bewusst, welche Folgen die Klimaerwärmung hat. Bald erreichten wir Gletsch. Aus einem ehemaligen Hotelgebäude, das heute den Fronarbeitern als Kantine und Unterkunft dient, winkten Leute fröhlich mit einer Fahne.

Während des Mittagessens im Restaurant «Rhonequelle» erhielten wir von unserem «Froni» weitere Informationen über den Bahnbau. Höchste Priorität hat die Sicherheit. So ist der Scheiteltunnel mit einer Beleuchtung zur Kennzeichnung der Fluchtwege und mit einem Achsenzähler ausgerüstet. Dies zeigt, dass trotz der minutiösen Wiederherstellung der alten Bahn auf neue Technologien nicht verzichtet werden kann.

2010 soll die Strecke bis nach Oberwald wieder für Nostalgiefahrten bereit sein. Wir gingen ein Stück auf diesem Trasse. Dabei realisierten wir, wie kompliziert und arbeitsintensiv eine solche Restaurierung ist. Die Sträucher, die zwischen den alten Gleisen wucherten, sind auf der ganzen Strecke entfernt worden. Wegen des Funkenwurfes der Lokomotive mussten auf beiden Seiten des Trasses die Bäume und das Buschwerk auf einer Breite von rund 4 Meter gerodet und das Holz abtransportiert werden. Als weitere Brandschutzmassnahme wird eine Wasserleitung mit Sprinklern und Hydranten entlang des Bahndamms verlegt. Dafür muss ein Graben ausgehoben werden, was in diesem steinigen Boden äusserst

mühsam ist. In diesen Graben wird dann Sand gefüllt, um das Rohr vor Verletzungen durch Steine zu schützen. Schliesslich kommt die eigentliche Gleisarbeit. Da ist sehr viel Schotter anzuliefern, zu verteilen, Schienen sind zu verlegen und Schotter unter die Schwellen zu grappen. Das meiste wird mit einem so genannten «Chinesischen Bagger», wie die Gruppen und körperlich hart arbeitenden «Fronis» auch genannt werden, geleistet. Sicher werden sie leichter durchhalten, wenn sie sich vor Augen halten, wie viel von der Bahnstrecke schon fertig gestellt wurde. Für einen Aussenstehenden ist kaum zu glauben, dass dieses komplexe Projekt auf freiwilliger Basis und fast alles im Neben- oder Ferienjob organisiert, koordiniert und realisiert wird.

Eine besondere Herausforderung stellten die Einfahrt und der noch zu bauende Bahnhof in Oberwald dar. Hier sind Hangsicherungen mit Steinmauern, eine Bachumleitung und ein Strassenübergang mit einer versenkbaren Zahnstange nötig. Auch die Einbauten mit Weichen, Drehscheibe und Wasserkrän sind sehr aufwändig. Es ist aber kaum zu zweifeln, dass auch die «letzte Meile» erfolgreich bewältigt wird.

Auf der Rückreise stiegen wir in Realp aus und nahmen noch einen Augenschein von der Arbeit in der Remise. Die Lokomotiven werden gewartet und gereinigt, das Messing auf Hochglanz poliert. Zudem müssen für den nächsten Tag Kohle und Wasser aufgefüllt werden. Zum Abschluss warfen wir noch einen Blick in die Lagerräume in einem alten Militärstollen. Hier liegen unzählige Schrauben und Bolzen mit frisch gedrehten Gewinden nach Arten sortiert und mit Fett gegen Korrosion geschützt. Daneben lagert sehr viel Baumaterial, das für diverse Arbeiten benötigt wird.

Tief beeindruckt von den Leistungen der damaligen Bahnbauer und vom Idealismus und Einsatz der heutigen «Freizeitarbeiter» kehrten wir nach Hause zurück. Unser jährlicher finanzieller Beitrag an die Furka-Dampfbahn hat sich gelohnt.

Jarmila und Werner Woodtli

Auszüge aus der Zahnradbahn-Technik

Entwicklung von gemischten Adhäsions- und Zahnradantrieben

Hans Tribolet, dipl. Ing. HTL, Visp (VR DFB AG, ehemaliger Leiter Rollmaterial und Werkstätten BVZ und GGB)

In Teil 4 dieser Artikelserie wollen wir einen Einblick auf dieses wichtige Zahnradbahn-Element geben und etwas detaillierter die Entwicklung der anspruchsvollen Systeme für den gemischten Betrieb erklären.

Die Antriebsarten sind sehr vielseitig. Ein Hauptunterschied besteht zwischen den einfacheren Antrieben für reinen Zahnradbetrieb und den wesentlich aufwendigeren Ausführungen für gemischt betriebene Zahnrad- und Adhäsionsbahnen. Zudem wurden die Antriebssysteme durch den Triebfahrzeugtyp (Lokomotive, Triebwagen, sowie die Traktionsart (Dampf-, Elektro- oder Diesel) beeinflusst. Wir beschränken uns hier auf die wesentlichsten und aktuellen Ausführungen. Ausführliche Beschreibungen finden sich in: W. Hefti; Zahnradbahnen der Welt, Kap. 6 und 7.

Antriebsarten für reine Zahnradbahnen

- Die reinen Zahnradbahnen waren am Anfang mehrheitlich Touristenbahnen

mit kleinen Zugsgewichten und dementsprechend einfachen Antriebsanordnungen. Die Trag- und Laufräder waren je nach Ausführung als Losräder oder reine Laufachsen ausgebildet.

- Bei den Dampflokomotiven wurden je nach Anforderung 1 bis 3 Triebzahnräder über Zahnrad-Vorgelege angetrieben.
- Die ersten elektrischen Lokomotiven waren meistens 2-achsig und oft in sogenannten Rowan-Kompositionen (Kleinlok mit aufgesatteltem Wagen) integriert. Meistens trieben 2 Quermotoren über eine Zahnrad-Übersetzung 1 bis 2 Triebzahnräder an.
- Ab 1937 wurden für eine neue Generation Leichttriebwagen Antriebssysteme entwickelt, welche in den Fahrgestellen untergebracht werden konnten. Mehrheitlich kamen 1 oder 2 Längsmotoren mit entsprechenden Kegelradgetrieben zur Anwendung.
- Heute werden für reine Zahnradbahnen fast ausschliesslich Triebwagen in verschiedenen Variationen (Einfach-, Doppel- und mehrteilige Gelenktriebwagen) beschafft. Das Laufwerk besteht aus Triebdrehgestellen mit 1 bis 2 Antrie-

beinheiten und Laufdrehgestellen mit oder ohne Zahnradbremse. Um die Probleme der Stabilität und der Entgleisungssicherheit besser beherrschen zu können, werden die Antriebsmotoren quer angeordnet. Die beiden unabhängigen Zahnrad-Bremssysteme (Bandbremsen, heute auch Scheibenbremsen) sind im Antrieb integriert.

Antriebsarten für gemischten Betrieb Zahnrad und Adhäsion

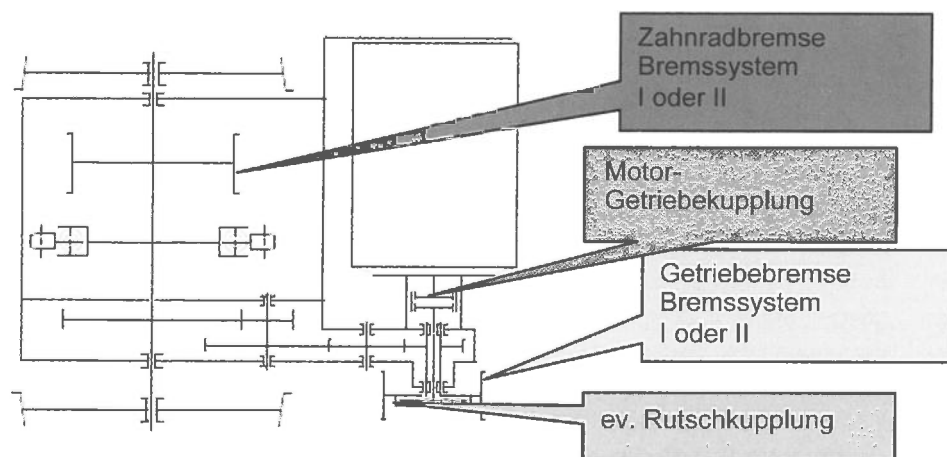
Die Bahnen mit gemischtem Betriebssystem bilden die bedeutendste Gruppe der Zahnradbahnen. Insbesondere bei den Dampflokomotiven gab es eine Vielzahl von Ausführungen von der einfachen 2-achsigen Lok mit verkuppeltem Triebwerk bis zu Mammutlokomotiven mit 4-achsigem Adhäsionsdrehgestell und einem separaten 3-achsigen Zahnradgestell oder Rahmenlokomotiven mit bis zu 6 gekuppelten Triebachsen.

Im Wesentlichen unterscheidet man heute folgende Antriebsvarianten:

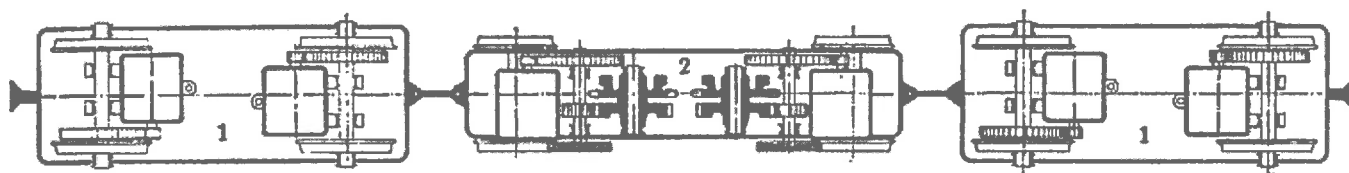
Getrennte Antriebe und die Antriebe der DFB Dampflokomotiven

Die Triebzahnräder besitzen einen eigenen, vom Adhäsionsantrieb unabhängigen Antrieb. Im Zahnstangenbetrieb kann der Adhäsionsantrieb nach Massgabe der Adhäsionsverhältnisse mitwirken.

Die Triebzahnräder müssen durch den Triebfahrzeugführer oder eine Fahrautomatik vor Erreichen der Zahnstangeneinfahrt auf eine Umfangsgeschwindigkeit beschleunigt werden, die ungefähr der



*Prinzipschema eines reinen Zahnradantriebes.
(Zeichnung Stadlerail)
Schéma de principe d'une propulsion à crémaillère pure. (dessin: Stadlerail)*



1 Adhäsionstriebgestelle / 2 Zahnrad-Triebgestell
1 cadre de propulsion par adhérence / 2 cadre de crémaillère

Einfahrgeschwindigkeit entspricht.

Der getrennte Antrieb erlaubt die volle Ausnützung der Adhäsionszugkraft unter weitest möglicher Schonung der Zahnstange.

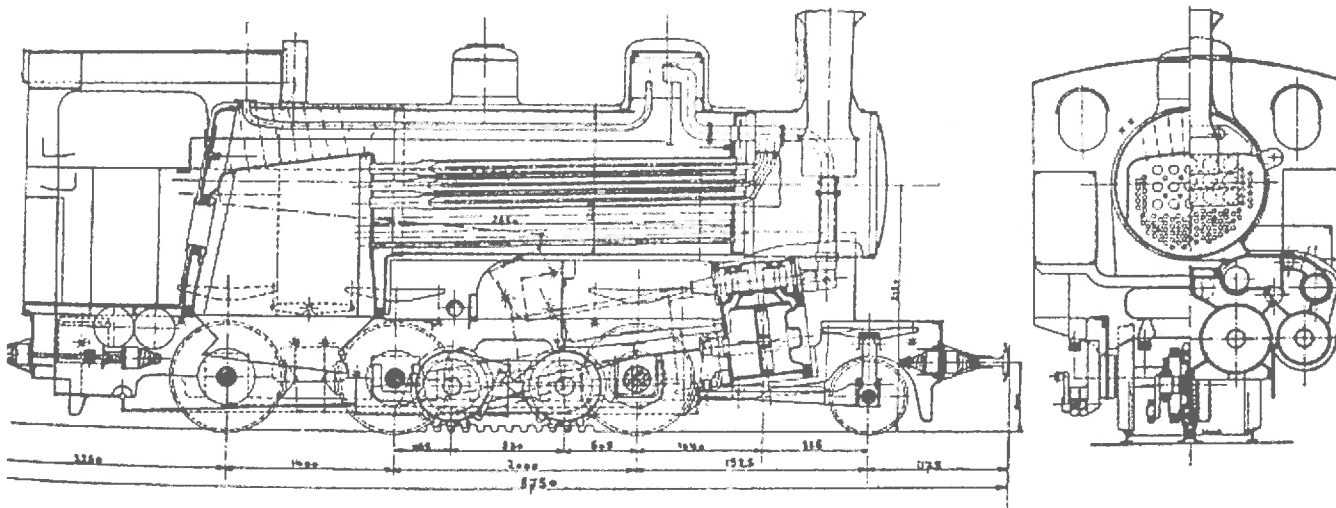
Ein ausgesprochen typischer Vertreter dieser Antriebsart waren die elektrischen Gepäcktriebwagen Deh 4/6 der SBB Brünigbahn (heute ZB)

Roman Abt, der begabte Eisenbahn Ingenieur, hat auch bei den Lokomotiven und für die Entwicklung der Bahnen mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradbetrieb wichtige Verbesserungen realisiert. Er trennte die Triebwerke für Adhäsion und Zahnrad vollständig voneinander.

Die Adhäsionsmaschine entspricht der normalen Bauart mit aussenliegenden Zylindern, die auf die Kurbel der Triebradsätze arbeiten. Die Zahnradzylinder liegen zwischen den Adhäsionszylindern. Die zwei Triebzahnräder sind in einem Hilfsrahmen gelagert, der sich mittels Lager direkt auf die Achsen der Kuppelradsätze abstützt. Bei den ersten von ihm entwickelten Lokomotiven und den acht HG 2/3 der ehemaligen Visp-Zermatt Bahn – unserer HG 2/3 No 6 Weisshorn und der MGB No 7 Breithorn – arbeiten in der Zahnstange alle vier Zylinder mit Frischdampf und somit vollem Druck von 12 bis 14 bar. Das sind sogenannte Zwillingmaschinen. (Siehe auch Prinzipskizze in der

Zusammenstellung verschiedener Antriebssysteme bei der MGB ex. BVZ, FO) Später, so auch die zehn HG 3/4 der ehemaligen BFD/FO, wurde die gleiche Antriebsanordnung jedoch im Vierzylinderverbund. Das heisst der Frischdampf wird in je zwei hintereinander geschalteten Zylindern entspannt. Die Hochdruckstufe ist die Adhäsionsmaschine und die Niederdruckstufe die Zahnradmaschine. Dementsprechend ist dessen Zylinderdurchmesser grösser als derjenige der Adhäsionsmaschine.

Mit dem Verbundsystem konnte der Wirkungsgrad optimiert werden und wirkt praktisch gleich wie der Differenzialantrieb der modernen HGe 4/4 II der MGB und ZB.

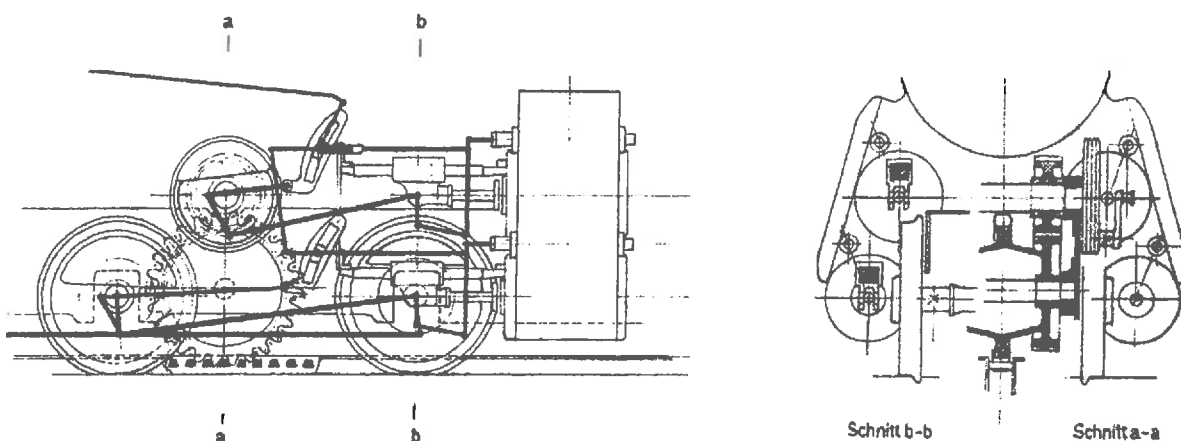


HG 3/4 Lokomotive System Abt der ex. Furka-Oberalp-Bahn
Locomotive HG 3/4 système Abt de l'ancien chemin de fer Furka-Oberalp

Die besonders bei Schmalspurbahnen knappen Platzverhältnisse, führten Anfang des letzten Jahrhunderts zur Entwicklung, die vier Zylinder statt nebeneinander paarweise übereinander anzuordnen. Diese Bauart wurde als «System Winterthur» bezeichnet. Die Rahmenbleche der Lokomotiven dieses Systems können innerhalb der Räder angeordnet werden, was die Kup-

pelradsätze, deren Lagerung und damit das Adhäsionstriebwerk wesentlich vereinfacht. Die Triebzahnräder (eines oder mehrere) können direkt im Hauptrahmen gelagert werden. Der Antrieb der Zahnräder erfolgt über beidseitig angeordnete Zahngetriebe, deren Zahnkolben auf der Kurbelwelle der Zahnrad-Antriebsmaschine sitzen; die Kurbeln der letzteren sind

gleichzeitig als Bremscheiben für die Bandbremsen ausgebildet. Die Zahnradzylinder arbeiten wiederum im Verbundsystem mit der Adhäsionsmaschine, und da die Übersetzung für den Antrieb der Triebzahnräder innerhalb der erforderlichen Grenzen angepasst werden kann, ist es möglich, alle vier Zylinder gleich gross zu wählen, so dass Kolben, Zylinderdeckel



Antriebsprinzip des «System Wintherthur»
Principe d'entraînement du système «Winterthur»

usw. gleich und auswechselbar ausgeführt werden können. Nach dem System Wintherthur wurden nebst anderen insbesondere die SBB Brünig- BOB und Exportdampflok nach diesem Prinzip gebaut. So auch die aus Vietnam geholten HG 4/4 der DFB.

Starr verkuppelte Antriebe

Die Triebzahnäder sind über das Getriebe mit den Adhäsions-Triebrädern starr verbunden. Die Umfangsgeschwindigkeit am Teilkreis ist nur bei mittlerem Durchmesser der Adhäsionsräder gleich wie die Fahrgeschwindigkeit. Dieses stark vereinfachte Antriebssystem wurde hauptsächlich bei elektrischen Lokomotiven und Triebwagen bis in die siebziger Jahre angewendet.

Abkuppelbarer Adhäsionsantrieb

Im Zahnstangenbetrieb wird der Adhäsionsantrieb nach vollzogener Einfahrt mittels einer Getriebekupplung ab- und vor

der Ausfahrt aus der Zahnstange wieder eingeschaltet. Bei der Ein- und Ausfahrt in die Zahnstange verhält sich der abkuppelbare Antrieb wie der verkuppelte Antrieb. Im Zahnstangenbetrieb sind eindeutig definierte Traktionskräfte vorhanden.

Nachteilig sind die etwas aufwändigeren Bremsanlagen, weil die Triebräder im Z-Betrieb als reine Laufräder dienen und den grössten Teil der rotierenden Massen von Getriebe und Motor nicht mehr abbremsen können. Die Wirkung der Adhäsionsbremse der Triebräder muss deshalb im Z-Betrieb reduziert werden.

Diese Antriebsart ist das heute meistverbreitete und noch heute angewendete System bei Triebwagen.

Differenzialantrieb:

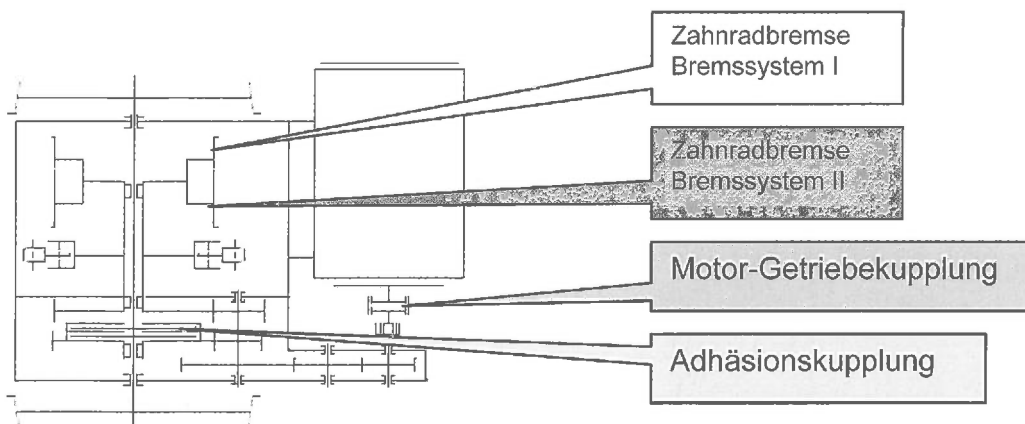
Der für die Hochleistungslokomotiven HG 4/4 II entwickelte Differenzialantrieb ermöglicht die kontrollierte Aufteilung der

Antriebskraft auf das Triebzahnrad und die Adhäsionstriebachse über ein im Antrieb integriertes Planetengetriebe mit Schlupfbegrenzung.

Der grosse Vorteil dieses Antriebes ist die Ausnützung des Adhäsionsteils und dadurch eine Leistungssteigerung von rund 35 Prozent, ohne die Zahnstange mehr zu belasten. Nachteilig sind die aufwändigere Konstruktion und der grössere Platzbedarf, bei Triebwagen ist die Anwendung deshalb zurzeit nicht möglich. Ähnlich wirkt der Verbundbetrieb der Dampflokomotiven.

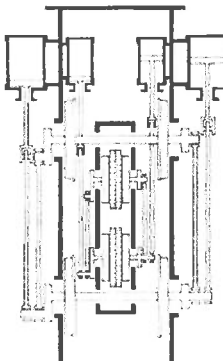
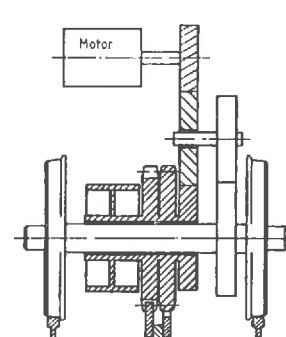
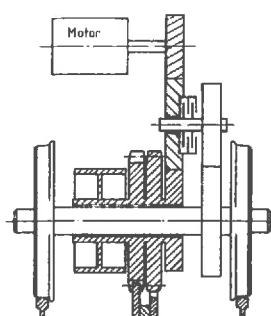
Damit beenden wir diese Artikelserie und hoffen einige Hinweise über die komplexe und anspruchsvolle Bahn-Technik für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb gegeben zu haben.

Hans Tribolet



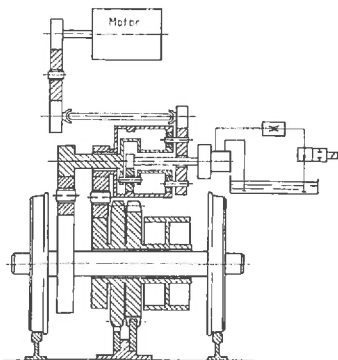
Prinzipschema eines abkuppelbaren Adhäsionsantrieb.
(Zeichnung Stadlerail)
Schéma de principe d'une propulsion à crémaillère débrayable. (dessin: Stadlerail)

Beispiele: typische Triebfahrzeuge von MGB ex BVZ und FO

<p>Getrennte Antriebe Original Abt-Dampfloktrieb, HG 2/3 der Visp-Zermatt-Bahn,</p>	
<p>Antriebskonzept z. T. stark vereinfacht</p>	<p>Bemerkungen (Z = Zahnrad; A = Adhäsion)</p>
 <p>Dampfloktrieb: Separater Antrieb für Adhäsionsräder und für Triebzahnräder</p>	<ul style="list-style-type: none"> - beide Antriebe separat regulierbar - der Zahnradantrieb wird nur auf Z-Strecken angetrieben und unterstützt das A-Triebwerk - ideale, gut regulierbare Zugkraftaufteilung auf Z-Strecke <p>A = 30 - 40 % Z = 60 - 70 %</p>
<p>Starr verkuppelter A- und Z-Antrieb HGe 4/4 I der BVZ und FO</p>	
 <p>Adhäsionsräder und Triebzahnräder fest verkuppelt</p> <p>beide dauernd angetrieben</p>	<ul style="list-style-type: none"> - einfacher, kombinierter Achsantrieb mit starr verkuppeltem A- und Z-Triebwerk - die Umfangsgeschwindigkeit von A und Z stimmt nur bei halber Durchmesserabnutzung der Adhäsionsräder überein <p>d.h. neue A-Räder = Vorlauf abgenützte A-Räder = Nachlauf</p> <ul style="list-style-type: none"> - das Z-Rad muss die ganze Zugkraft und die Reibungskraft vom Schlupf des A-Rades bei Nachlauf übernehmen - Zugkraftaufteilung auf Z-Strecke: <ul style="list-style-type: none"> - Vorlauf : A = 30 - 50 %, Z = 50 - 70 % Gleichlauf - Nachlauf A = --- Z = bis 150 %
<p>Abkuppelbarer Adhäsions-Antrieb Triebwagen Deh 4/4 der FO und BVZ</p>	
 <p>Triebzahnräder dauernd angetrieben</p> <p>Adhäsionsräder auf Zahnstangenstrecken mittels pneumatischer Kupplung abkuppelbar</p>	<ul style="list-style-type: none"> - anspruchsvoller Achsantrieb mit integrierter pneumatischer Kupplung für den A-Antrieb - kurz nach der Einfahrt in die Zahnstange wird der A-Antrieb abgekuppelt (A-Triebräder werden zu reinen Laufrädern). Kurz vor der Ausfahrt aus der Zahnstange wird der A-Antrieb wieder eingekuppelt - auf Z-Strecken keine Zugkraftaufteilung A = 0, Z = 100 % - maximale Belastung der Zahnstange erreicht

Differenzial-Antrieb

HGe 4/4 II der FO, BVZ (heute MGB) und SBB (heute ZB)



Differentialantrieb mit Schlupfbegrenzung

Im reinen Adhäsions-Betrieb wird die hydraulisch gesteuerte Schlupfbegrenzung blockiert (Differentialsperre)

Auf Zahnstangenstrecken lässt die Schlupfbegrenzung eine Differenzgeschwindigkeit der Adhäsionsräder von 1 km/h zu

- sehr anspruchsvoller Antrieb mit 2 integrierten Planeten-Differentials für die Zugkraftaufteilung und die Schlupfbegrenzung
- Zugkraftaufteilung

A = 33 % ; Z = 67 %

- nur durch den Umstand, dass wiederum (wie bei den Dampflokomotiven) kontrolliert Zugkraft auch über die Adhäsionsräder ausgeübt werden kann, konnte die Gesamtzugkraft um 38 % gesteigert werden

Zahnstangenschmierung bei der DFB

Abnutzung der Zahnflanken vermindern

Der aufmerksame Fronarbeiter wird es bemerkt haben: Diesen Herbst wurde die Zahnstange der Furka-Bergstrecke erstmals speziell geschmiert. Wie es dazu kam bzw. was es mit dem eigenwillig aussehenden Schmierwagen auf sich hat, erläutert dieser Bericht.

Nachdem das Triebzahnrad der Diesellok HGm 51 durch die relativ hohen Laufleistungen über die letzten Jahre starke Abnutzung zeigte, machte sich die Dieselfcrew daran, die Schmierung des Systems Zahnrad – Zahnstange grundsätzlich zu verbessern.

Die Triebzahnräder der Dampfloks und der Diesellok HGm 51 werden mit Öl, welches auf das Zahnrad tropft, geschmiert. Diese Schmierung ist besser als ein trockener Lauf, kann aber nicht als optimal bezeichnet werden. Die Zahnstange wird dadurch kaum benetzt, es existiert kein lückenloser Schmierfilm. Mit der Inbetriebnahme des Traktors Tmh 985 verfügt die DFB nun erstmals über ein Fahrzeug, das mit einer mit Fließfett betriebenen Zahnrad- und Spurkranzschmieranlage ausgerüstet ist.

Die Betriebserfahrungen mit dem Tmh zeigten, dass das direkte Aufsprühen des Fettes auf das Triebzahnrad nicht optimal ist. Bei hohen Geschwindigkeiten gelangt der Sprühnebel nicht mehr ordentlich auf das Zahnrad. Das Fahrzeug wird dadurch stark verschmutzt, die Zahnflanken werden nicht richtig gefettet.

Nach einem Erfahrungsaustausch mit Fritz Jost von der Jungfraubahn, die ihre Fahrzeuge auf die direkte Schmierung der Zahnstange umgestellt und damit gute Erfahrungen gemacht hat, haben wir auf Basis eines aus den Anfangszeiten der DFB stammenden, nicht mehr benötigten «Christenwagens» (Vorstellwagen, benannt nach seinem Erbauer) den Prototypen eines Schmierwagens aufgebaut.

Der Wagen verfügt analog der Spurkranzschmierung des Tmh über zwei speziell für den Einsatz mit dem Fließfett gestaltete Sprühdüsen. Durch diese zur Erzielung eines gerichteten Sprühbildes mit einem spiralförmigen Austritt versehenen Düsen wird das Fließfett mittels Druckluft auf die entsprechenden Zahnflanken aufgespritzt. Die Druckluft wird vom schieben-



HGm 51 mit bergseitig gekuppeltem Prototyp-Schmierwagen.
HGm 51 avec wagon-graisseur poussé.

den Dieselfahrzeug bezogen, von da über einen Druckregler auf den Fließfett-Behälter gebracht. Das unter Druck stehende Fett wird dann dem zur Düse führenden Luftstrahl beigemischt. Das System wird ab dem Führerstand des Triebfahrzeuges über die «DFB-UIC» (Durchgangsleitung der DFB-Wagen) elektrisch ein- und ausgeschaltet.

Die ersten Versuche auf dem Abschnitt Realp–Tiefenbach haben so überzeugt, dass bereits einige Tage später die Strecke Tiefenbach–Rhonebrücke (unterhalb dem Kehrtunnel) geschmiert wurde. Nach den guten Erfahrungen mit der direkten Schmierung der Zahnstange wurde der



Die Sprühdüsen benetzen die bergseitigen Flanken sowie die Köpfe der Zahnstangen-Zähne.

Les gicleurs humectent les flancs amont et les têtes des dents de crémaillère.

Tmh 985 entsprechend umgebaut. Durch diesen wird die Zahnstange nun laufend nachgeschmiert. Übrigens: Damit der Tmh die richtige Flanke der Zahnstange schmiert, liefert ein Sensor die aktuelle Neigung des Fahrzeugs. Das Triebfahrzeug berührt immer die bergseitigen Flanken der Zahnstangen-Zähne; bei einer

Fahrt «über den Berg» muss der Tmh also die Schmierdüsen entsprechend umschalten.

Der Schmierwagen wird im Winter 08/09 nun vom Provisorium auf die definitive Anlage umgebaut. Wie oft die Strecke künftig geschmiert werden muss, werden die Erfahrungen zeigen. Da der Wagen zum

Schmier einfach einem der mit HGm 51 oder Tmh 985 bespannten Dieselmotoren mitgegeben werden kann, stellen die Schmierfahrten kaum zusätzlichen Aufwand dar. Einzig die Geschwindigkeit muss entsprechend der geforderten Schmiermenge reduziert werden.

Das eingesetzte Schmiermittel, das Fließfett «Locolub ECO», ist entsprechend den heutigen Umweltauflagen biologisch abbaubar. Es stellt den für die Spurkranzschmierung bei den Bahnen SBB, BLS, DB, etc. eingesetzten Standard dar. Bei der Jungfraubahn gefahrene Versuchsreihen haben gezeigt, dass das Locolub auch für die Zahnradschmierung das optimalste auf dem Markt erhältliche Schmiermittel ist.

Wer die Schmierung als Video ansehen möchte, kann einen bei der ersten Versuchsfahrt aufgenommenen Clip unter www.dieselcrew.ch einsehen.

Nebst einer Minimierung des Verschleisses ergibt sich ein spürbar feinerer Lauf der Triebfahrzeuge. Eine gute Schmierung verkleinert die Gefahr des Aufsteigens der Fahrzeuge in der Zahnstange und trägt damit zu einer Erhöhung der Sicherheit bei.

Jürg Bolliger, Leiter Dieselcrew

Totalrevision der Lok Nr. 9

Das Schwungrad meint...

Idealisten gesucht

Der von mir selbst auferlegte Auftrag, für die Furka Dampfbahn da zu sein und auch für sie zu werben, ist wunderschön. Nun ist es aber so vorgesehen, dass man nicht alleine auf der Welt ist, diese Arbeit zu erledigen. Ich denke, dass einige Leser schon daran gedacht haben, in irgendeiner Weise für die Dampfbahn zu «arbeiten». Nicht jedermanns Sache ist es zum Beispiel, persönlich selber vor Ort Hand anzulegen und in einer bestimmten Position mitzuhelfen. Fronis sind wir alle. Meine Anfrage geht an Personen, die gewillt sind, durch aktives Werben in der eigenen Umgebung auf die speziellen An-

liegen unserer Bahn aufmerksam zu machen. Es sind sehr viele Möglichkeiten, unsere sehr attraktive Gebirgsdampfbahn zu vermarkten. Die Unternehmung bietet sehr viel an, was man an «nicht wissende Neukunden» weitergeben kann. Ich bin gerne bereit, mein persönliches Wissen und Arbeiten für die DFB weiterzuvermitteln. Dazu erwarte ich von euch einen entsprechenden Einsatz für die Bahn. Einmal zählt nicht der Franken, sondern der Idealismus. Ich habe persönlich schon sehr viele Gönner durch meinen persönlichen Einsatz und sicheres Auftreten mit fundierten Kenntnissen überzeugen können.

Fühlen Sie sich nun angesprochen, so schreiben Sie mir in einigen Zeilen die persönliche Vorstellung, wie Sie auch mithelfen wollen, die Bahn zum Erfolg zu bringen. Sind Sie auch bereit, sich zu einer Aussprache mit weiteren Idealisten zu treffen, dann schreiben Sie mir an die Redaktionsadresse Hansueli Fischer, Goldenbühlstrasse 130, 5463 Wislikofen. redaktion.dadf@dfb.ch. Er wird das Schreiben an mich weiterleiten. Wer meine Privatadresse kennt, kann selbstverständlich den direkten Weg einschlagen. Ich freue mich auf eine wunderschöne Winterarbeit und grüsse herzlich

Euer Schwungrad

Lagerbericht der Axpo-Lehrlinge

Streckenunterhalt in der ganzen Vielfalt

Vom Sonntag, 10. August bis am Samstag, 16. August 2008 haben 42 Lernende und fünf Leiter der Axpo Gruppe inkl. drei Lernende aus der Gemeinde Fislisbach am Lehrlingslager in Oberwald im Kanton Wallis teilgenommen.

In Oberwald beginnt die berühmte Furka Bergstrecke. Die 1918 eröffnete Zahnradbahn führt über den Furkapass nach Realp. Mit der Eröffnung des Furka Bergbasistunnels 1982 wurde die Bahn still gelegt. Doch die landschaftlich einmalige Strecke wollte nicht ruhen. Eisenbahnfreunde sammelten sich und gründeten den VFB (Verein Furka-Bergstrecke) und später die DFB AG (Dampfbahn Furka Bergstrecke) mit dem Ziel, die Strecke wieder instand zu bringen. Mit einer aufwändigen Expedition wurden die verkauften Dampflokomotiven aus Vietnam wieder in die Schweiz geholt. Die Strecke wurde mit Hilfe von Fronarbeitern Stück für Stück wieder in Betrieb genommen. Heute fehlt nur noch das letzte Stück von

Oberwald nach Gletsch, welches bis 2010 fertig gestellt werden sollte.

Die Lernenden konnten bei der Instandsetzung sowie bei diversen Reparaturarbeiten in sieben verschiedenen Gruppen mithelfen.

Gruppe 1 – Vegetationskontrolle

Zwischen den Schienen der Eisenbahn spriesst trotz Schotter allerlei Gewächs. Die Aufgabe dieser Gruppe war es, die Pflanzen von Hand zu entfernen. Dies ist sehr wichtig, da die Haftung der Räder auf den Schienen durch das Grün beeinträchtigt werden kann. Die Bahn fährt in den flachen Teilstücken als reine Adhäsionsbahn. Die Pflanzen bringen auch Humus in den Schotter, was mit der Zeit zu Unebenheiten der Schienen führen kann.

Gruppe 2 – Leitungsbau

Die Aufgabe dieser Gruppe war es, unter einer Brücke neue Elektrizitäts- und Wasserrohre zu verlegen. In den Elektrizitätsrohren werden Steuerungskabel verlegt.

Die Wasserleitungen dienen dazu, Wasser zu den Sprinkleranlagen zu leiten. Die Sprinkleranlagen braucht es, um Brände welche durch Funkenwurf der Dampflokomotiven entstehen können, zu löschen.

Gruppe 3 – Rohrsicherung und Eindecken des Werkleitungsgrabens

Als erstes mussten die Werkleitungsrohre, welche auf einer neuen Stützmauer im Gebiet «Rätischbachbrücke» verlegt waren, vor dem Abrutschen gesichert werden. Dazu mussten die Rohre mit Armierungsbügeln im Beton verankert werden. Eine schweisstreibende Arbeit war das Eindecken des Werkleitungsgrabens. Vom Aushubmaterial wurden Sand und Kies mit einem grossen Sieb gewonnen. Dieses Feinmaterial wurde für das Eindecken der Rohre benötigt. Das restliche Grobmaterial, welches ebenfalls mit Karren zugeführt werden musste, wurde anschliessend für das Auffüllen des Grabens verwendet.

Gruppe 4 – Betonschalungen an Brücke

Laufend werden Eisenbahnbrücken saniert. Die Arbeit dieser Gruppe bestand darin, Schalungen an bereits betonierten Brückenteilen zu entfernen. In luftiger Höhe mussten sie mit verschiedenen Werkzeugen dieser Verschaltung auf den Leib rücken. Es wurden auch neue Betonschalungen erstellt, die dann von anderen Gruppen wieder demontiert werden müssen.

Gruppe 4a – Werkleitungen verlegen und Schwellen richten

Beim vorletzten Gleisstück vor dem Bahnhof Oberwald wurden die Werkleitungsrohre durch eine spezialisierte Firma verschweisst. Es galt, die PVC-Rohre für die Schweißarbeiten vom Depot hinauf auf das Schienentrasse zu tragen und die Leitungen anschliessend in den Werkleitungsgraben zu verlegen. Ausserdem mussten die Schienen und Schwellen, welche demnächst gekoffert werden, gerichtet werden. Die Schrauben dieser Schwellen mussten gelöst, die Schwellen mit einem Vorschlaghammer gerichtet



Stiftengruppe auf der Lokomotive «Weisshorn». *Groupe d'apprentis sur la locomotive «Weisshorn».*



*Junge Frauen geniessen eine Pause.
Les jeunes femmes savourent un pause.*

und die Schrauben wieder angezogen werden.

Gruppe 5 – Aufarbeitung der Zahnstangen

Die Dampfbahn kann die steilen Strecken grösstenteils nur mit Hilfe von Zahnradern bewältigen. Im Laufe der Zeit werden die Zahnstangen abgenutzt und es bilden sich Brauen. Diese Brauen wurden mit grossem Aufwand abgeschliffen und die Zahnstangen damit wieder einsatzfähig gemacht. Eine vierköpfige Gruppe schafft so pro Tag gerade mal fünfzehn Stangen.

Gruppe 6 – Schotterwagen umbauen

Da die Dampfbahn mit sehr beschränkten Mitteln auskommen muss, wurde ein aus-

rangierter Schotterwagen auf Vordermann gebracht. In den Boden des Wagens wurden mit dem Schneidbrenner Löcher geschnitten. Zusätzlich bekam der Wagen neue Pneumatikzylinder.

Leider spielte das Wetter während des ganzen Lagers nicht so richtig mit. Es war häufig bewölkt, viel zu wenig kam die Sonne zum Vorschein. Doch dank der ausgezeichneten Verpflegung und der super Stimmung arbeiteten alle motiviert mit.

Dazu kamen noch die lustigen Abende, welche noch einmal dazu beitrugen, um allen Teilnehmern ein unvergessliches Lager zu beschern. Und wer weiss, vielleicht geht der eine oder andere das nächste Jahr wieder mit...

Oliver Roggwiler und Aaron Hauswirth



*Junge Männer lassen es sich auch wohl sein.
Jeunes gens sur la ligne sommitale.*

Die Leistung der Küche in der Saison 2008

Wie ein mittlerer Hotelbetrieb

Bei der Furka Dampfbahn wurden in der Saison grossartige Leistungen vollbracht, sei das beim Bau der Strecke oder beim Fahrdienst. Diese Leistungen wurden von Personen erbracht, die in Realp oder Gletsch auch verpflegt wurden. Es lohnt sich daher auch die Leistung der Küchenmannschaften an diesen beiden Standorten zu würdigen.

In Realp wurden von April bis Oktober 4078 Mittagessen, 3908 Abendessen und 3741 Morgenessen zubereitet. So wurden

täglich im Durchschnitt 21.38 Personen verköstigt. Auf die Saison (auf ganze Tage gerechnet) wurden in Realp 3959.6 Personen verpflegt.

In Gletsch wurden von Juni bis Anfang Oktober 3114 Mittagessen, 1914 Abendessen und 1996 Morgenessen zubereitet. Das sind im Durchschnitt pro Tag 18.6 Personen. Auf die Saison (auf ganze Tage gerechnet) wurden in Gletsch 2341.5 Personen verpflegt.

In Realp waren weitgehend und in Gletsch ausschliesslich Fronis für die Verpflegung

zuständig, die in der Grössenordnung durchaus einem mittleren Hotelbetrieb entspricht.

Die Liebe (auch zur Dampfbahn) geht durch den Magen, so hat die gute und währschafte Küche ihren Teil zur tollen Saison 2008 beigetragen. Ein gutes Dessert repariert zwar keine Lok, spornt aber durchaus an, eine gute Leistung zu erbringen, und macht den Sondereinsatz viel erträglicher.

Roger Hossmann

Leserbrief

Kein Dank zum Abschied

Bei der DFB, so scheint es, haben Fronis nur einen Wert, wenn sie arbeiten. Wäre es sonst möglich, dass Fronis nach langjähriger Mitarbeit ohne eine persönliche Verabschiedung, beispielsweise am Mitarbeitertag, den Betrieb verlassen. Auch dieses Jahr ist solches wieder mit verdienten Mitarbeiter/-innen geschehen. Ich glaube hier besteht grosser Handlungsbedarf.

Erwin Gyr
Einteiler Betrieb

Stellungnahme der Geschäftsleitung

Langjährige Mitarbeiter haben am Ende ihres aktiven Wirkens bei der DFB ein Anrecht auf eine entsprechende Würdigung und offizielle Verabschiedung. Darin sind wir mit Erwin Gyr absolut einig. Dass wir dieses Jahr aber verzichtet haben, wie langjährig üblich, am abteilungsübergreifenden Saisonabschlussfest Ehrungen und Verabschiedungen offiziell durchzuführen, bedauern wir. Folgende Gründe bewogen uns, davon abzusehen: Beim Zusammentragen der Namen – gemeldet von den einzelnen Abteilungen – erkannten wir, dass Unklarheiten hinsichtlich der beigezogenen Kriterien unerwartet zu berechtigten Diskussionen Anlass gaben: Etwa «langjährig», «Vergleichbarkeit von Funktionen», «Dauer und Anzahl der jährlichen Einsätze», «Rücktritt von fahrdienstlichen Funktionen» (im 70. Lebensjahr) und dergleichen. Auch zur Frage: «Wer erhält eine DFB-Dauerfreikarte?» gab es unterschiedliche Auffassungen. Um allfällige Ungerechtigkeiten in Zukunft zu vermeiden, überprüfen und ergänzen wir zurzeit diese Kriterien und werden Ende 2008 hoffentlich möglichst allen vom aktiven Einsatz zurücktretenden Personen schriftlich unseren Dank aussprechen sowie die Abgabe von Dauer-

freikarten (mit oder ohne Begleitperson) sorgfältig regeln. Zudem erwägen wir, offizielle Verabschiedungen künftig im persönlicheren Rahmen von Abteilungsanlässen durchzuführen. Der Geschäfts-

führer und der Leiter Personal haben Erwin Gyr in persönlichen Gesprächen noch vor dem Saisonabschlussfest über unsere Gründe und die erwähnten Absichten informiert. Die im Leserbrief geäusserten Unterstellungen scheinen uns daher nicht mehr zutreffend.

Im Namen der Geschäftsleitung:
Peter Schwarzenbach,
Leiter Personal DFB

Nachruf

Peter Angele ist gestorben

Am 29. Oktober ist Peter Angele unvermittelt einem Herzversagen erlegen. Er hätte in Kürze den 61. Geburtstag feiern können. Er wirkte während eines Jahres als Einteiler, arbeitete in Chur mit und absolvierte die Ausbildung als Heizer.

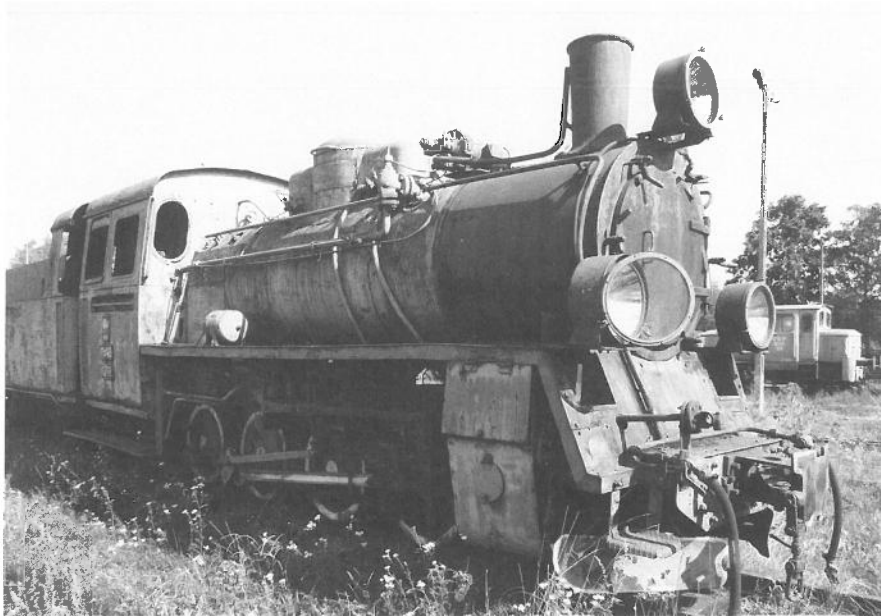
Peter Schwarzenbach hat Peter Angeles Lebenspartnerin im Namen der DFB-Geschäftsleitung das Beileid ausgesprochen. Er schrieb: «Der unerwartete Tod Ihres Lebenspartners, Peter Angele, macht uns alle betroffen. Peter hat es verstanden, die schwierige und für unseren Betrieb wichtige Aufgabe der Einteilung und Betreuung unseres Lokpersonals in einer verständnisvollen und besonnenen Art zu lösen. Uns ist bewusst, dass er gar manche heikle und «nervige» Situation mit viel Geduld bewältigen musste. Peter fiel uns durch seine eher stille und andererseits sehr engagierte Arbeitsweise und seine vielseitigen Kompetenzen in den Bereichen EDV, Eisenbahntechnik und Planung auf. Als Mitarbeiter in unserer Werkstätte arbeitete er sich zielbewusst in die Geheimnisse unserer Dampflokomotiven ein und begann seine Heizerausbildung. Erstmals begegnete ich Peter beim Ankuppeln der Lok an den Zug. Hilfsbereit stieg er doch gleich von der Lok, half mir beim Kuppeln und anschliessend begrüsst wir – zwei Peter – uns herzlich.

Mit diesem Bild möchte ich Peter in Erinnerung behalten.»

Gern sei hier ein Ausschnitt aus dem Kondolenzschreiben von Max Zwald angeführt, der in Peter Angele vor Jahresfrist einen versierten Nachfolger und Freund gefunden hatte: «Erstaunlich schnell hat er bei seinen Furkakollegen Vertrauen und Sympathie erworben. Dass er nach so kurzer Zeit meine langjährigen Verpflichtungen als Einteiler des Dampflokpersonals übernommen hat, war gewiss durch seine gelegentliche Mitarbeit und Erfahrung als Einteiler im Lokdepot Luzern begründet. Glücklicherweise nahm ich dann zur Kenntnis, dass er seine freiwillige Arbeit ernst nahm, dass er sie ausgezeichnet erledigte und mich damit ganz wesentlich entlastet hat.»

Die ganze Furka-Familie wird Peter Angele in guter Erinnerung behalten und trauert mit seiner Lebenspartnerin.





*Dampflok, Baujahr 1955, in Miawa.
Locomotive à vapeur, année de construction 1955, à Miawa.*

Die Reportage

Ein Bahnprojekt in Polen

Wie im letzten Heft versprochen, folgt hier ein bebildeter Bericht über die dort vorgestellte Schmalspurbahn.

Der Berichterstatter war für eine ganze Woche im August Gast der dortigen Tourismus-Organisation und konnte eine aussergewöhnliche Gastfreundschaft erleben und sich an Ort und Stelle über dieses ehrgeizige Projekt ins Bild setzen. Da, wie schon erwähnt, auch die Bezirksbehörden und die meisten der lokalen «Gemeindepräsidenten» sich für die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke einsetzen und ihre Beziehungen spielen lassen, lässt sich heute schon absehen, dass trotz etlicher Schwierigkeiten die Arbeiten zügig an die Hand genommen werden. Ein Glücksfall ist es, dass der Oberbau der Strecke wenige Jahre vor der endgültigen Stilllegung von der Staatsbahn komplett erneuert wurde. Hingegen sieht es beim Rollmaterial, wie die Fotos zeigen, weit schlimmer aus. Loks und Wagen, teils Fabrikate aus anderen Ländern des ehemaligen Ostblocks, zeigen bei näherem

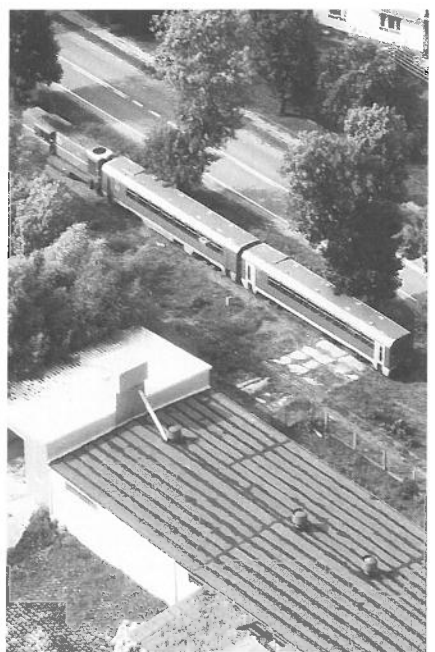
Hinsehen einen bedenklichen Zustand. Dies trifft sogar zu für eine Lok aus polnischer Produktion mit Baujahr 1955, und dies obwohl sie bis fast zur Stilllegung der Strecke in Betrieb stand! Eine technische Dokumentation zu den Fahrzeugen wurde mir zwar versprochen, ist aber bis dato nicht eingetroffen! Ein zusätzliches Problem ist das beinahe totale Fehlen von Ressourcen im Personal- und Werkstattsektor.

Für die Finanzierung zeigt sich die Sachlage hingegen weitaus erfreulicher, und zwar dank der Einbindung ins lokale Touristik-Konzept mit den entsprechenden Budgets, aber auch dank des Beziehungsnetzes der beteiligten Gemeindepräsidenten, die in Polen eigentliche lokale Könige sind! Im günstigsten Fall könnte noch eine weitere Finanzquelle angezapft werden: Es gibt in der EU einen besonderen Geldtopf für solche Projekte. Wenn ein überzeugendes Projekt vorgelegt wird und auch noch die richtigen Beziehungskanäle spielen, rechnen sich die Promotoren eine reale Chance aus, einen erkleck-

lichen Beitrag zu bekommen. Es könnte also durchaus der etwas kuriose Fall eintreten, dass von der Schweizer Kohäsions-Milliarde an die Osterweiterung ein paar Franken in dieses Projekt fließen. Der geneigte Leser darf sich also vielleicht bald als Gönner dieser Nostalgie-Bahn betrachten, wird aber hoffentlich unsere Furkabahn trotzdem weiter unterstützen! Immerhin hat unser Verein unterdessen auch Mitglieder in Polen; bis heute sind es drei Familien und die neu gegründete Bahngesellschaft als Firma. Aber die Leute dort sind nicht untätig und dem Vernehmen nach haben sie schon etwa 20 weitere Interessenten für eine Mitgliedschaft beisammen. Optimisten sprechen schon von einer Sektion Polen im VFB! Weitere Ideen, die in Diskussion stehen, sind Froni-Gruppen an der Furka und die Beschaffung von bester Lok-Kohle zu einem günstigen Preis.

Der Schreiber wünscht den Promotoren der Kolejka Krasinskich den dringend nötigen Durchhaltewillen und freut sich schon jetzt auf ein Wiedersehen mit seinen neuen Freunden und wird sich weiterhin für eine lockere aber für beide Seiten fruchtbare Zusammenarbeit einsetzen.

Fritz Schmutz, Sektion Zürich



*Die heute einsatzbereite Komposition.
La composition engagée actuellement.*

Genossenschaft Lokremise

Wagenhalle und Eisenbahnsammlung

USTER (fi) – Beim Bahnhof Uster wurde am 26./27. April nach einer umfassenden, von der kantonalen Denkmalpflege begleiteten Renovation das zweite Remisengebäude eingeweiht. Dem langjährigen Mieter DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland) stehen nun weitere Räumlichkeiten für Renovationsarbeiten an seinen

Lokomotiven und Wagen zur Verfügung. Im Dachstock der Wagenhalle ist zudem eine neu aufgebaute Eisenbahnsammlung zu sehen.

Mit Dampf, Musik und einem Auftritt historischer Miliz ist im Frühling das Gebäude vom Zürcher Baudirektor Markus Kägi der Genossenschaft Lok-Remise Uster übergeben worden. Der 1858 erstellte Bau hatte nur kurz der jungen Glattalbahn gedient und war dann als Giesserei genutzt worden. Nun hat sich der Kreis wieder geschlossen – die Remisen-Anlage dient ihrem ursprünglichen Zweck.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 20. Juni bis 4. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitarbeiten

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

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach 3999 Oberwald, Telefon +41 44 761 47 01 oder via Internet.

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7, Swift-Code: BCVRSCH2LXXX

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 Steuererminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Bemerkenswerte

Eisenbahnsammlung

Die auf Mitinitiative des DFB-Personalchefs Peter Schwarzenbach entstandene Stiftung «Eisenbahnsammlung Uster» zeigt in wechselnden Ausstellungen Gegenstände, Kunstwerke, Modelle und dergleichen aus der umfangreichen Eisenbahnsammlung von H.R. Schweizer, Basel. Zudem brachte Peter Schwarzenbach seine eigene, im Selbstbau entstandene Spur 0-Anlage als Stiftungsgut ein. Diese Anlage ist einschliesslich funktionsfähiger Oberleitung vollständig zerlegbar. Sie wurde schon an vielen Orten im In- und Ausland vorgeführt, erhielt 1995 den 1. Preis an der internationalen Modellbahnausstellung in Genk (Belgien), war drei Monate im Verkehrshaus Luzern mit einem Lok-Simulator kombiniert und stand schliesslich von 2003 bis 2007 im



Dani Danner, Stiftungsratspräsident, und Peter Schwarzenbach.
Dani Danner, président de la fondation, et Peter Schwarzenbach.

Bahntreff der SBB Historic in Interlaken im Dauerbetrieb. Oberleitung, Signalautomatik, Stellwerk (Domino 55 mit 550 Telefon-Relais), Gebäude und so weiter, sind weitgehend im Selbstbau entstanden. Einzig die Loksteuerung wurde elektronisch gelöst (ATL Plus von UMELEC). Das zurzeit eingesetzte Rollmaterial repräsentiert die Zeitepoche 1925 bis etwa 1970 (Elektrifikation der Schweizer Bahnen).

Ausbaupläne

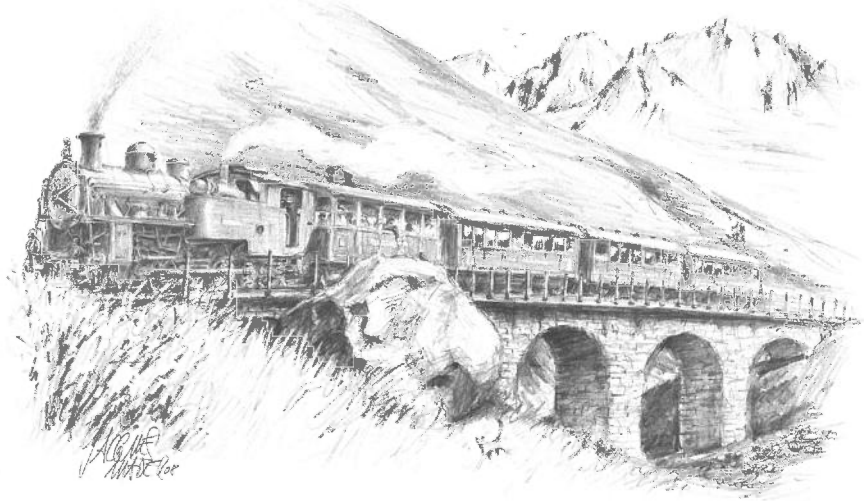
Bereits wurde ein fünfgleisiger Abstellbereich an die Anlage angebaut. Dahinter sind Schmalspurgleise (Spur 0-m) verlegt und viele RhB-Wagen und Lokomotiven sowie einige Brücken und Tunnelportale zu sehen. Robert Haupt, pensionierter SBB-Zugführer, hat sie hergestellt. Haupt vermachte dieses Rollmaterial sowie viele Einzelteile seiner ehemaligen Eisenbahnanlage der Stiftung zu einem bescheidenen Preis. In den nächsten Jahren wird eine Schmalspuranlage nach RhB-Vorbild integriert werden.

Die Eisenbahnsammlung ist an jedem ersten Samstag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet. Eintritt für Erwachsene 4 und für Kinder 2 Franken. Führungen für Gruppen gibt es nach Vereinbarung. Telefonische Anmeldung beim Präsidenten der Genossenschaft Lok-Remise, Hans Albiez, Telefon 076 576 99 04, oder bei Peter Schwarzenbach, Telefon 055 246 36 15 / 079 673 60 65. Postadresse: Eisenbahnsammlung Uster, Postfach 1008, 8610 Uster.

Weitere Informationen:
www.eisenbahnsammlung.ch



Abstellanlage im Ausbau.
Gare de remise en construction.



HG 4/4 im Bild

Der Realität einen Schritt voraus

Als Mitglied des 1000er-Clubs HG 4/4 ist man immer eine Nasenlänge voraus. So kennt man durch Rundschriften des Präsidenten den Fortschritt bei der Wiederaufarbeitung der ersten Lokomotive HG 4/4, die wir liebevoll schon «Clublokomotive» nennen.

Das Ziel des 1000er-Clubs ist es ja diese Restaurierung zu finanzieren. Einen Quantensprung vorwärts haben wir gemacht durch das grosszügige Angebot der Firma Stadler. Sie ist bereit, einen Teil der Arbeiten kostenlos auszuführen.

Entgegen der allgemeinen Ansicht, die HG 4/4 sei noch nie auf der Furka-Bergstrecke gefahren, liegt mir ein Beweisstück des Basler Künstlers Jacques Mader vor, der

mit seinem spitzen Bleistift die Fahrt der Lokomotive über die Steinstaffelbrücke festgehalten hat. So müssen Sie nun nicht einige Jahre warten bis Sie mit Ihrer Kamera die erste Aufnahme knipsen können. Das Bild ist direkt beim Präsidenten des 1000er-Clubs zu bestellen (Adresse auf der letzten Textseite). Sie tragen dazu bei, das noch verbleibende Loch in der Gesamtfinanzierung zu füllen. Bildformat ca. A3 mit Passepartout Holzrahmen 42 x 52 cm Fr. 220.-; Bildformat ca. 40 x 60 cm Alurahmen (gebürstet) 55 x 75 cm Fr. 380.-; Grossformat ungerahmt ca. 90 x 130 cm (Rolle) Fr. 420.- (plus Verpackung und Versand).

Kurt Aeberli

Verkehrshaus der Schweiz

Neue Perspektiven ab November

Im Jahr 2009 feiert das Verkehrshaus sein 50-jähriges Bestehen. Bis dahin werden verschiedene Gebäude etappenweise neu gebaut, umgebaut und attraktiver gestaltet.

Am 3. November 2008 nahm das neue Eingangsgebäude FutureCom – als erster Teil der Neubauprojekte – den Betrieb auf. Es beinhaltet mit der Media-Factory spannende interaktive Kommunikationswelten,

mit Mercato und Piccard zwei neue Restaurants, einen Museumsshop und ein modernstes Conference Center. Gleichzeitig mit der Eröffnung feiern das IMAX Filmtheater mit 3D-Digital Technologie und das Planetarium mit dem Programm

Stella Nova Premieren. Ebenso neu, attraktiv und übersichtlich zeigt sich der Internetauftritt «verkehrshaus.ch» nach einem kompletten Redesign. Zudem erscheint mit «Das Verkehrsbuch der Schweiz» ein spannendes Werk zum

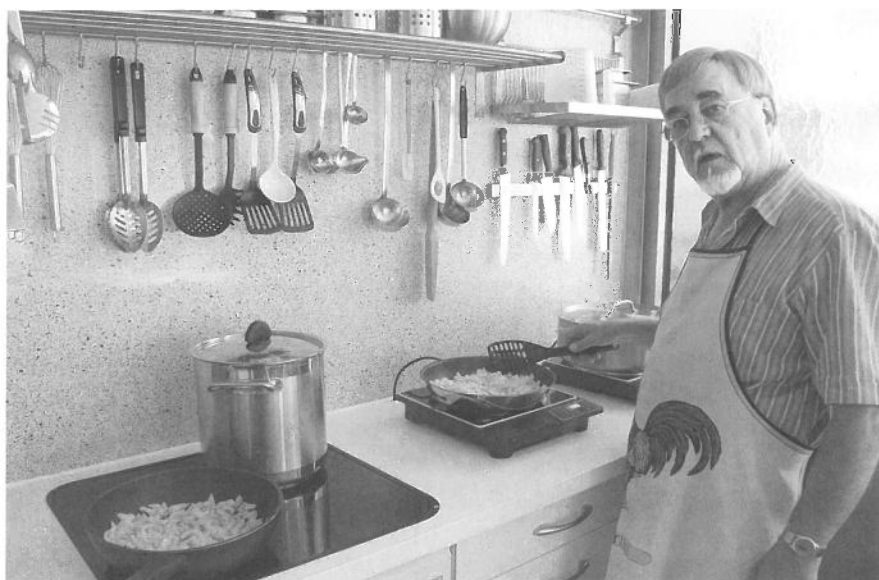
Jubiläum. Zum 50. Museumsgeburtstag Ende Juni 2009 werden die neue Halle Strassenverkehr sowie eine multifunktionale Freiluftarena für Sonderausstellungen eröffnet und das Jubiläum gebührend gefeiert. (PD Verkehrshaus der Schweiz)

Neuerung in der Werkstatt Chur

Küche verlegt und verbessert

CHUR (fr) – Seit Anfang Oktober 2008 ist die neue Küche in Betrieb. Sie bringt eine wesentliche Verbesserung der Hygiene.

Die alte Küche hatte am Rand der grossen Werkhalle gelegen und war gegen diese hin offen. Dies hat dazu geführt, dass die Küchengeräte laufend verstaubten und verschmutzten. Als sich die Möglichkeit zeigte, die Küche in einen geschlossenen Raum zu verlegen, wurde sie beim Schopf gepackt. Zuerst galt es, das ehemalige WC mit der gebotenen Gründlichkeit zu reinigen. Die für eine Küche wichtigen Wasserleitungen und Abflüsse waren vorhanden. Lediglich eine neue Stromzuführung war zu erstellen.



*David Baumgartner bei der Arbeit am Herd.
David Baumgartner aux fourneaux.*

Die Zubereitung von bis zu 30 und mehr Menüs geht mit zeitgemässen Geräten besser vonstatten. So machte man sich unter Federführung von Max Dürr (Sekt-

on Aargau) an die Planung und auch auf die Betteltour. Der grösste Teil der Küchenapparate wurde geschenkt und der Rest durch Spenden finanziert.

Die Platzverhältnisse sind auch jetzt noch nicht allzu üppig, doch reicht die Ellenbogenfreiheit aus – zumal dann, wenn das Gemüse draussen in der Kantine gerüstet wird. Damit ist auch gesagt, dass der Essplatz verlegt und eine gewisse Distanz zum Arbeitsbereich geschaffen wurde.

Was wären schliesslich Raum und Geräte, gäbe es nicht die Köche? Das Churer Küchenteam setzt sich zusammen aus Kurt Aeberli, David Baumgartner (beide Mitglieder des Schweizer Clubs kochender Männer), Bruno Galli und Guido Saluz. Wer schon bei ihnen zu Gast war, weiss ihre Künste zu rühmen. Und nicht zu vergessen: Gute Verpflegung motiviert die Gäste, in der Werkstatt wieder tüchtig zuzupacken.



*Kurt Aeberli und Bruno Galli beim Schälen und Entkernen von Birnen.
Kurt Aeberli et Bruno Galli débourent et pèlent les poires.*

Travaux d'hivernage

Démontage du pont du Steffenbach

Le jeudi 9 octobre 2008, j'ai eu la possibilité, la chance (?), de pouvoir assister au démontage de ce pont mythique.

Je dois ma présence au concours actif d'Andreas Simmen qui a été un interprète efficace pour mon inscription, alors qu'il était venu travailler sur la ligne pour le repliement du matériel...en compagnie de Markus Grieder! Me voici donc prenant mes «quartiers» à l'hôtel Poste à Realp en ce jeudi 8, après avoir sillonné la Suisse, avec un point d'entrée à... Le Locle, Col des Roches!

Réunion le matin dans la salle de restauration, pour la présentation des opérations, alors que l'équipe est déjà en place pour la préparation. Nous sommes une trentaine de passionnés et je comprends l'essentiel de ce qui est très bien dit, en allemand, par Godi Benz notre guide et responsable durant cette opération. Remise de document et projection d'un diaporama pour illustrer les phases principales de l'opération de l'an dernier.

Nous voici partis avec la draine et une voiture ouverte poussée, car l'accès au site se fait exclusivement par rail. Une fois sur place, nous traversons le pont, tout en faisant force clichés photos pour immortaliser les différents accrochages des trois éléments. Nos aires d'évolutions sont limitées, en effet, il n'est pas question de nous promener sur le chantier, et encore moins dans le ruisseau! Mais nos postes d'observation nous permettent de suivre pas à pas les opérations.

En premier lieu, démontage de la pièce support de l'élément médian, fixé sur l'élément amont, puis descente contrôlée de celui-ci, qui pivote autour de son axe situé à l'extrémité supérieure de l'élément aval. Il reste ensuite en position verticale. Ensuite, soulèvement de l'élément amont, puis glissement sur les rails, le tout est bien entendu contrôlé au moyen des deux

câbles, car passé le point médian, il faut retenir!

Nous assistons au ballet d'un «tonneau téléphérique» qui transporte l'outillage pour l'opération similaire de l'élément aval. Pour ce dernier, prudence car il s'agit de manœuvrer deux éléments! Tout se passe bien et l'aide de la graisse est précieuse pour faciliter le glissement sur des rails provisoires. Explication : chaque élément amont et aval garde environ deux mètres de rail de roulement, afin d'éviter que le glissement ne le détériore. C'est ainsi que sont posés des rails provisoires de glissement en lieu et place de ceux de roulement. La voie conserve ainsi toutes ses qualités.

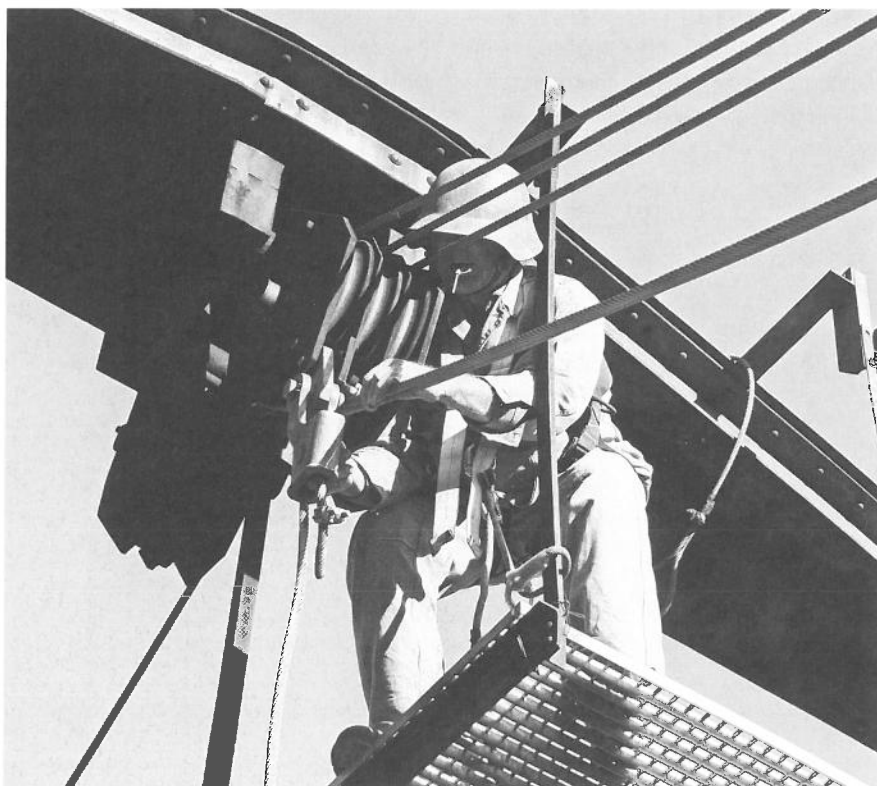
Pour toutes ces opérations, il a fallu faire passer les câbles de manœuvre, puis les moufler (trois brins) puis à chaque fois le

bloquer sur la poulie. Chaque élément du pont a une masse d'environ dix tonnes et la manœuvre requiert technicité et prudence. L'équipe est rodée et chacun connaît la nature et le moment de son intervention. Werner Gysi en est le responsable.

L'opération s'est déroulée en trois temps, préparation, manœuvres, repliement du chantier. La mécanisation des deux treuils rend le travail moins pénible, et la télécommande de ces derniers facilite grandement l'opération. Tout était terminé vers treize heures trente et nous avons regagné Realp par le rail, pour ensuite déjeuner dans la salle de restaurant, appelée «cantine du DFB»...

J'ai retrouvé sur place notre ami Michel Berlie, cela nous fait encore un autre souvenir en commun! Merci à toute l'équipe de démontage, ainsi qu'à notre guide et à l'an prochain pour la remise en place. La date est liée au déneigement et sera annoncée dans la revue DadF. Probablement semaine 20 ou 21.

Herr V Vonstadt, octobre 2008.



*Einfädeln des Kabels in die Rolle, oberes Brückenelement.
Passage du câble de relevage sur la poulie, tablier supérieur.*

Rapport du directeur de l'entreprise

Rétrospective, perspective et remerciements

Le repas des bénévoles au Weissenstein – un geste de remerciement humble pour les prestations fournies – a marqué la fin d'une saison exempte d'accident.

L'engagement infatigable de toutes les collaboratrices et de tous les collaborateurs a permis à 25'630 passagers de savourer l'expérience d'un voyage en train à vapeur sur la Furka. Grâce à l'engagement des bénévoles, ainsi qu'à l'entretien et le soin apportés aux véhicules de traction par le personnel de locomotives, l'exploitation s'est déroulée sans dérangement technique notable.

Malheureusement, les cabrioles météorologiques ont non seulement défavorablement influencé les taux de fréquentation, mais aussi mis la division construction devant des défis. Des improvisations de dernière minute et des adaptations étaient parfois nécessaires pour satisfaire tous les clients. Nous pouvons être fiers des prestations fournies.

En plus de l'exploitations, nous étions aussi préoccupés par la procédure de mise à l'enquête des plans de la remise de Realp et du raccordement à Oberwald. Début octobre, une douzaine d'habitants de la partie supérieure de la vallée de Conches ont donné suite à notre invitation à une orientation sur le dernier tronçon, le franchissement de la route cantonale et l'entrée en gare d'Oberwald. Sur place, Walter et Manfred Willi ont expliqué les projets et ont répondu de manière professionnelle aux interrogations et incitations de la population intéressée. Cet événement a certainement contribué à ce que le délai d'opposition de la mise à l'enquête des plans se soit écoulé sans qu'il y ait de contestation. Ainsi, l'OFT devrait pouvoir donner l'autorisation de construire au cours de ces prochains mois.

Oberwald est un thème qui met aussi le marketing et l'exploitation face à certains

problèmes, puisqu'il s'agit d'élaborer un concept d'horaire qui répond aux désirs des clients, est réalisable par l'exploitation (personnel, matériel roulant) et garantit des correspondances avec le MGB et les cars postaux des deux côtés de la Furka. Je suis certain que nous pourrons vous renseigner sous peu plus en détails à ce sujet. Oberwald est à portée de mains et nous fêterons dignement la mise en service officielle vers la mi août 2010.

Alors que l'exploitation est à l'arrêt durant l'hiver, le travail continue dans le domaine de la construction si les conditions météo le permettent. Au dépôt de Realp, le personnel de locomotives commencera les travaux d'entretien des locomotives à vapeur et des véhicules de traction diesel. A Coire, les HG 4/4 sont en grande partie démontées. Les divers composants sont

examinés en vue de leur réutilisation et certains sont même remis en état. La HG 3/4 no. 9 aussi est l'hôte de l'atelier et y subit sa grande révision indispensable.

Ce DadF est la dernière édition de année en cours. Je voudrais donc saisir l'occasion pour remercier cordialement tous le collègues de la direction, toutes les collaboratrices et les collaborateurs qui, d'une manière ou d'une autre, ont contribué à la réussite et au maintien de la bonne renommée de notre train. Je voudrais inclure dans mes remerciements aussi les membres de l'ALSF qui, par leur soutien financier et leur engagement durant les semaines de travail, ont notablement participé à concrétiser nos réussites, ainsi que la Fondation SFB et le conseil d'administration du DFB SA. Je vous souhaite de joyeuses fêtes et une bonne année 2009 couronnée de succès.

Ensemble, nous pourrons surmonter les obstacles qui nous attendent et donnerons à de nombreux passagers l'occasion de faire un voyage à la découverte de notre bien culturel exceptionnel.

Peter Bernhard

Clôture de saison chez des amis dans le Jura

160 travailleurs de la Furka sur le Weissenstein

WEISSENSTEIN (fi) – En remerciement pour leur engagement durant et même hors saison, la direction de l'entreprise invite régulièrement à prendre un «repas chez des amis». Le 18 octobre, les bénévoles de la Furka étaient en visite au téléphérique Weissenstein.

Rendez-vous leur avait été donné pour l'apéro à la station inférieure, à Oberdorf. En attendant le départ, les invités ont découvert les sièges doubles de ce téléphérique sur lesquels les passagers sont assis latéralement par rapport au sens de marche. Sur le toit de la station est exposée une des nouvelles cabines qui assureront

le transport après réalisation du projet de renouvellement de ce téléphérique. Finalement, le désir de prendre de la hauteur s'est fait sentir. La carte de service du DFB faisait office de titre de transport. Après une paisible montée dans une laie, la station intermédiaire à Nesselbode a été atteinte, puis – sans transbordement – le voyage a continué jusqu'à la station supérieure, un peu en dessous de la maison de cure du Weissenstein. Depuis la terrasse panoramique, les invités ont pu admirer le paysage inondé par les doux rayons du soleil de cette belle journée d'automne. Malheureusement, le panorama des Alpes était caché par une brume tenace. Après

une courte promenade, les hôtes ont atteint le «Sennhaus», situé en contrebas, pour prendre un repas en commun. Peter Schwarzenbach, qui avait organisé l'événement, a souhaité la bienvenue sur la montagne des soleurois. Le «programme culinaire» était composé de soupe d'orge, de salades, de jambon, de saucisse aux haricots et d'une tranche de gâteau aux pruneaux. Quant au programme musical, il était assuré par le trio de musique folklorique «l'Echo du Hittliberg» de Sachseln et par Paul Bettschard, un sonneur de cor des Alpes qui fait partie du Train à vapeur.

26'000 passagers transportés

Peter Bernhard, le directeur d'entreprise, a pris la parole pour informer que durant la saison 2008, les trains biens remplis ont transporté sans accident 26'000 passagers sur la Ligne sommitale. La date des festivités pour marquer l'ouverture du tronçon Gletsch–Oberwald est maintenant connue : le 13 août 2010. Le feu vert

devrait être obtenu pour la réalisation des plans et les travaux devraient être terminés à temps. Peter Bernhard a remercié tous ceux qui – sur le devant de la scène et dans les coulisses – se sont engagés pour obtenir ce résultat. Il a particulièrement félicité les équipes qui, des deux côtés de la Furka, ont veillé au bien-être physique et moral des bénévoles en leur préparant un savoureux ravitaillement. Le directeur a terminé avec ses bons voeux pour l'hiver et a dit espérer que tous se remettront à l'ouvrage avec élan en 2009 : «cela vaut la peine de s'engager pour le maintien du bien culturel technique «Train à vapeur de la Furka!»»

Hermann Walser, vice-président du conseil d'administration s'est joint aux remerciements et aux voeux du directeur de l'entreprise. Il a souligné qu'«Oberwald se rapproche et exige toujours plus.» – Après le repas et les allocutions, les participants ont pu faire le voyage de retour individuellement.

2008. Ce chiffre aurait certainement pu être atteint, si le mois de septembre n'avait pas été «notablement trop frais, humide, à l'ensoleillement réduit et avec en partie de fortes précipitations durant la première quinzaine du mois» (selon Météo Suisse). Malgré tout, 25'630 passagers ont pu savourer le voyage en Train à vapeur dans un merveilleux paysage alpin.

Les efforts du marketing, qui visaient à obtenir un équilibre entre les voyages de groupes et les touristes individuels tout en tenant compte des conditions météo éventuellement défavorables, se sont avérés payants. En raison de la baisse de fréquentation en septembre notamment, le nombre de voyageurs en groupes a dépassé celui des voyageurs isolés. La saison 2008 s'est caractérisée par une bonne fréquentation en juillet, un mois d'août équilibré meilleur que l'année précédente et l'effondrement, déjà cité, en septembre. Il faut savoir que dans l'arc alpin, la saison d'exploitation doit être considérée comme terminée en cas de fermeture, même brève, des cols.

Les efforts du marketing se sont concentrés sur l'amélioration des produits, surtout du point nodal Gletsch, qui doit prendre de l'importance avec l'ouverture de toute la ligne jusqu'à Oberwald.

Le service financier signale un chiffre d'affaires provenant du trafic voyageurs supérieur à celui de 2007 ; le rapport moyen par passager est donc plus élevé et le budget dépassé.

En collaboration avec T&A et le marketing, un groupe de travail spécifique, placé sous la direction de Thomas Meier et Federico Rossi, a retravaillé et affiné le concept d'exploitation Gletsch–Oberwald jusqu'à l'obtention d'un projet qui peut être mis en pratique. Actuellement, on prévoit la mise en service du tronçon Gletsch–Oberwald pour la mi-août 2010 ; un comité d'organisation se chargera de cet important événement. La documentation nécessaire pour l'occasion sera réalisée sous la direction de Beat Moser.

Globalement, la saison 2008 peut être qualifiée de bonne et orientée vers l'avenir.

Paul Güdel, chef marketing DFB

Rétrospective de la saison 2008

Voyage initiatique pour 26'000 passagers

Il n'est pas toujours bien d'avoir obtenu d'excellents résultats. Le désavantage est qu'on pourrait se croire dans l'obligation de réussir aussi bien ou même de se surpasser par la suite. Or, à l'impossible nul n'est tenu! Ceci est valable autant pour les activités sportives que pour celles qui ont trait à l'exploitation de notre Train à vapeur de la Furka.

En 2007, nous avons transporté 27'529 passagers, alors que le taux d'occupation des trains réguliers, spéciaux et Nogex était de 71,54 pour-cent. Durant la saison 2007, nous avons pu bénéficier notamment de la présence des médias lors de l'événement 07 à Realp et de conditions météo excellentes, surtout durant les fins

de semaines. La publicité gratuite faite par le hit du mois de juillet de RailAway a eu des effets aussi en août et aucune crise financière n'est venue réduire le budget de nos hôtes. Les désavantages : nous avons buté contre les limites de nos ressources humaines et matérielles. Nos hôtes n'ont en partie pas pu bénéficier de notre «plus d'émotions» ; la gestion du nombre de passagers était devenu un problème.

Les services d'exploitation et de voyage avaient pris la décision de diminuer le nombre de réservations, afin de permettre l'embarquement de passagers qui n'avaient pas réservé. Les bousculades ont été évitées et la découverte individuelle assurée. Tenant compte de ces expériences, nous avons prévu 26'500 passagers au budget

Section romande

Semaine de travail sur la ligne de la Furka

Du lundi 21 au samedi 27 juillet 2008, nous avons travaillé sur le tronçon final! A quinze, notre activité s'est déroulée sur cinq sites. Nous étions en résidence à la Maison bleue.

Guidés par Maria, tour du «propriétaire» ; accueil par Pierre-Yves qui sera Le Cuisinier de la semaine!

Lundi 21, Manfred Willi nous explique, en français, mais avec l'aide ponctuelle d'Andreas Simmen, ce que sera notre travail de la semaine. Réalisation de coffrage et ferrailage pour la poutre à construire près du pont provisoire, en aval du passage à niveau de Muttbach. A l'entrée du Kehrtunnel, confortation de la tête de tunnel, dans le virage de la route.

Deux cent mètres en aval du pont sur le Rhône, poursuite de la réfection du parapet du pont en maçonnerie afin de construire un trottoir latéral. Après le pont de Lammen, changements de traverses et révision de leur serrage.

Avant l'arrivée à la route cantonale, déboisement à droite de la voie, pour canaliser les eaux du ruisseau voisin et transformer la plate-forme pour arriver à Oberwald.

Nous serons donc répartis en quatre groupes pour ces cinq chantiers.

Pierre-Yves se consacrera entièrement à la confection des repas du midi et du soir, secondé par Lilly, épouse de Pascal Steimer. Peter Specha travaille à la mise en place du musée au sous-sol, dans la centrale électrique pas encore rénovée.

Nous nous retrouvons le soir à l'Hôtel Glacier du Rhône afin de clore cette première journée. Un libre service de restauration a été mis en place et offre un grand choix de plats, mets et boissons.

Manfred Willi nous précisera le mercredi que deux sortes de traverses sont présentes. Celles de type B (35 kg), pour un rail de 36 kg au mètre celui-là même qui équipe la voie, et le type C (40 kg), pour

un rail de 30 kg au mètre. La différence se voit aux lumières des boulons de fixation du rail qui sont rectangulaires, à angle droit pour le type B, et à angles arrondis pour le type C, alors attention lors des remplacements!

Jeudi, jour solennel, c'est l'anniversaire du Cuisinier! Nous avons fêté cette journée avec une boisson traditionnelle Française, au nom très protégé. Chut, je n'en dirai pas plus! Le soir nous sommes allés à un concert en la chapelle Anglicane près de l'hôtel Glacier du Rhône. C'était très bien et l'acoustique de ce lieu est excellente.

Vendredi 25, les équipes «traverses» et «coffrage» se réunissent pour la mise en œuvre du béton du parapet. Le chargement de 2 m³ de béton arrive à l'heure à Gletsch. Mais...le gabarit du wagon surbaissé n'est pas compatible avec la mise en place des tirants «Dyriages» et quelques uns sont «chahutés». Le convoi recule, le travail reprend avec quatre seaux et une brouette. Un chemin de bois (eh ouï!) est aménagé pour le déplacement de



*Gleishebung für Schwellenwechsel.
Relevage de la voie pour changement de traverse.*

la brouette. Nous n'avons pas ménagé notre peine et n'avons pas compté les nombreuses brouettes et seaux ainsi manutentionnés! L'opération, conduite sans discontinuer, nous avons mangé les repas froids à...Gletsch, au réfectoire. L'équipe «coffrage» est redescendue sur le site pour procéder aux finitions.

Samedi 26, journée de finitions sur chacun des chantiers.

Les volontaires de la semaine ont bénéficié d'un billet pour un voyage en train le dimanche 27.

Merci à tous les organisateurs pour cette semaine d'activité au service du DFB.

À l'an prochain pour l'arrivée en 2010 à Oberwald!

Herr V Vonstadt.



*Betonniieren der Brüstung der Brücke unterhalb des Rhoneviadukts.
Bétonnage du parapet du pont de la voie après celui du Rhône.*

Aus dem Zentralvorstand

25 Jahre VFB – Ohne Verein keine Bahn

Dieser Tage, am 3. Dezember, vor 25 Jahren wurde der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) gegründet. Zu seinem silbernen Jubiläum zählt er so viele Mitglieder wie noch nie. Und 25 Jahre sind noch lange nicht genug.

Zum Abschluss des Jubiläumjahres soll an dieser Stelle eine Standortbestimmung mit Blick in die Zukunft des VFB erfolgen: Der VFB gehört heute zu den grösseren Vereinen der Schweiz, unter den Bahnostalgieclubs zählt er zu den Mitgliederstärksten. Nach einem rasanten Anstieg in den ersten rund zehn Jahren stagnierten die Mitgliederzahlen während einiger Zeit. In den letzten Jahren zeigte die Tendenz wieder nach oben. Ziel ist es, bald die Marke von 8000 Mitgliedern zu erreichen, langjähriges Traumziel wären 10'000 Mitglieder. Das Potenzial für zusätzliche Mitglieder ist je nach Region unterschiedlich. Rund die Hälfte der Schweizer Mitglieder wohnt in den Kantonen Zürich und Aargau. Überdies sind die Alterskategorien leider sehr unterschiedlich vertreten. Eine Initiative zur Steigerung der Zahl jüngerer Mitglieder läuft, mehr dazu im nächsten Heft. Der VFB bildet die Klammer um die Furka-Gemeinschaft, ohne die ein Betrieb der Dampfbahn nicht denkbar ist. Viele Vereinsmitglieder sind auch Aktionäre geworden. Während die Ausgabe neuer Aktien weniger gut läuft als in früheren Jahren, bilden die jährlichen Mitgliederbeiträge einen bedeutenden, verlässlichen und gut planbaren Einnahmeanteil. Gemäss des Kooperationsvertrages mit der DFB AG leistet der VFB jährlich 200'000 Franken an die Betriebskosten. Im Zuge der von den Sektionen via ihre Delegierten überaus klar genehmigten Erhöhung der Mitgliederbeiträge sollen zusätzliche Mittel an die DFB fliessen. Die AG ist angesichts der Streckenerweiterung Gletsch-Oberwald dringend darauf angewiesen.

Diese finanziellen Leistungen werden bei weitem übertroffen durch den Wert der Arbeiten, den die Fronis jedes Jahr leisten. Viele der ständigen Mitarbeiter der DFB sind via Verein zur Furka gekommen. Die Sektionen des VFB stellen zahlreiche Fronis, nicht nur für Baueinsätze sondern auch für Marketingaktivitäten, Reisebegleitungen, Festanlässe etc. Diese Leistungen in Geld zu messen ist schwierig, sie liegen aber sicher im Millionenbereich. Die Öffentlichkeitsarbeit für die Dampfbahn und die Organisation von Gruppenreisen sind wichtige Aufgabe des Vereins und seiner Sektionen.

All diese Leistungen ordentlich zu finanzieren wäre unmöglich, die Freiwilligenarbeit ist unerlässlich für das Abenteuer Furka-Bergstrecke. Dazu wird es den Verein immer brauchen. Nicht nur im Wiederaufbau, sondern gemäss statutarischem Vereinszweck auch im nachhaltigen Unterhalt von Strecke und Bahnbetrieb. Rund ein Drittel der gegenwärtig geleisteten Bauarbeiten sind alljährlich wiederkehrend. Das einmal revidierte Rollmaterial bleibt leider auch nicht für alle Zeiten wie neu. Und es braucht gerade im Hochgebirge nur eine Unwetterkatastrophe wie etwa 1987 oder 1993 und die Arbeit vieler Jahre ist zerstört.



Oberwald ist nicht Endstation. Die Leistungen des VFB sind für die Furka-Bergstrecke auch in Zukunft unentbehrlich. Oberwald n'est pas le terminus. A l'avenir aussi, les prestations de l'ALSF seront indispensables pour la Ligne sommitale de la Furka.

Ein Viertel Jahrhundert dauert der Wiederaufbau bereits. Viele hätten sich schnellere Erfolge gewünscht. Den Aufwand hat aber kaum einer richtig eingeschätzt. Auf das Erreichte können alle stolz sein. Die Furka-Bergstrecke gilt bei vielen Bahnostalgieclubs als Vorbild, haben ihre Mitstreiter sich doch von der scheinbaren Unmöglichkeit ihres Vorhabens nicht abbringen lassen. Ein Erfolgsrezept war möglicherweise, zwar stets das Ziel des Dampfbetriebs auf der ganzen Bergstrecke im Hinterkopf, aber stets den jeweiligen kleinen Zwischenschritt im Auge zu haben.

Der Betrieb der Bergstrecke wird immer eine Herausforderung bleiben. Vielleicht wird es gelingen, den Betrieb einmal selbsttragend zu gestalten. Dies aber auch nur, weil die Dampfbahn auf ein sehr grosses Heer an Freiwilligen zählen kann. Dazu gehören nicht nur die Aktiven an der Strecke, sondern auch die zahlreichen Vereinsmitglieder im Hintergrund.

Der VFB sieht seine Rolle also auch in Zukunft als unerlässlicher Förderverein für die Dampfbahn über die Furka. Er ist in den meisten Regionen in der Schweiz und in mehreren europäischen Ländern gut verankert, zählt Mitglieder aus allen Schichten und Berufen mit einem gemeinsamen Anliegen. Mit den drei Säulen Verein, Stiftung und Aktiengesellschaft bestehen die nötigen Strukturen.

Auch für die Zukunft gilt: Packen wir es gemeinsam an!

Julian Witschi

Aktuelles aus dem ZV

Festschrift wird umfassender

Dieser Ausgabe des dampf an der furka hätte gemäss ursprünglicher Planung eine Festschrift zum 25-Jahr-Jubiläum des VFB beiliegen sollen. Diese wird nun umfassender und bleibt nicht auf den Verein beschränkt:

Der Zentralvorstand wurde von der DFB AG eingeladen, eine gemeinsame Chronik zur Geschichte der Furka-Bergstrecke für die Eröffnung Gletsch-Oberwald zu erstellen. Die vom VFB vorgesehen Mittel sollen stattdessen in das gemeinsame Werk fließen, welches sich auch für Marketingzwecke eignen soll.

Um die Chronik möglichst vielfältig zu gestalten, mit Einblicken in die verschiedensten Bereiche und auch in die Anfänge, sind Anekdotenerzähler, Fotos, Unterlagen etc. gesucht. Bitte melden Sie sich bei René Dergias, Finanzchef des VFB (Adresse siehe zweitletzte Seite dieses Hefts)!

Aktien nicht lochen!

Der ZV wurde auf das Problem aufmerksam gemacht, dass viele Aktionäre ihre Aktien zur Archivierung in einem Ordner lochen. Streng genommen werden sie damit ungültig und können daher nicht mehr

in den Occasionshandel kommen. Darüber werden die Aktionäre auch im nächsten Aktionärsbrief orientiert.

Neue E-Mail-Adressen

Im Zuge der Vereinheitlichung der Internetadressen der drei Furka-Bergstrecke-Organisationen hat auch der VFB-Zentralvorstand neue Mailadressen auf dem gemeinsamen Server dfb.ch bezogen. Diese finden sich auf der zweitletzten Seite dieses Hefts. Die bestehenden fu-be.ch-Adressen werden im Juni 2009 abgeschaltet.

Julian Witschi

Die Dampfbahn im Internet
www.dfb.ch



Beim Bachdurchlass wird das Fundament betoniert.
Bétonnage des fondations près de l'écoulement d'eau.



Das Gleis wird mit dem Dumper eingeschottert.
Ballastage avec le dumper.

Bern**Baueinsätze kurz vor Oberwald**

Die vier Bausamstage sowie die Bauwoche 2008 der VFB Sektion Bern fanden in Gletsch statt. Fast alle Arbeiten betrafen die Strecke Gletsch-Oberwald. Die Bauwoche zählte zwölf Teilnehmer. Hinzu

kamen drei Mitglieder der Sektion Soliothurn. In Gruppen konnten unter der Anleitung von Manfred Willi diverse Aufgaben erledigt werden: Ein Trupp war mit dem Eindecken des Wasserleitungsgrabens zwischen Rätterisbachbrücke und dem vorläufigen Gleisende bei Oberwald beschäftigt, ein anderer mit Betonierungsarbeiten am Lehnenviadukt bei Km 44.450. Im Blauen Haus galt es

wegen der Ausstellung für das Wasserforum neuen Stauraum zu schaffen. Zudem halfen einige Baufronisten beim Vermessen des bergseitigen Portals des Kehrtunnels, das zum besseren Winterschutz verlängert werden soll. Einen dringenden Einsatz galt es bei der Station Muttbach zu leisten, wo beim Bachdurchlass eine marode Seitenflügelmauer ersetzt werden musste. Fünf Berner Fro-

nis halfen dem Baggerführer Marco Spranzi das Fundament zu betonieren und die ersten zwei Reihen an Granitblöcken zu setzen. Die anderen betätigten sich derweil damit, unterhalb des Lamnenviadukts mit dem Dumper weiter zu schottern. Eindrücklich war es für die Teilnehmer des letzten Bauwochenendes 2008 vom 27. September zu sehen, wie weit es alleine in den fünf

Wochen seit der Bauwoche voranging. An diesem Tag erreichte der Schotterzug das vorläufige Gleisende oberhalb Oberwald, dort wo die Absenkung zur Strassenüberquerung beginnen wird. Kräfteaubende Aufgabe war das Ausgraben der Gleisklötze aus dem neuen Schotter, wozu vorgängig die jeweiligen Schwellen gestopft werden mussten. Bilder der Berner Baueinsätze 2008 finden sich auf www.vfb-bern.de.

Werbbestand in vielen Kantonsgebieten

Nach Auftritten im Berner Mittelland wie etwa Huttwil, Wangen an der Aare, Bolligen oder Schwarzenburg reiste das Marketingteam der Sektion wieder einmal ins Berner Oberland. Auf Vermittlung unseres Mitgliedes Hanspeter Wyss konnten wir mit dem Werbbestand am Jahrmarkt in Grindelwald vom 6. Oktober 2008 teilnehmen. Der Zustrom zu diesem traditionellen Anlass ist ungebrochen gross. Viele Einheimische, aber auch Angereiste aus der ganzen Schweiz sowie Touristen aus aller Welt bildeten ein breit gefächertes Publikum, das von unserem Standpersonal über die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und den Verein mit Broschüren und Fahrplänen informiert und gegen Bezahlung mit Büchern und weiteren Souvenirs ausgestattet wurde.

Julian Witschi

Solothurn

Am 8. April haben 23 Personen den Werkplatz der Firma Marti, Tunnelbau, in der Klus besichtigt. Hier werden Tübinge und andere Betonelemente für den Tunnelbau hergestellt. Organisiert wurde der Anlass von Roland Stampfli. Ihm sei herzlich gedankt.

Was ist vom Jahresausflug zur Furka-Dampfbahn in Erinnerung geblieben? Wer nicht kommen konnte oder kommen wollte, soll wissen: Es war eine schöne Reise. Und jetzt – Sie lesen richtig: Die Schallgrenze von 30 Personen wurde deutlich überschritten. Nicht alle Interessierten konnten berücksichtigt werden, weil unser Bus, der in Kandersteg verladen wurde, nicht mehr Plätze hatte. Sehr erfreulich ist, dass Mitglieder der Sektion zahlreiche Fronarbeiten für die DFB geleistet haben: Stre-

ckenrückbau in Naters, Schneeräumung an der Furka, Schottereinbau zusammen mit Fronis der Sektion Bern. Wir konnten bereits auf das Ziel Oberwald hinuntersehen. Ein grosses Dankeschön geht an die Frauen der Berner, die auch für das Solothurner Trio gekocht haben.

Noch ausstehend ist unser traditioneller Benzenjass für jene, die gern Karten spielen. Alle übrigen Mitglieder dürfen den Abend mit Fachsimpeln und andern Gesprächen geniessen. Angesagt ist diese Zusammenkunft, zu der auch schriftlich eingeladen wird, auf 28. November in Oensingen.

Robert Rellstab

Zürich

Einladung zur Hauptversammlung 2009

Samstag, 28. März 2009, 14 Uhr, Restaurant «Wein & Dein» in Zürich-Höngg. Zu behandeln sind die statutarischen Traktanden.

Wahlen: Präsident Kurt Brügger hat seinen Rücktritt angekündigt. Obwohl idealerweise ein Kandidat aus dem Vorstand die Nachfolge antritt, möchten wir, um eine echte Wahl zu haben, dass sich weitere Bewerber aus dem Kreis unserer 2200 Mitglieder für dieses anspruchsvolle Amt melden. Weitere Rücktritte von Sektionsfunktionären liegen bis dato nicht vor. Die Traktandenliste und weitere Detailinfos zur Versammlung, wie auch ein allfälliges Vormittagsprogramm, werden im nächsten Heft zu finden sein. Bitte Kandidaten und Anträge bis vier Tage vor dem Redaktionsschluss an den Präsidenten melden.

ZOM Wetzikon, 37 Neumitglieder

An der wiederum sehr gut frequentierten Messe Ende August konnten wir in den fünf Tagen feststellen, dass unsere Bahn unterdessen bei den meisten Leuten bekannt ist; dies zeigt sich auch an der oft gestellten Frage: «Wann fährt die Bahn endlich nach Oberwald?» Viele Besucher wollten auch noch Näheres wissen und so erreichten wir die oben erwähnte Ernte, dies inklusive zwei Nachzügler. Erfreulich dabei ist, dass mit

19 Familien und 18 Einzel sich der erfreuliche Trend, mehr Familienmitglieder zu werben, fortsetzt. Dank des ausserordentlichen Resultates der Jona-Expo haben wir in diesem Jahr ein Verhältnis Familien zu Einzel von immerhin 7 zu 6! Da an der ZOM zum ersten Mal die neuen Beiträge zum Zug kommen, konnte auch die verbreitete Befürchtung entkräftet werden, dass der Betrag von 90 Franken abschreckend wirkt und deshalb viele nur als Einzelmitglieder beitreten würden.

Sektionsausflug vom 24. August 2008

Bei herrlichem Reisewetter durfte ich 33 erwartungsvolle Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu meiner zweiten VFB-Reise begrüßen. Mit der SBB erreichten wir ohne Umsteigen die Kantonshauptstadt Liestal. Die Wagen des «Waldenburgerli» standen bereits am Perron und Schaulustige schnupperten den Eisenbahnduft vergangener Zeiten, sprich Schmieröl und Bremsstaub. Nun wurde die Lok G 3/3 Nr. 5 «Gedeon Thommen» (Baujahr 1902, SLM Winterthur) an den Zug gekoppelt. Bereits fanden Fachdiskussionen unter eingefleischten Fronis statt, es ist erstaunlich wie schnell solches funktioniert. Das Züglein füllte sich und die Reise konnte beginnen. Das stattliche Züglein setzte sich auf schmalen Gleis (75 cm) in Bewegung, Dampf- und Rauchschwaden hüllten uns ein. Im Barwagen war die Stimmung locker, der Dampfbahnwein wurde langsam knapp und der Kellner war sehr gefordert. Vor den Fenstern zog die liebliche Baselbieter-

Landschaft vorbei. Ein Halt für eine Kreuzung sowie zum Wasserfassen ermöglichte uns ein kurzes Aussteigen. Unsere gemütliche Reise ging weiter, in den durchfahrenen Dörfern war noch sonntägliche Ruhe. Das letzte Teilstück wies eine grössere Steigung auf, so dass sich der «Choli» tüchtig ins Zeug legen musste, um nicht hängen zu bleiben. Nach den letzten Kurven um die Depotanlagen, kamen wir in Waldenburg an, Endstation. Wir begaben uns auf einen kurzen Spaziergang durchs historische, gepflegte Städtchen, wo im Gasthaus Löwen das Mittagessen auf uns wartete. Leider war die Zeit etwas knapp bemessen, aber der Postautofahrplan liess uns wenig Spielraum, sonst hätte die Reise abgekürzt werden müssen. Mit einem Dank an das «Leue-Team» verabschiedeten wir uns und liessen uns von der Schweizer-Reisepost über den Hauenstein nach Balsthal fahren. Hier hiess es umsteigen in die OeBB, die uns sogleich durch die Klus nach Oensingen brachte. Die Langenthal-Jura-Bahn endete früher hier. Wir mussten aber die SBB benutzen, um mit dem Bippelisi durchs liebliche Gäu bis Langenthal fahren zu können. Hier feierte die ehemalige LJB und heutige Aare-Seeland mobil ihr 100-jähriges Bestehen mit einigen Attraktionen. Dem Publikum wurden die neuen Triebzüge während einer Gratisfahrt nach St. Urban vorgestellt. Auf der Testfahrt zeigte sich der frappante Unterschied zu den alten Zügen, Das erneuerte Bippelisi ist toll herausgeputzt, leider ist ein Betrieb auf den alten Gleisen nicht mehr möglich, weil die Fahrleitungsspannung hier zweimal erhöht wurde.



Das «Waldenburgerli» ist startklar für die Nostalgiefahrt.
La «Waldenburgerli» est prête au départ pour un voyage nostalgique.

Das Bahnfest ging langsam zu Ende, somit kam für uns die Zeit zum Rückzug. Im Restaurant «Bahnhof» wurde noch über das Erlebte diskutiert, zum Beispiel ob nun das Bippertli früher wirklich Bippertli hiess oder ob dies ein Werbeslogan aus neuerer Zeit ist! Die Hauptsache ist, dass das Erlebte allen gefallen hat. Mit der SBB erreichten wir bald Zürich. Ein herzliches Dankeschön an alle die dabei waren,

Fritz Renold, Reiseleiter

Bauwoche 39

Vom 22. bis 27. September hat unser Bauchef Hans Fehr mit zehn Mitstreitern die schon zur Tradition gewordene Bauwoche geleitet. Wie immer konnte er ein anspruchsvolles Programm erfolgreich bewältigen. Ein Bericht darüber erscheint im nächsten Heft.

Der Sektions-Redaktor:
Fritz Schmutz
E-Mail neu:
f.schmutz@hispeed.ch

Neujahrswünsche

Der Vorstand wünscht allen unseren Mitgliedern und ihren Familien erholsame Feiertage und für das neue Jahr Gesundheit und Wohlergehen. Wir und die DFB danken Ihnen schon zum Voraus für Ihre langjährige Unterstützung.

*Im Namen des Vorstandes:
Kurt Brügger, Präsident*

Berlin-Brandenburg

15. Modellbahnausstellung in Vorbereitung

Wie in den vergangenen Jahren wollen wir auch 2009 in der Pustoblume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf eine Modellbahnausstellung durchführen. Es ist nun schon die 15. Sie soll zum kleinen Jubiläum besonders attraktiv werden. Die Fläche wird erweitert und die Öffnungszeit auf drei Tage (6. bis 8. Februar) ausgedehnt. Vorbereitung und Durchführung bedingen einen hohen Aufwand für alle Beteiligten. Trotz einiger



Das Plakat zeigt einen Ausschnitt der Modellbahnanlage von Axel Schiele.

L'affiche montre un extrait de la maquette d'Axel Schiele.

Bedenken wurde aber bereits im Juni 2008 die grössere Lösung gewählt. Besondere Schwerpunkte in der Vorbereitung sind Gestaltung und Werbung.

Inhaltliche Gestaltung ist prinzipiell klar

In Abstimmung mit befreundeten Klubs und aktiven Modellbahnfans ist insbesondere durch die Aktivitäten unseres «Hausherren» Dieter Frisch die Gestaltung vom Grundsatz her gelaufen. Trotz der erweiterten Fläche durch Nutzung der Turnhalle herrscht Platzmangel. Nicht alle Ausstellungsangebote können voll berücksichtigt werden. Die Turnhalle ist primär für fünf Grossanlagen vorgesehen. Hier sollen unter anderem die rund 19 m lange IIm-Modulanlage von Axel Schiele mit zwei Schweizer Schmalspur-Bahnhöfen und der Steffenbachbrücke, die 0m-Anlage «Goms» der Jenaer Modellbahnfreunde sowie eine neue Grossanlage aus Waren/Müritz Platz finden. Eine grosse «Echtdampfanlage» ist im Foyer geplant. Neben den Grossmodellen werden viele Kleinanlagen und Info-Stände unserer Freunde von deutschen Klein- und Schmalspurstrecken zu sehen sein. Wichtig ist auch unser eigener Info-Stand zur Furka-Bergstrecke mit Bildtafeln, einem H0m-Modell der Steffenbachbrücke und Info-Material.

Die Werbung läuft bereits

Wir müssen mit geringen Werbekosten auskommen, obschon wir

einen grossen Interessentenkreis in und um Berlin erreichen wollen. Vorgesehen sind Info-Stände bei im Vorfeld stattfindenden Ausstellungen, Plakate bei Modellbahnfachhändlern, Verteilung von Handzetteln über Schüler, Nutzung von Medien, Information der Schüler und deren Eltern mit dem Speiseplan der Cateringfirma für die Schulspeisung («Bärenmehne»). Wir hoffen, dass wir mit einer hochwertigen Ausstellung 2009 zahlreichen Modellbahnfreunden ein schönes Erlebnis bereiten, viele Informationen über unsere Furkastrecke anbringen und natürlich auch einen finanziellen Erfolg erzielen können, der zum grössten Teil unserer Dampfbahn als Spende zu Gute kommt.

Klaus Fleischer

Rhein-Main

Bauwochen 24/25

Auch in diesem Jahr konnten die Mitglieder der Sektion Rhein/Main und einzelne Mitglieder anderer Sektionen unter der Leitung von Dieter Koesling das Gleisbauprogramm termingerecht zum Beginn der Fahrsaison abschliessen. Verschiedene «Wanderbaustellen» und der Gleisumbau bei Km 52.8 standen auf dem Programm. Ausbau der alten Gleise und Auslegen der Schwellen und Schienenprofile wurden unter Leitung einer Lehrlingsgruppe vorgenommen. Der Abgang einer Mure über die gerade erst ausgelegten Gleis-

joch drohte in der 24. Woche den Zeitplan zu gefährden. Schweres Gerät zur Beseitigung der Schlammmassen stand nicht zur Verfügung. Mit einem Minibagger und viel Schaufelarbeit wurde die Stelle wieder freigelegt. Dabei wurde auch das Planum beschädigt, was die weiteren Arbeiten zusätzlich erschwerte.

Dank sehr guter Logistik wurde unsere Gruppe mittags im Küchenwagen auf der Station Furka hervorragend versorgt. Sozusagen «Essen auf Rädern». Vorbereitet wurde das Essen von «Harry» in Gletsch. Auch die Küche in der Kantine Realp hatte reichlich zu tun. Unterstützung erhielt Heidi von unseren Teilnehmern Walpurga Kirchner, Nelly Koesling und Carsten Günter.

Am 19 Juni brachte uns Federico Rossi mit dem Tmh 985 zur Baustelle. Nach dem Passieren der Baustelle setzte er seine Fahrt Richtung Gletsch fort, kam aber kurze Zeit später zurück, da ein Schneebrett unterhalb der Station Furka die Weiterfahrt verhinderte. So kam unsere Gruppe zu ihrem ersten Einsatz als «Schneeräumkommando». Eine willkommene Abwechslung zu den Gleisstopfarbeiten. Dennoch konnten am Ende die Arbeiten rechtzeitig für den Eröffnungszug abgeschlossen werden. Teilnehmer waren: Dieter und Nelly Koesling, Walpurga und Norbert Kirchner, Burkhard Ohmstede, André Rosenow, Peter Weimer, Wilfried Weyer, Carsten Günter, Stefan Wüst, LuBelle Kreutzer, Joachim Ziegler, Rolf Kettler, Harald Ziegler, Ralf Kaufmann, Claude Periat, Alfred Schimpl, Frank Meve, Hans-J. Kabbe (Berichterstatter).



Die Baugruppe der Sektion Rhein/Main.

Le groupe de construction de la section Rhin-Main.

Stuttgart

Bauwoche vom 28.7. bis 02.08.2008 in Realp

Am Sonntag, 27. Juli reisten wir mit insgesamt 17 Personen in Realp an. Noch am Abend fanden Arbeitsbesprechung und Sicherheitseinweisung mit Manfred Willi statt. Unsere Aufgabe bestand darin, zwischen Realp und der Station Furka Unterhaltsarbeiten am Gleis auszuführen.

Am Montag führten wir Stopfarbeiten an der Weiche 56 in Realp aus. Die Weichenzunge lag hier nicht mehr auf den Gleitstuhlplatten auf. Noch am selben Tag regulierten wir bei Km 55.900 die Einlauframpen zum Weiderost.

Am Dienstag war im Tunnel 3 auf der ganzen Länge eine Höhenkorrektur beider Schienenstränge angesagt. Diese Arbeit wurde nötig, weil das Zahnrad der Lok in der Zahnstange auflief. Die Schienen wurden gelöst, mit der Schienenzange angehoben und Gummipplatten unter den Schienenfuss eingebaut. Zur Überprüfung der Zahnstangenhöhenlage wurde erstmals eine neue Messlehre eingesetzt. Es handelt sich dabei um eine einfache aber genaue Lehre, welche in Eigenkonstruktion hergestellt wurde. Gratulation an den Konstrukteur – es ist eine gelungene Sache.

Am Mittwoch waren wir daran, zwischen Steinstaffel und Tiefenbach Stösse zu regulieren. Alle Schienenverbindungen wurden durchgestopft. Diese Arbeit nahm uns bis einschliesslich Freitagmorgen in Anspruch.

Am Freitagnachmittag war die eine Hälfte der Truppe mit Schotterarbeiten beschäftigt. Von Km 53.600 bis 53.800 musste der Schotter aus der Gleismitte gebelt und talseitig platziert werden.

Der andere Teil der Truppe korrigierte bei Km 52.500 die Schienenhöhe nach dem gleichen Muster wie in Tunnel 3.

Am Samstag gab es noch diverse Aufräumarbeiten bei den Baustellen. Überdies waren die Bau- und Stopfmaschinen einzuräumen und zu warten.

Als Baugruppenleiter möchte ich es nicht versäumen, meinen Leuten für den enormen Einsatz herzlich zu danken. Dabei sollen auch die Küchen- und Barwagenmannschaft nicht vergessen werden. Im Barwagen betätigten sich Anita Kühnle und Günter Breitenbach. Anita half zudem noch in der Küche mit. Diese war besetzt mit Nelly Koesling, Irmgard Vogler und natürlich den Küchenleiterinnen Heidi und Alice. Danke für das hervorragende Essen. Wenn die Verpflegung stimmt, geht die Arbeit leichter von der Hand. Zu erwähnen sind auch Wilfried Weyer und Günter Breitenbach. Sie haben Zahnstangen geschliffen, was eine staubige Angelegenheit ist.

Nun bleibt noch eine traurige Nachricht: Günter Breitenbach reiste am Sonntag mit der Gruppe nach Hause und verstarb in der Nacht auf Montag in seiner Heimat. Während der Bauwoche hatten wir den Eindruck, dass er in Realp mit grosser Freude arbeitete. Er war mit Eifer bei der Sache und bei uns allen sehr beliebt. Wir werden Günter nicht vergessen.

Am Schluss möchte ich noch Ruth Mauk für ihren Einsatz bei den Gleisbauern danken. Es ist nicht selbstverständlich, dass eine Frau so tatkräftig in einer Männertruppe mitarbeitet. Allen, die in irgendeiner Form mitgewirkt haben, gilt ein herzliches Dankeschön und die Hoffnung auf ein frohes Wiedersehen in der Saison 2009.

*Dieter Koesling,
Baugruppenleiter*



*Wohverdiente Mittagspause.
Pause de midi bien méritée.*



Einweisung durch Dieter Koesling an der neuen Messlehre für die Zahnstangenhöhe.

Informations de Dieter Koesling sur la nouvelle jauge de niveau du rail-crémaillère.

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

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

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

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

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

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

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

SR

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

SR

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

Präsident des 1000er-Clubs

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

Aktienregister/Sekretariat

Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

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

Administration, Logistik, Sekretariat

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

Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

DFB Verwaltungsrat (VR)

VR-Präsident

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

VR-Vizepräsident

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

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

DFB Geschäftsleitung (GL)

Geschäftsleiter

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

Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur

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

Personal

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

Betriebsleiter

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

Zugförderung und Werkstätten

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

Marketing

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

Leiter Finanzen

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

Leiter Rückwärtige Dienste

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

VFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

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

Mitglieder-Service

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

Finanzen

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

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

Irène Schär-Hänni
Ruopigenring 69
CH-8015 Reussbühl
Tel./Fax +41 41 250 07 09
Mobile +41 79 604 19 21
vfb.kommunikation@dfb.ch

Sekretär

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

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

DFB Services

Reisedienst

Kari 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

Nordwestschweiz

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

Innerschweiz

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

Zürich

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

Bern

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

Aargau

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

Romandie

Philippe Roux
Chemin des Tattes 8B
1222 Vévenaz/GE
Telefon +41 22 752 53 45
vfb-romandie@dfb.ch

Gothard

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

Edelweiss

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

Wallis

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

Graubünden

Damian Dorizzi
Ziegelgut 13
CH-7208 Igis/Landquart
Telefon/Fax +41 81 322 43 88
Mobile +41 79 213 12 26
vfb-graubuenden@dfb.ch

Ostschweiz

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

Solothurn

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

Berlin-Brandenburg

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

Norddeutschland

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

Nordrhein-Westfalen

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

Rhein-Main

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

Rhein-Neckar

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

Stuttgart

Eberhard Kühnle
Paul Lincke Strasse 22
D-70195 Stuttgart
Telefon/Fax +49 7116 96175
vorstand@furka-stuttgart.de
www.furka-stuttgart.de

Schwaben

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

München/Oberbayern

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

Nürnberg

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

Niederlande

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

Belgien

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

Souvenir-Shop



Set 1: CHF 35.00
VICTORINOX Taschenmesser Royal
Transparent mit Dampfbahnfoto auf der Vorderseite und DFB-Logo auf der Rückseite. 12 Funktionen. Dazu «Wartezeitüberbrücker»: Mini Adventkalender in Form einer Schoggitafel. 100 Gramm Vollmilch. 24 Stücke zum abschneiden.



Set 2: CHF 30.00
Advent-Rubbelbecher
(Original Könitz-Porzellan). Durch Wegrubeln der Sterne entdeckt man jeden Tag ein Advents-/Weihnachtsmotiv. Dazu passend zum geniessen «Bergbähnler-Tee», 100 gr. aromatisierter Früchtetee mit Dampfbahnbild, Logo und Chlausmützli.



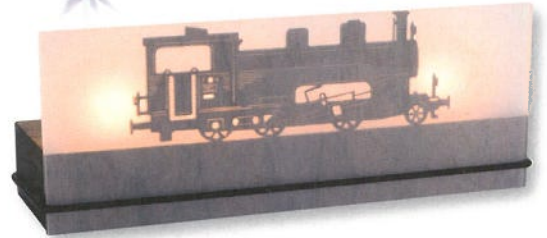
Set 3: CHF 20.00
Für's Chlaussäckli:
Murmeltier mit Fleecepullover und CH-Kreuz, dazu Gummibärchen-Lok, Inhalt 200 gr. Fruchtgummi, 10% Fruchtanteil.



Artikel 4: CHF 39.00
Exklusive Baumkugeln«Alpenbahn»
4er-Set, mundgeblasen und handbemalt, ø ca. 6.5 cm. Motive: DFB-Lok, Edelweiss, Alphütte, Berg. Jede Kugel ein Unikat.



Set 5: CHF 35.00
Frottee-Handtuch
Royalblau, 50x100cm mit DFB-Logo bestickt. Dazu passend exklusive Buttermilch-Seife mit Edelweiss-Motiv. In Holzschachtel mit Sichtfenster.



Artikel 6: CHF 99.00
Hochwertiger 4er Teelichthalter
Micro-Wood Nussbaum gelasert zwischen zwei Acrylglascheiben, Nussbaumsockel und Glas 26x10x4 cm.

Artikel 7: CHF 48.00
«Santa Claus» Weihnachtsschmuck aus Glas
Dampfzüge im Schnee. Mit dem Goldstift kann auf der Rückseite ein Gruss notiert werden. Handarbeit! Unikat! 9x7x2 cm. In Geschenkbox.



Artikel 8: CHF 9.50
Mini-Magnet-Set DFB
Lok 1 m. Wagen, blau, für Sammler. Ergänzung zum rot-schwarzen Zug (FO4) vom Vorjahr.

Weitere Artikel im Online-Shop www.dfb.ch

Hiermit bestelle ich:

Artikel /Set	1	2	3	4	5	6	7	8
Stück								

Datum

Unterschrift

Name

Vorname

Strasse/Nr.

PLZ/Ort

Land

Telefon (für Rückfragen)

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

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