

dampf an der furka

März 09

Liebe Leserin, geschätzter Leser

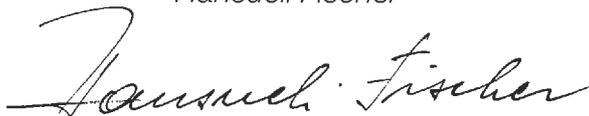
Was läuft eigentlich, wenn die Bahn stille steht? Eine ganze Menge! Sie erfahren in diesem Heft, wie die Marketing-Abteilung «Oberwald» plant. Sie vernehmen, dass die Bauleute projektieren und vorbereiten. Die Gleisbauer, die Dampf- und die Dieselmansschaften arbeiten in den Werkstätten, dass die Funken sprühen. «Ausbildung» und «Sicherheit» sind Dauerthemen.

Jetzt, da sich alle Blicke auf Oberwald richten, soll das andere Ende der Strecke nicht vergessen werden. Realp wird in einem Gemeindeporträt vorgestellt. Dabei zeigt sich Erstaunliches: Ein 160-Seelen-Dorf steht zusammen, pflegt den Gemeinsinn und hält mit der Entwicklung Schritt.

Da passt die neue Initiative des VFB gut: Die Schaffung einer Junioren-Kategorie. Wenn es der Bahn gelingt, die Jungen so einzubinden, wie dies die Realper bei ihrer Musikgesellschaft fertig bringen, wird das Generationenproblem rasch verblassen.

Nicht gerade um ein Generationenproblem geht es bei der Redaktion dieses Hefts. Um weiter für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke aktiv bleiben zu können, möchte der Redaktor die Dauerbelastung an eine unverbrauchte Nachfolgerin oder einen ebensolchen Nachfolger abgeben. Auch dazu mehr in diesem Heft.

Hansueli Fischer



Redaktionsschluss Ausgabe 2/2009: 15.05.2009
Ausgabe 3/2009: 15.08.2009
Ausgabe 4/2009: 31.10.2009
Ausgabe 1/2010: 31.01.2010

aktuelles

Realp – klein aber offen	1
Neuer Redaktor gesucht	3
Fahr- und Werkstattdienst	4
Aufwand für Instandhaltung	5
Winter in Werkstatt Realp	8
Was mich motiviert	10
Geschäftsleiter zur Winterarbeit	11
Schwungrad	12
Weichen für Oberwald	13
Konzept Gletsch-Oberwald	14
Denkwürdige Pässefahrt	16
Dampf und Krokodil	18
ZV Kategorie Junioren	19
SFB 5 Millionen überschritten	21
Mitgliederentwicklung	22
Pause d'hiver?	23
Gros investissements	24
Le concept Gletsch-Oberwald	25
Atelier Realp en hiver	26

aus den Sektionen

Aargau	27
Innerschweiz	27
Ostschweiz	28
Nordwestschweiz	28
Zürich	28
Norddeutschland	30
Nordrhein-Westfalen	30
Nürnberg	31
Rhein-Main	31
Rhein-Neckar	32

Titelbild

Vom Schnee eingehüllte Dienstwagen in Realp.
Couverture: véhicules de service enveloppés par la neige à Realp. Foto: Hansueli Fischer.

Impressum

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

Redaktionskommission:
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;
Christian Stern, Marketing DFB AG,
Tel. +41 32 622 35 17, christian.stern@dfb.ch;
Claude Solioz, VFB/Übersetzer,
Tel. +41 27 322 46 65, claudesoloz@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 Afoltern 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.



Realp-Panorama im Winter.
Panorama de Realp en hiver.

Porträt einer DFB-Standortgemeinde

Realp – klein, aber offen und fortschrittlich

REALP (fi) – Die hinterste Gemeinde ist mit rund 160 Einwohnern klein. Mit einer Fläche von 7831 Hektaren ist sie aber die grösste im Urserental und die sechst-grösste im Kanton Uri. Weil hier der Gemeinsinn gedeiht, kann Realp selbstständig die öffentlichen Aufgaben erfüllen.

Realp war der Ausgangspunkt für die Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke. Die Urner Gemeinde, auf deren Gemarkungen ein Grossteil des Bahntrasses verläuft, wird für die DFB ihre Bedeutung auch dann nicht verlieren, wenn sich in nächster Zeit die Aufmerksamkeit vermehrt auf Oberwald richtet. Die Dampfbahn fühlt sich mit den Regionen beidseits des Passes verbunden und schätzt deren Wohlwollen. In diesem Sinn soll hier das Dorf Realp vorgestellt werden, das – ebenso wie die Bahn Fronis braucht und schätzt.

Dorf und Tal

Die Gemeindeverwaltung Realp wird in einem Teilamt von Karl Cathry betreut, der früher während zweier Jahre als Ge-

schäftsleiter der DFB gewirkt hat. Im Gespräch mit ihm wurden die Sonnen- und Schattenseiten herausgearbeitet.

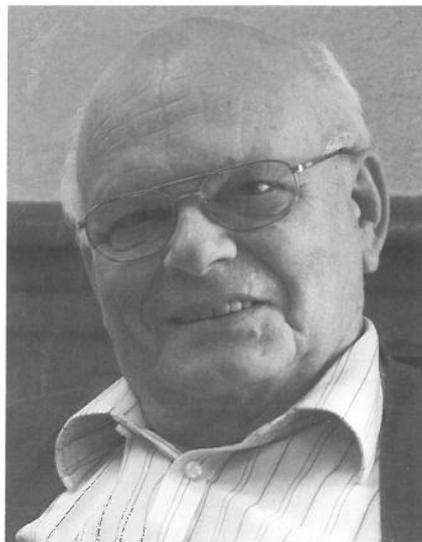
«Realp ist bis dato noch selbstständig», meinte Cathry, «wenn der Kanton die entsprechenden Rechtsgrundlagenschafft, ist es denkbar, dass das ganze Tal zu einer Gemeinde wird.» Wo dies sinnvoll und vernünftig ist, wird bereits zusammengearbeitet. Alle Schulen sind in Andermatt. Die Kinder werden von einem Schulbus transportiert, der sie auch über Mittag nach Hause bringt. Es gibt einen regionalen Sozialrat, der den Dienst begleitet, der zwischen Erstfeld und Realp (ausgenommen Silenen) erbracht wird. Das Zivilstandswesen ist kantonalisiert und in Altdorf angesiedelt worden. Stärkste Bürgergeschlechter sind Simmen und Nager. Auch Reggli und Renner sind hier heimatberechtigt.

Das Abwasser wird in einer eigenen Anlage gereinigt. Realp konnte die ARA im Zusammenhang mit dem Bau des Furka-Basistunnels verwirklichen. Die Bauherrschaft hat damals der Gemeinde jene

Mittel zur Verfügung gestellt, die sie selber hätte aufwenden müssen. So konnte Realp bereits 1974 als zweite Gemeinde im Kanton Uri das Abwasser gesetzeskonform entsorgen.

Ausbildung und Arbeit

Realp hat noch einen einzigen Haupterwerbslandwirt, der Grossvieh hält. Daneben gib es noch Nebenerwerbs- und Hobbybauern. Gewerbe hat es in Realp praktisch nicht. Die Leute müssen bis nach Andermatt und Altdorf wegpendeln, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.



Karl Cathry, Gemeindeschreiber.
Karl Cathry, secrétaire communal.



Das Wappen von Realp.
Les armoiries de Realp.

Einige Leute finden bei der MGB ein Auskommen. So wohnen mehrere Lokführer im Dorf. Wie in den anderen Talgemeinden hat auch in Realp der Rückzug des Militärs zu einer wirtschaftlichen Schwächung geführt. Früher hatte man doch monatlich Truppeneinquarterungen. Was geblieben ist, ist das militärische Sportleistungszentrum mit der schweizweit einzigen Biathlon-Anlage. Diese Einrichtung wird heute mehr zivil als militärisch genutzt.

Selbstverständlich bringt auch der Tourismus mit den Hotel- und Restaurant-Betrieben – auch die Hotels von Galenstock, Tiefenbach und Furkapass gehören zu Realp – einigen Verdienst. Nicht zu vergessen sind die Dampfbahn und der sehr gut frequentierte Golfplatz. Eine starke Zunahme zeichnet sich, wie Cathry bemerkte, beim Hochtourismus ab. Schliesslich lassen sich von Realp aus interessante und anspruchsvolle Routen begehen.

Gesucht werden Arbeits- und namentlich Ausbildungsplätze für die Jungen. Das Elektrizitätswerk und die Matterhorn Gotthard Bahn bilden zwar Lehrlinge aus. «Aber wer eine höhere Schule oder Fachausbildung besuchen will, muss das Tal verlassen», klagt Cathry, und weiter: «Die Jungen kommen auch nicht zurück, weil hier entsprechende Arbeitsmöglichkeiten fehlen.» Selbstverständlich hofft man auch ganz hinten im Tal auf das Sawiris-Projekt in Andermatt. Da werden sich nicht nur neue Beschäftigungsmöglichkeiten auf tun, sondern auch Impulse zu Belebung des Tourismus in der Gotthard-Region ausgehen.

Gemeinsinn ist ein Kapital

Der schüchternen Frage nach der finanziellen Situation begegnet Cathry mit Schmunzeln: «Wir haben die Finanzen im Griff. Im kantonalen Vergleich haben wir das höchste Pro-Kopf-Vermögen.» Selbstverständlich würde man auch Leistungen aus dem Finanzausgleich beziehen. Was aber ebenso entscheidend sei, ist die Fähigkeit, das Wünschbare vom Nötigen unterscheiden zu können. Und dann ist da – man beachte die Parallele zur Dampfbahn – die Bereitschaft zur Freiwilligenarbeit. So wurde das Gemeindehaus im Frondienst umgebaut und eingerichtet. Mit der Sportanlage für das Dorf

verhält es sich ebenso. Karl Cathry freut sich: «Bei uns ist die Bereitschaft gross, für die Gemeinschaft etwas zu leisten. Wir haben im 160-Seelen-Dorf eine Musikgesellschaft mit 30 Aktiven. Die jungen Leute machen mit und sind in die dörflichen Strukturen eingebunden. Das erspart ihnen und uns manche Probleme.» So ist es bis jetzt auch immer gelungen, die Gemeindeämter zu besetzen. Voraussetzung ist natürlich eine funktionierende Gemeindeverwaltung, welche die Geschäfte so weit vorbereitet, dass für den Entscheid nur noch die politischen Gesichtspunkte eingebracht werden müssen.

Aus der Dorfgeschichte

Am 7. Februar 1363 wurde das Dorf Riealp (riva alpa, Siedlung am Weissbach) erstmals urkundlich erwähnt. Aus Schriften der Abtei St. Maurice ist aber zu schliessen, dass hier schon im 6. Jahrhundert Menschen wohnten. 1779 kehrte Johann Wolfgang von Goethe auf seiner zweiten Schweizerreise bei den Kapuzinern von Realp ein. Eigentliche touristische Bedeutung erlangte das Dorf 1866 bei der Eröffnung der Furkapassstrasse und ab 1926 durch die Furka-Oberalp-Bahn (heute MGB). 1848 musste Realp nach einem verheerenden Dorfbrand fast vollständig neu aufgebaut werden.



Realp im Sommer.
Realp en été.

Korporation Urseren

Für Flachländer ist «Korporation» ein ungewohnter Begriff. Sie hat einen historischen Ursprung. Das Urserental gehörte während Jahrhunderten dem Kloster Disentis und kam erst später zum Kanton Uri. Der Talamann, ausgestattet mit der niedrigen Gerichtsbarkeit, war einst ein mächtiger Mann in Urseren. Heute ist die Korporation – sieht man vom Landgericht, das anderswo Bezirksgericht heisst, ab – nur noch eine Verwaltungseinheit ohne politische Bedeutung. Verwaltet werden Liegenschaften und Grundstücke. Wichtig ist das eigene Elektrizitätswerk mit Anlagen in Realp (Nutzung des Wassers vom Lochberg), in Hospental (Wasser vom Gotthard) und Andermatt (Wasser vom Oberalpsee). Neu soll im Witenwasertal ein weiteres Elektrizitätswerk gebaut werden. Die Projektierungskosten sind bereits bewilligt worden. Das Problem besteht darin, dass diese Werke direkt ge-

speist werden, also nicht über Stauseen verfügen. Sie sind also ohne Vorratshaltung und umfassende Regulierungsmöglichkeiten. Sie erzeugen wenig Winterenergie, weshalb in der kalten Jahreszeit Strom teuer zugekauft werden muss.

Wer mit Dampf über den Furkapass fährt, sieht eine Fassung an der Furka-Reuss. Von hier aus wird das Wasser durch einen Stollen zum Göscheneralpsee geleitet. Es dient ebenso wie der Überlauf vom Lochberg-Kraftwerk der CKW (Central-schweizerische Kraftwerke AG) und der SBB zur Stromerzeugung.

Schliesslich sei daran erinnert, dass es – wie auf der anderen Seite der Furka für den Gletschboden – auch ein Projekt für einen Urseren-Stausee gegeben hat. Mal wollte man beim Urnerloch eine Talsperre errichten und bis nach Realp alles unter Wasser setzen. Das Projekt wurde schliesslich durch einen Volksaufstand verhindert. Glücklicherweise.

im Umgang mit der Sprache, gilt es doch oft, komplexe Sachverhalte verständlich darzustellen. Sicherheit ist auch im Umgang mit dem Computer gefordert (praktisch alle Texte und Bilder werden per E-Mail angeliefert und auch so an die Druckerei weitergeleitet). Neben der zeitungsgerechten Aufbereitung fremder Texte gibt es manche Gelegenheit, eigene Berichte und Reportagen zu schreiben. Da ist es auch von Vorteil, sich mit der digitalen Foto-Kamera, der elementaren Bildbearbeitung und –übermittlung auszukennen. Ein gutes Bild sagt nicht nur mehr als tausend Worte, sondern verschafft auch dem Text eine höhere Beachtung.

«dampf an der furka» wird vom VFB, von der DFB AG und von der SFB getragen. Das viermal jährlich erscheinende Heft dient der internen und externen Kommunikation. Es richtet sich an die Mitarbeitenden der DFB, an die Aktionäre, an die Vereinsmitglieder, an die Reisenden der Dampfbahn sowie an andere Bahnen und an Tourismus-Organisationen. Die Redaktorin oder der Redaktor arbeitet im engen Kontakt mit der Redaktionskommission, die aus Vertreterinnen und Vertretern der Trägerschaft zusammengesetzt ist.

Auskunft erteilen Hansueli Fischer, redaktion.dadf@dfb.ch, sowie der Personalchef und Leiter der Redaktionskommission, Peter Schwarzenbach, personaldienst@dfb.ch, an den auch allfällige Bewerbungen zu richten sind.

In eigener Sache

Neuer Redaktor gesucht

Der sehr geschätzte Redaktor Hansueli Fischer unserer Zeitschrift «dampf an der furka» will im Laufe dieses Jahres seinen Posten schrittweise einem Nachfolger übergeben und sich von der Gesamtverantwortung für das Heft entlasten.

Als Leiter der Redaktionskommission DFB/VFB/SFB und sicher auch im Namen von Ihnen, verehrte Leserinnen und Leser, möchte ich Dir, lieber Hansueli, vorerst einmal ganz herzlich für Deinen langjährigen Einsatz als Redaktor und Kollege danken. Wir alle schätzen Deine verständnisvolle, wertschätzende und kompetente Art, wie Du die Zielsetzungen unserer internen und externen Kommunikation gepflegt hast. Du wirst, wie Du uns versichert hast, uns weiterhin als Fotoreporter und hie und da auch mit einzelnen redaktionellen Beiträgen unterstützen.

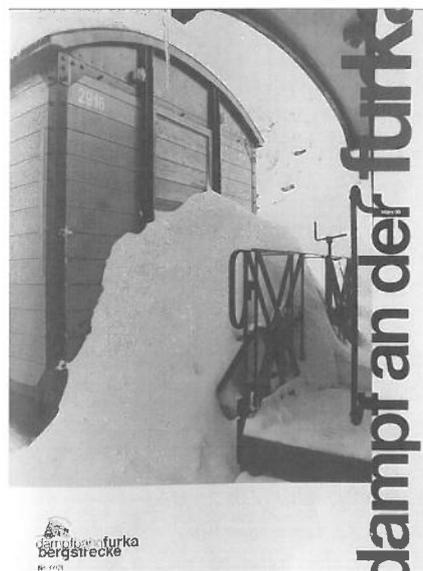
Tatsache ist nun: Wir brauchen dringend einen neuen verantwortlichen Redaktor.

Aus dem grossen Kreis unserer über 7000 Leserinnen und Leser dieser Zeitschrift ist sicher jemand selber in der Lage oder kennt eine Person, die dem unten stehenden Anforderungsprofil entspricht. Wir bitten um eine Meldung. Besten Dank zum Voraus.

Peter Schwarzenbach

Journalistische Erfahrung und Eisenbahn-Leidenschaft

Beides lässt sich bei der Gestaltung des «dampf an der furka» verbinden. Der heutige Redaktor möchte so bald als möglich abgelöst werden. Er ist jedoch bereit, eine «Neue» oder einen «Neuen» mit der Aufgabe vertraut zu machen und auf Wunsch noch ein Stück weit zu begleiten. Wichtig ist die Fähigkeit, auf Menschen zugehen und sich immer wieder auf neue Themen und Situationen einstellen zu können. Vorausgesetzt wird Sicherheit



Personalzusammenkunft des ZfW

Viel Fahr- und noch mehr Werkstattdienst

LUZERN (fi) – Über 40 Fahrende und Fahrwollende haben sich zusammen mit einigen Gästen zu einer Standortbestimmung getroffen. Dabei zeigte sich, wie sehr der Werkstattdienst des Lokpersonals unterschätzt wird.

Der Chef ZfW, Toni Westreicher, begrüßte am 22. November im Saal des Restaurants «Rütli» Lokomotivführer und Heizer, alle die es werden wollen, sowie einige Gäste. Die Versammelten ehrten den kürzlich verstorbenen Peter Angele. Für den während eines knappen Jahrs tätigen Einteiler muss nun bereits Ersatz gesucht werden. Bruno Kobel referierte über die Schulung des Lokpersonals und die theoretischen und praktischen BAV-Prüfungen. Bezüglich Erreichung der BAV-Ausweise ist das Ziel bei den Lokomotivführern fast erreicht. Bei den Begleitern gibt es aber im Jahr 2009 einen grossen Bedarf. 2008 konnten drei neue Lokführer und vier neue Begleiter nach erfolgreicher Ausbildung geprüft werden. Mit der Prüfung konnte letztes Jahr die Überführung von den alten auf die neuen BAV-Anforderungen bei 18 Lokführern und einem Begleiter abgeschlossen werden. Diese Überführung bedingte eine medizinische Tauglichkeitsprüfung, eine mehrtägige Schulung und die Bereitschaft, periodisch eine Prüfung abzulegen. Beim BAV-Ausweis für Begleiter, deren Überführung bis Ende 2009 abzuschliessen ist, gibt es eine Spezialkategorie für die DFB. Im Frühling soll eine erste und im Herbst eine zweite Gruppe der Heizer und Begleiter geschult werden. Die jährliche Kapazität für Neuausbildungen ist auf je zwei Lokführer, Heizer und Zugchefs beschränkt. Jakob Knöpfel berichtete, dass der letzte Zug am 5. Oktober den Pass bei Schnee überquert hat. Er ging dann auf Betrieb und Zustand der einzelnen Dampflokomotiven ein und machte grundsätzliche

Ausführungen zum Fahrzeugunterhalt (siehe Bericht «Grosser Aufwand für die Instandhaltung» in diesem Heft).

Jost Ziegler, Depotchef in Realp, stellte fest, dass die in der Saison 2008 aufgetretenen Schäden stets innert nützlicher Frist behoben werden konnten. Er schilderte die vielfältigen Probleme mit Zug- und Anhängefahrzeugen und dankte für die Unterstützung, die er in den ersten drei Jahren erfahren durfte.

Dieselcrew in vielfältigem Einsatz

Jürg Bolliger erinnerte daran, dass die Dieselcrew bei Schneeräumung, Auswinterungsarbeiten, bei Bauarbeiten auf und neben der Strecke, beim Schiebedienst und bei Streckenaufnahmen zum Einsatz kommt. Total wurden in der Saison 2008 von den Dieselfahrzeugen 5116 Kilometer gefahren. Davon entfielen 42 Prozent auf den Tmh 985, 25 Prozent auf die Lok HGm 51, 14 Prozent auf den Tm 506 und 19 Prozent auf die Draisine.

Auch für die Diesel-Leute sind im Winter Werkstattarbeiten angesagt. Bei der HGm 51 ist das Getriebe der Anbaufräse zu reparieren und das Fräsaggregat zu revidieren. Beim Tmh 985 sind Arbeiten auszuführen an Dieselmotor, Hydraulikgetriebe und Fernsteuerung. Mit der Einrichtung der Instandhaltungs-Datenbank Vips-Cassis der Firma Enotrac kann die Instandhaltung aller DFB-Fahrzeuge besser geplant, kontrolliert und dokumentiert werden.

Federico Rossi teilte mit, dass die Umzeichnung der Dienstwagen weitgehend abgeschlossen ist. Weil die DFB keine Gütertransporte ausführt, sind nun alle Güterwagen zu Dienstwagen geworden. Alte Ruinen konnten beseitigt und der Tiefgänger bei der RhB revidiert werden.

2008 – Jahr der Felsstürze

Walter Willi dankte den Fahrenden für die tatkräftige Unterstützung der Bauabtei-

lung. Im Rückblick auf das Bauprogramm 2008 erwähnte der Bauchef, die Felsstürze, die trotz geologischer Abklärungen eingetreten waren. Auch Hochwasserschäden galt es zu beheben. Auf der 18 Kilometer langen Strecke gab es 100 Baustellen. Das Schwergewicht lag bei der Wiederherstellung der Strecke Gletsch–Oberwald.

2008 wurden von der Bauabteilung von über 750 Mitarbeitenden und mehr als 40 Gruppen über 20'000 Arbeitsstunden geleistet. Über 2600 Meter Gleis wurden aus- und wieder eingebaut. Mehr als 2700 Tonnen Schotter wurden aufgeführt.

Bei den Planungen der Bauabteilung stehen 2008 und 2009 auf dem Programm: Ausführungsprojekt Werkstatteerweiterung Realp, Einfahrsignal Realp, Massnahmen zum Schutz der Stützwerke entlang der Reusssohle, Sanierung Scheiteltunnel, Ersatz Stützwerk km 47.800, Infrastruktur Gletsch, Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald, Planenehmigungsverfahren und Ausführungsplanung Anschlussbauwerk Oberwald und Infrastruktur Oberwald, Konzept Wageneinstellhalle, Planung/Objektaufnahmen Gleis und Bauwerke.

Bauprogramm 2009

Arbeitsabläufe und Baugruppeneinsätze sollen weiter verbessert werden. Konkret soll die erste Etappe der Werkstatteerweiterung Realp in Angriff genommen werden. Schneeräumung und Steffenbachbrücke gehören zu den Standard-Themen. Gleisumbauten sind vorgesehen bei Wileren, Steinstaffel und im Scheiteltunnel. Die Steinstaffelbrücke ist zu sanieren. Das Stützwerk bei km 47.800 ist zu ersetzen. Unterhalts- und Sanierungsarbeiten sind an Gleis und Bauwerken, insbesondere auch im Scheiteltunnel, auszuführen. Bei Oberwald–Gletsch geht es um den weiteren Streckenausbau, das Anschlussbauwerk und die Infrastruktur am Endbahnhof.

Walter Willi hält fest, dass ob der Erweiterung die bestehende Strecke nicht vernachlässigt werden darf. Der Einsatz von drei geschulten Streckenwärtern bringt da einen erheblichen Fortschritt. Mit der ers-



Lok-Personal und Gäste lauschen den Ausführungen von Jakob Knöpfel.
Le personnel de locomotives et les invités à l'écoute des informations de Jakob Knöpfel.

ten Etappe des Erweiterungsbaus Werkstatt Realp soll die Dieselcrew zwei Gleise erhalten. Der Abschluss der weiteren Arbeiten soll bis 2012 möglich sein.

Manfred Willi, der für die Bahntechnik zuständig ist, wies darauf hin, dass Gleisunterhalt, Vegetationskontrolle und Magazindienst weiter systematisiert werden. Er machte darauf aufmerksam, wie die Schneeräumung in der Umgebung von Remisen und Stationsgebäude Realp zu erfolgen hat, und dass bei Lawinengefahr das Sicherheitsdispositiv unbedingt befolgt werden muss.

Personal richtig einführen

Personalchef Peter Schwarzenbach berichtete, dass es viele Neuinteressenten gibt, die für die Dampfbahn arbeiten möchten. Sie sind gut in ihre Tätigkeit einzuführen und zu betreuen. In Schnuppertagen ist gegebenenfalls die Eignung abzuklären. Die Schaffung der Abteilung Rückwärtige Dienste und die Besetzung mit Robert Wyss und Arne Moritz haben sich als Glücksfall erwiesen. In Zukunft soll versucht werden, bis zu drei Zivildienstpflichtige einzugliedern.

Dank und Anerkennung

Geschäftsleiter Peter Bernhard dankte allen, die zur unfallfreien Saison beigetragen und die aufgetretenen technischen Probleme gelöst haben. Nicht genug ge-

würdigt werden kann der Einsatz der Fronnis, die zwischen drei und 35 Tagen ihrer Freizeit aufwenden. «Hundertjähriges Rollmaterial braucht viel Unterhalt» stellte der Geschäftsleiter fest, und «unsere Strecke ist eine der schwierigsten in Europa!» Ein besonderer Dank galt Bruno Kobel für die Tätigkeit als Ausbilder. Die DFB hat als konzessionierte Bahn unter Einhaltung sehr hoher Sicherheitsanforderung wieder über 25'000 Fahrgäste befördert. Ob-

schon die Vorjahresfrequenz nicht ganz erreicht werden konnte, durfte ein Mehrertrag verbucht werden. Peter Bernhard freute sich, auf die Einweihung des Streckenabschnitts Gletsch–Oberwald am 12. August 2010 hinweisen zu können. Er verhehlte indessen nicht, dass für Fahrzeuge und Bauten nach wie vor ein grosser Finanzbedarf besteht. Zum Schluss richtete er auch einen Dank an Partner und Familien aller Furka-Leute.

Hundertjähriges technisches Kulturgut

Grosser Aufwand für die Instandhaltung

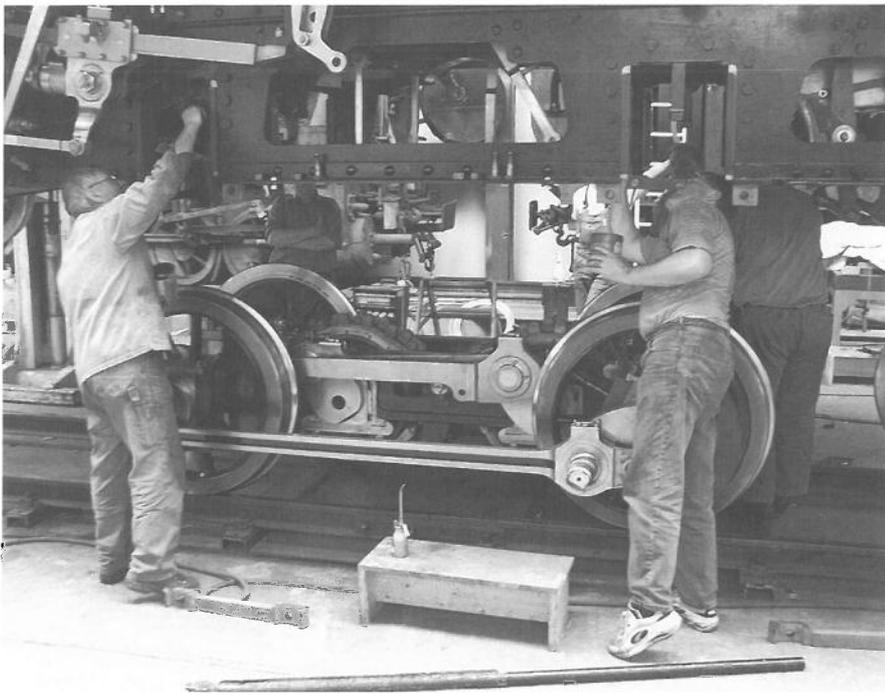
Alle, die sich mit dem Betrieb von alten Techniken beschäftigen, wissen wie viel Aufwand nötig ist, um die betagten Maschinen und Fahrzeuge sicher betreiben zu können.

Meistens ist nicht das Alter der Maschinen das Hauptproblem, sondern der Stand der Technik in der Zeit, als sie gebaut wurden. Ohne dauernde Pflege und Wartung funktionieren alte Maschinen nicht lange. Das Schöne aber ist, dass fast alle Teile handwerklich hergestellt werden können. So findet man meist eine Lösung, wie die

Relikte der technischen Vergangenheit weiterbetrieben werden können.

Die Dampflokomotive HG2/3 «Weisshorn»

Am Beispiel unserer Lok Nr. 6 «Weisshorn» möchte ich hier einige Zahlen und Fakten aufzeigen. Die inzwischen 106 Jahre alte Dampflokomotive machte im Jahre 1989, nach einer Totalrevision bei Oswald Steam in Samstagern, die ersten Gehversuche auf der Furka Bergstrecke. Bis Ende 2008, also innert fast 20 Jahren, legte die Lokomotive 8930 km zu-



Zusammengebauter Adhäsions- und Zahnradantrieb einer HG3/4 vor dem Einachsen.
Mécanisme de propulsion par adhérence et crémaillère d'une HG 3/4 avant de descendre la locomotive.

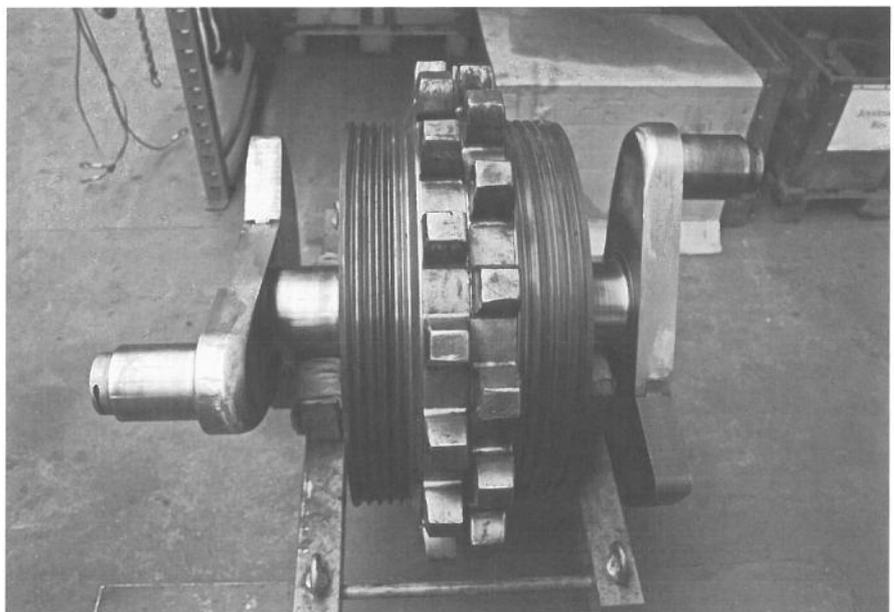
rück. Gemäss der Eisenbahnverordnung müssen Triebfahrzeuge von Zahnradbahnen spätestens alle sechs Jahre einer Revision unterzogen werden. Dies scheint auf den ersten Blick eine sehr kurze Zeit zu sein, insbesondere wenn man die kurzen Saisons und die verhältnismässig wenigen gefahrenen Kilometer in Betracht zieht. Die Erfahrungen der DFB zeigen aber eindeutig, wie notwendig die Arbeiten nach dieser Frist sind. Die wichtigsten Gründe hierfür sind der extrem harte Betrieb auf den Zahnstangenstrecken, unter anderem daran zu erkennen, dass die Abnutzung an den Bandagen so gross ist, dass sie bei jeder Revision überdreht werden müssen, sowie die oben erwähnte Tatsache, dass wir uns mit Technik aus der Zeit um 1900 beschäftigen und Sicherheit unser oberstes Ziel sein muss. Nicht vergessen werden darf auch der Umstand, dass die Erbauer von Triebfahrzeugen für Zahnradbahnen immer bestrebt sein mussten, eine hohe Leistung bei einem möglichst geringen Eigengewicht zu realisieren. Dabei werden die Bauteile bis an die Grenzen der Belastbarkeit ausgelegt, was zwangsläufig zu höherem Verschleiss und damit auch zu

höheren Unterhaltsaufwendungen führt. Ende Saison 2006 wurde die «Weisshorn» in die Werkstätte von Martin Horath nach Goldau überführt und dort mit dem R 12-Team, verstärkt durch den Lok 6-Maschinenmeister Walter Wäfler und seinem Team, einer Revision unterzogen. Anlässlich dieser Revision wurde bei der

Überprüfung beider Zahnrad-Kurbelwellen ein Anriss in einem Kurbelzapfen entdeckt. Der Riss wurde durch eine Spezialfirma für Schweissarbeiten ausgeschliffen und fachmännisch geschweisst, denn die Suche nach einem Betrieb, der eine neue Kurbelwelle als Einzelstück fertigen kann, erwies sich als sehr schwierig. Trotzdem wurde nach längerer Zeit ein Schmiedewerk gefunden, das uns eine neue Kurbelwelle inklusive der mechanischen Bearbeitungen herstellen kann. Ende März 2009 werden wir, nach einem Jahr Lieferfrist, das sehr spezielle Werkstück erhalten, gefertigt aus einem Maschinenbaustahl höherer Festigkeit; die Fremdkosten bis zum Einbau werden etwa 100'000 Franken betragen.

Die durchgeführte Kontrolle am geschweissten Zapfen hat bis jetzt keinen neuen Anriss gezeigt. Das Risiko, so weiterzufahren, ist aber zu gross und kann nicht verantwortet werden, denn die Folgeschäden können sehr gross sein. Bei einem Vorfall würde dann die Lok definitiv mindestens ein Jahr ausfallen.

Nach Abschluss dieser Revisionsarbeiten kann man sagen, dass unter dem Strich die «Weisshorn» im gleich guten Zustand ist wie bei ihrer Inbetriebnahme bei der DFB, das heisst, dass das Ziel der Wert- und Substanz-Erhaltung erreicht sein wird.



Ausgebaute Zahnradkurbelwelle von Lok Nr. 6 «Weisshorn».
Vitebrequin de crémaillère de la loc no. 6 «Weisshorn».

Mit jedem Fahrzeug wächst der Unterhaltsaufwand

In den Anfangsjahren der DFB wurden die geleisteten Arbeitsstunden in den Werkstätten nicht genau aufgelistet. In den letzten Jahren wurden aber sowohl in Goldau wie in Chur die Stunden systematisch und auf das Objekt bezogen erfasst. Damit wird eine künftige Planung der Unterhaltsarbeiten bezüglich der Kosten wie vom zeitlichen Rahmen her besser möglich sein. So wurden in Goldau für die Revision der «Weisshorn» über 3000 Fronarbeitsstunden geleistet, in Chur stehen bis heute etwa 2000 Stunden für Lok 6 zu Buche. Die in den vergangenen Jahren in Realp und anderswo geleisteten Arbeitsstunden im Unterhalt für diese Lok dürften bei etwa 4000 Stunden liegen.

Ohne eine betriebswirtschaftliche Studie zu machen, seien hier ein paar Zahlenspielerien mit ernstem Hintergrund und einige Gedanken aus der Sicht des technischen Unterhalts erlaubt. Wenn wir die Kosten für die neue Kurbelwelle aufteilen, so kommen wir auf etwa 11 Franken pro gefahrenen Kilometer oder 300 Franken für eine Fahrt Realp–Gletsch und zurück, die wir in den letzten Jahren verdient haben müssten, nur um diese bezahlen zu können.

Bezogen auf die geleisteten Arbeitsstunden im Unterhalt ergibt diese Rechnung, dass eine Stunde Unterhalt pro gefahrenen Kilometer oder drei Manntage Werkstatt für eine Fahrt Realp–Gletsch und zurück geleistet werden müssen.

Nach Abschluss der Revision an Lok 9 können auch über den Typ HG 3/4 genauere Angaben gemacht werden; soviel kann aber vorweggenommen werden, dass die Aufwendungen im ähnlichen Rahmen liegen werden wie bei der «Weisshorn».

Jedes weitere betriebsfähige Fahrzeug bringt auch ein Mehr an Unterhaltsarbeit mit sich. Der technische Unterhalt, welcher für einen sicheren Betrieb unserer Bahn geleistet werden muss, wird nach meiner Meinung der DFB in ihrer heutigen Form die Grenzen aufzeigen.

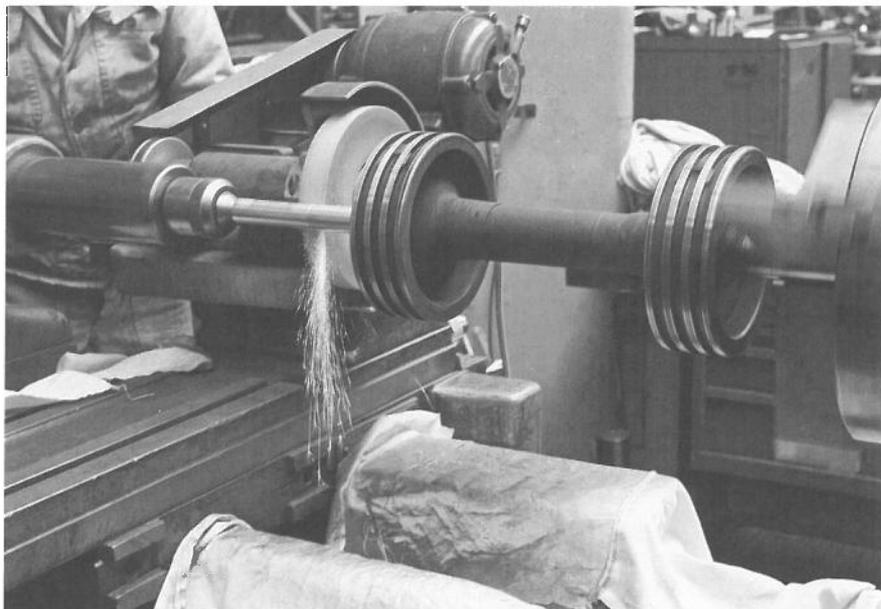
Das Wichtigste für die Zukunft des Dampftriebs an der Furka ist gut ausgebildetes

Lok- und Unterhaltspersonal sowie die dafür notwendigen Infrastrukturen. Den Weg zu diesem Ziel müssen wir auch nicht neu erfinden. Zu der Zeit, als unsere Dampflokomotiven im täglichen Einsatz standen war eine Voraussetzung zum Führen einer solchen Maschine, dass das Lokpersonal eine mechanische Grundausbildung mit einer längeren Praxis in einer Bahnwerkstatt absolviert haben musste.

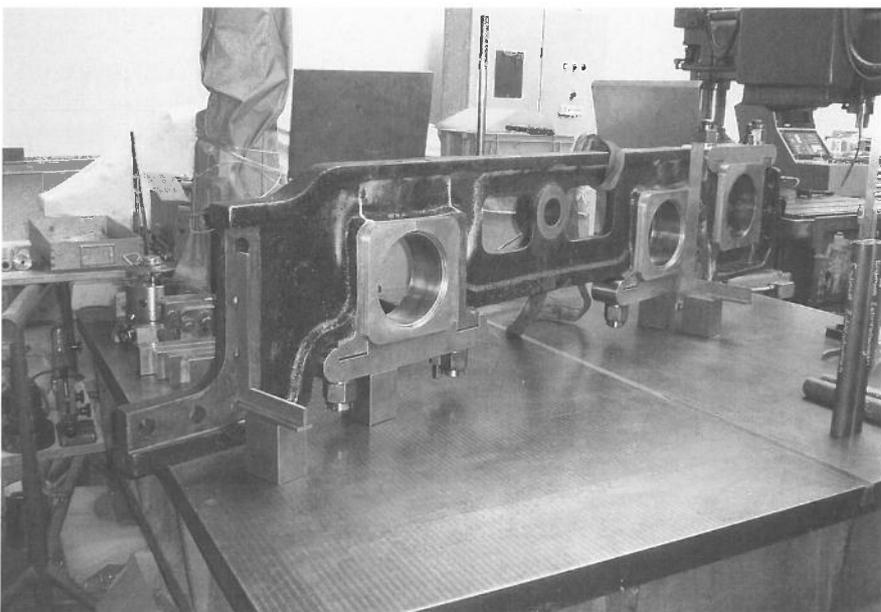
So war gewährleistet, dass das Personal die Lokomotiven auch von dieser Seite her kennen lernen und mögliche Probleme an den Fahrzeugen früh erkennen und möglichst selber beheben konnte.

In diese Richtung muss es nach meiner Meinung auch bei der DFB gehen, denn Fahren, Pflege und Unterhalt müssen heute wie damals eine Einheit bilden.

Jakob Knöpfel



*Schleifen der Führungsstange eines Kalbenschleibers von Lok HG3/4 Nr. 1.
Ponçage de la tige d'un clapet à boisseau.*



*Eine Rahmenwange zum Zahnradantrieb einer HG3/4 auf dem Messtisch.
Un longeron du mécanisme de crémaillère d'une HG 3/4 sur la table de contrôle.*

Werkstätte Realp

Winter macht vieles komplizierter!

Dass in der Remise Realp auch in den Wintermonaten fleissig gearbeitet wird, dürfte Leserinnen und Lesern bekannt sein. Wie umständlich ansonsten einfache Arbeiten aber werden können, wissen wohl die wenigsten. Anhand eines aktuellen Beispiels möchten wir Ihnen einen Einblick geben.

In den Wintermonaten, d.h. von November bis April, ist das DFB-Gelände in Realp meist unter tiefem Schnee begraben. Die Drehscheibe wird zum Schutz vor der grossen Schneelast mit Winden unterstellt – ab diesem Zeitpunkt kann sie nicht mehr gedreht werden. Entsprechend können die Fahrzeuge dann nicht mehr umgestellt werden. Die Zuständigen von Dampf- und Dieselcrew müssen die Gleis-

belegung der Remise rechtzeitig abstimmen und die Fahrzeuge entsprechend platzieren. Aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse ist bereits dies eine knifflige Arbeit. Auch diesen Winter gelingt dies nur, weil die Dampflok 4 den Winter wiederum in der alten MGB-Werkstätte in Göschenen verbringen kann und die Revision der Dampflok 9 in Chur durchgeführt wird.

Alle Aktionen, die an den Winterstandplätzen nicht möglich sind, müssen vorher gemacht werden (es gibt zum Beispiel nur ein Grubengleis). Kommen im Laufe des Winters bisher nicht bekannte Schäden zum Vorschein, kann es so richtig kompliziert werden.

Genau dieser Fall trat im November 2008 ein, als während den Wartungsarbeiten

am Dieselmotor des Traktors Tmh 985 Schäden zum Vorschein kamen. In einem ersten Schritt prüften wir, die Reparatur in eingebautem Zustand zu machen. Wir kamen jedoch zum Schluss, dass dafür eine entsprechend eingerichtete Werkstätte notwendig ist. Der Motor musste also ausgebaut werden.

Motorausbau

Zum Motorenausbau muss das Fahrzeug entsprechend demontiert werden. Bei den Aebitraktoren sind die Motoren jeweils unter dem Führertisch eingebaut. Diese Aufbauten können auch nach unserem Umbau demontiert werden, zwar mit einigem Aufwand – aber es ist machbar. Demontage des Dachs: Die elektrischen und pneumatischen Verbindungen zum hinteren Dachteil können dank Verwendung von Steckern und Rohrverschraubungen einfach gelöst werden. Der Dachteil kann dann mittels Kran entfernt werden. Aber: Der Hallenkran kann nicht eingesetzt werden, da das von der

Nostalgie
RHEIN EXPRESS
Historischer Fernschnellzug der Eurovapor

Freitag – Dienstag, 1. – 5. Mai 2009



Weltstadt



Berlin



Dampfloktfest in Wolsztyn (Polen)

Berlin ist immer eine Reise wert! Steigen Sie ein zu einem Kurzurlaub und geniessen Sie eine Fernreise im *Nostalgie RHEIN – EXPRESS* ab Basel quer durch Deutschland. Unser stilechtes Zugpferd ist eine Leichtschnellzuglok ex SBB (Bj 1950), die uns auf der ganzen Reise begleitet. Ab Berlin tolle Ausflüge und Besichtigungen möglich:

- ▶ Tagesfahrt mit Dampfzug zum Dampfloktfest und Lokparade nach Wolsztyn (Polen) – dem letzten Dampf-Bw in Europa.
- ▶ Ganztägige Berlin-Tour (Berlin-Mitte, Ku-Damm, Spandau, Schöneberg und vieles mehr)
- ▶ Deutsches Technikmuseum auf dem ehemaligen Bw-Gelände Anhalter-Bahnhof

Basel Bad.Bf. - Karlsruhe - Heilbronn - Würzburg - Schweinfurt - Lichtenfels - Saalfeld - Halle / Leipzig - Berlin - Zoo - Ostbf.

(Berlin - Frankfurt / O - Rzepin - Wolsztyn retour)

Rückfahrt: via Erfurt - Bebra - Frankfurt / M - Mannheim - Karlsruhe

Fahrpreise : 1. Kl. € 270.- / CHF 405.- 2. Kl. € 199.- / CHF 298.- Kinder 4 – 14 Jahre: halber Preis
 Hotel *** : 4 Nächte mit Frühstück im DZ € 224.- / CHF 336.- pro Person
 Ausflüge : Dampfloktfest Wolsztyn € 100.- / CHF 150.- pro Person Berlin-Tour € 30.- / CHF 45.- pro Person

Infos, Prospekt und Anmeldeformular erhalten Sie bei: EUROVAPOR Sektion Basel / Haltingen

Burgunderstr. 2 D-79576 Weil a/Rhein

Tel. 0049 7621 / 6 36 95 Fax gleiche Nr.

Gundeldingerstr. 135 CH-4053 Basel

Tel. 0041 61 / 363 35 32 FAX 004161 / 363 35 34

Internet: www.nostalgie-rhein-express.ch

Anmeldeschluss: 15. März 2009, oder auf Anfrage



*Marcel und Wolfgang bei der Demontage des Dachs.
Marcel et Wolfgang lors du démontage du toit.*

Dampflok 1 demontierte und unter dem Hallendach aufgehängte (!) Führerhaus (Zugänglichkeit zu den defekten Stehbolzen, die unbedingt repariert werden müssen) den Kran blockiert.

Damit die an ihm geplanten Arbeiten an Hydraulik und Elektrik durchgeführt werden können, wurde der Kranwagen X 2941 beim Einwintern auf der Aussengrube stationiert. Dies hilft uns jetzt – zur Vorbereitung werden die Kranstützen durch Wädi, Jost und Ruedi wieder soweit montiert, dass der Kran für unsere Zwecke verwendet werden kann. Nachdem der Schnee vor der Remise (Gleis 86) geräumt ist, wird der Tmh 985 von Hand aus der Halle geschoben. Nun geht es schnell: Das Dach wird weggeschwenkt und der Motor aus dem Fahrzeug herausgehoben.

Transport

Die Remise ist im Winter mit Strassenfahrzeugen nicht erreichbar. Ein Teil der Langlaufloipe verläuft auf der zum DFB-Gelände führenden Schweigstrasse, entsprechend darf die Strasse auch für Sondertransporte nicht geräumt werden. Mit der Rapidfräse wird einzig ein Gehweg offen gehalten. Kleinere Komponenten werden von uns mittels Schlitten (Handbetrieb) oder (bequemer) mit dem Rau-

pendumper verschoben. Unser Dieselmotor ist dafür aber definitiv zu schwer.

Abhilfe: Pistenfahrzeug der Schweizer Armee! Manfred Willi hat unseren Transport vorgängig mit den für die Loipe Zuständigen des Armeesportstützpunktes Andermatt organisiert. So trifft am späteren Nachmittag, nach Abschluss der samstäglichen Biathlonwettkämpfe, ein Pistenfahrzeug bei uns ein. Der inzwischen auf einer Palette transportfähig verzurrte Dieselmotor wird mit dem Kranwagen auf dessen Ladebrücke verladen. Nachdem die vielen

bereits demontieren Kleinteile ebenfalls verstaut sind, geht es in flotter, schaukelnder Fahrt mit röhrendem Pistenbully zum dem neben dem Bahnhof MGB gelegenen Zeughaus Realp. Hier muss erneut umgeschlagen werden: Die Fracht wird mittels Pneulader auf einen Autoanhänger umgeladen. Manfred bringt den Motor in der darauffolgenden Woche nach Nesslau zu unserem Motormechaniker Ernst Valotti bzw. zu seinem ehemaligen, uns unterstützenden Arbeitgeber, der Firma Altherr. Nach erfolgter Revision des Motors muss der Rücktransport in gleicher Art gemacht werden. Damit die weiteren Arbeiten nicht blockiert werden, kann nicht bis zur Räumung der Strasse (Frühling) gewartet werden.

Der geplante Werkstätten-Neubau Realp wird unsere Arbeiten einfacher und angenehmer machen; wir freuen uns darauf! Die Rahmenbedingungen mit Schnee, Drehscheibenblockierung und fehlender Zugänglichkeit mit Strassenfahrzeugen hingegen werden bleiben.

An dieser Stelle möchte ich zum einen allen an dieser Transportaktion mithelfenden Kollegen der DFB sowie des Armeesportstützpunktes Andermatt, zum anderen aber auch dem Team der Motorenrevision, Ernst Valotti und der Firma Altherr, herzlich danken!

Aktuelle Informationen und Fotos finden Sie auf www.dieselcrew.ch.

Jürg Bolliger, Leiter Dieselcrew



*Das Pistenfahrzeug trifft ein.
Arrivée de la dameuse.*

Die Dampfbahn und die Fronis der DFB

Was mich zur Mitarbeit motiviert

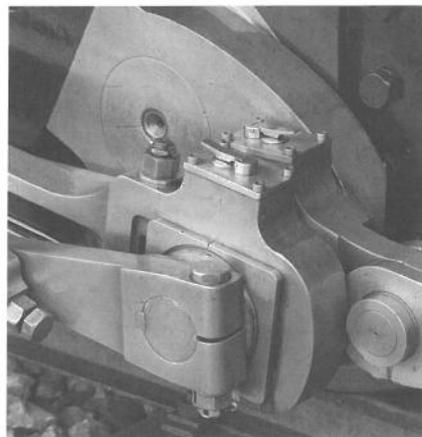
Alle Mitarbeiter der DFB – abgesehen von acht Bezahlten – sind Fronis, angefangen beim Schotterschaufler bis zum Verwaltungsrat. Jeder arbeitet mit, je nach seinen Möglichkeiten – manchmal sogar etwas mehr.

Einzige Motivation ist «unsere» Dampfbahn als Nutzniesser und sie bedankt sich bei uns, indem sie sicher fährt. Jedermann ist erfreut, wenn der Gruppenleiter, Organisator, Einteiler etc. sich bei seiner Mannschaft bedankt, wenn ein vorgesehener Arbeitsschritt abgeschlossen werden konnte. Das sollte aber reichen, denn

der «Befehlshaber» hatte ja keinen Vorteil davon ausser Arbeit, denn er ist ja selbst nur Froni. Jede Aktivität, die nicht unmittelbar unserem Ziel dient, bindet unnötig Energien und eventuell Finanzen. Ich erwarte daher keine speziellen Ehrungen, Geschenke, Urkunden oder eine namentliche Verdankung in der Zeitschrift «dampf an der furka».

Viele unserer Sponsoren wollen nicht öffentlich genannt werden, nach dem Motto: Tue Gutes, aber sprich nicht davon. Wer wirklich Gutes tut, macht es um der Sache willen und nicht, damit um ihn ein grosses «Aufheben» gemacht wird. Andererseits solltet ihr überall von der DFB und eurer Arbeit erzählen, nicht dass ihr bewundert werdet, sondern nur, um damit andere anzuspornen mitzumachen. Aber das ist eine ganz andere Sache!

Wolf Hötsch
Sekt. Nordwestschweiz



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/Manövrlist | <input type="checkbox"/> Unterhalt und Revision Lokomotiven |
| <input type="checkbox"/> Dampflokführer | <input type="checkbox"/> Gästebetreuer/Zugsverkäufer | <input type="checkbox"/> Bau, Unterhalt und Revision Wagen |
| <input type="checkbox"/> Dampflokheizer | <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**

Bericht des Geschäftsleiters

«Winterzeit – Ruhezeit?» – Weit gefehlt!

Auch wenn die Strecke metertief unter dem Schnee begraben ist, wird in den verschiedenen Abteilungen emsig gearbeitet.

Bau

Kurz vor dem Wintereinbruch wurden wir noch mit einem Felsrutsch auf die Strecke Gletsch–Oberwald konfrontiert. Damit ist uns die Natur der vorgesehenen Sanierung dieser kritischen Passage zugekommen. Ein Teil konnte noch geräumt werden und der Rest der Wiederinstandstellung der Gleise wird im Frühjahr erfolgen.

Die letzte Etappe Gletsch–Oberwald beschäftigt uns auch über die Wintermonate. So mussten seitens Bauleitung noch weitere Planungsdetails zur Erschliessung von Oberwald und der damit verbundenen Überquerung der Kantonsstrasse ausgearbeitet und dem BAV (Bundesamt für Verkehr) unterbreitet werden. Wir sind zuversichtlich, dass damit auch die letzte Hürde zur Erteilung der Baubewilligung genommen wurde, damit im Frühjahr das Reststück zügig angegangen werden kann.

Neben Unterhaltsarbeiten an Baufahrzeugen und Vorbereitungen für die kommende Saison werden in Goldau Weichen vorbereitet und instand gestellt für den späteren Einbau.

Sehr erfreut waren wir über die erhaltene Baubewilligung für den Ausbau der Remise in Realp. Mit diesem wichtigen Schritt wird es möglich sein, schon nächsten Winter einen ersten Teil des Neubaus zu beziehen und damit die bestehenden Engpässe bei den Unterhaltsarbeiten an den Traktionsfahrzeugen zu reduzieren.

Rollmaterial

Bei einem Besuch in Realp stellte ich mit grosser Freude fest, dass auch während den Feiertagen die Unterhaltsarbeiten an Diesel- und Dampfloks intensiv vorange-

trieben wurden. Eine Abwechslung dazu bot sicher das Raclette in der weihnachtlich dekorierten Kantine. Etwa 30 Dampfbahnfreunde (Fronis, zum Teil mit Partnerin) liessen dabei das alte Jahr ausklingen und stiessen auf ein erfolgreiches neues Jahr an.

In Chur ist die Revision der HG 3/4 Nr. 9 im Gange. An den komplett demontierten HG 4/4 werden Komponenten erarbeitet und Kostenschätzungen angestrebt.

Dass der Einsatz unserer Dampfloks immer am Limit ist und dementsprechend keine Reserven vorhanden sind, bereitet uns immer wieder Sorgen. Mit Genugtuung durften wir deshalb vom Entscheid der MGB (Matterhorn Gotthard Bahn), uns den exklusiven Nutzungsvertrag für die HG 3/4 FO 4 bis ins Jahr 2020 zu verlängern, Kenntnis nehmen. Gleichzeitig klärte sich die MGB bereit, uns zu ähnlichen Bedingungen die HG 2/3 «Breithorn» zur Verfügung zu stellen. Ob und wie ein möglicher Einsatz dieser ölgefeuerten Dampfloks in unserem zukünftigen Betriebskonzept erfolgen könnte, wird zurzeit geprüft.

Allgemein

Während die Betriebsabteilung im Winter neue Vorschriften umsetzt und deren Schulung vorbereitet, arbeitet das Marketing am Betriebs- und Tarifkonzept im Hinblick auf die Erschliessung Oberwald. Momentan bereitet uns das kritische, wirtschaftliche Umfeld einige Sorgen. Wege müssen gefunden werden, wie wir in dieser Situation die angestrebten Fahrgastzahlen und die damit verbundenen Erträge erzielen können, sind wir doch auf jeden Finanzbeitrag angewiesen.

Obwohl Oberwald in Sichtweite ist und damit die Instandstellung der ursprünglichen Strecke realisiert sein wird, gibt es noch einige andere Aufgaben zu lösen. Neben der Remise Realp, der Aufarbei-

tung der HG 4/4 und der regelmässigen Revisionen der Dampfloks gilt es auch, eine Einstellhalle zum Schutze unserer Personenwagen zu finden. All diese Projekte bedeuten aber einen beträchtlichen Finanzbedarf, der heute noch nicht sichergestellt ist.

Wenn ich allerdings die Begeisterung unserer Fahrgäste und die Freude unserer freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an diesem einmaligen, technischen Kulturgut sehe, bin ich überzeugt, dass wir zusammen auch die zukünftigen Hürden, seien sie noch so hoch, meistern werden.

Peter Bernhard
Geschäftsleiter DFB AG

Kurz vermerkt

Verkehrshaus der Schweiz

(fi) – Das Verkehrshaus der Schweiz war im Jahr 2008 Ausflugsziel für 820'505 Personen. Davon besuchten 502'312 (Vorjahr: 508'220; Fünfjahresdurchschnitt: 458'972) das Museum und 318'193 (Vorjahr: 364'685; Fünfjahresdurchschnitt: 321'395) das IMAX Filmtheater. Das sind zwar insbesondere im IMAX Filmtheater weniger als im Rekordjahr 2007. Der damalige Besuchererfolg des ersten Schweizer IMAXFilms «Die Alpen» war erwartungsgemäss nicht zu toppen. 2009 stehen die Zeichen für das IMAX Filmtheater jedoch gut: Neu sind auf der grössten permanenten Leinwand der Schweiz auch Filme im Format 3D-Digital zu sehen.

Das Investitionsvolumen von rund CHF 50 Mio. für die Neubau- und Attraktivierungsprojekte zum Jubiläum wurden im 2008 durch starke Partner abgesichert. Nebst dem Eingangsbäude ist auch die neue Halle Strassenverkehr mit ihrer einzigartigen Verkehrsschilder-Fassade weitgehend erstellt, wenn auch erst ab 27. Juni 2009 vollumfänglich betriebsbereit.

Dampf-Reisen

Ostschweiz

Jahresprogramm 2009

Alle Ausflüge ab Bahnhof Gossau
Preise mit Halbtax-Abo

Samstag, 20. Juni	1 Tag Luzern – Rigi Gossau–Zürich–Luzern,–Dampfschiff–Viznau, Bahn–Rigi– Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau. Fr. 120.–
Zur schönsten Alpenrosenzeit	
Montag, 6. Juli	1 Tag Furka Dampfbahn und zurück Gossau–Zürich– Göschenen–Realp–Dampfbahn–Gletsch und zurück Realp– Göschenen–Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau Fr. 190.–
Samstag, 11. Juli	1 Tag Furka Dampfbahn einfach Gossau–Zürich–Luzern– Brünig–Meiringen–Grimsel–Gletsch–Dampfbahn–Realp– Göschenen–Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau Fr. 165.–
Samstag/Sonntag 25./26. Juli	Disentis–Lukmanierpass–Locarno–Ritomsee Gossau–St.Gallen–Chur–Disentis–Lukmanier–Biasca–Locarno Locarno–Airolo–Ritomsee–Airolo–Göschenen–Arth Goldau– Rapperswil–Herisau–Gossau Fr. 270.–
Samstag/Sonntag 15./16. August	Aareschlucht–Grimselkraftwerke–Dampfbahn Furka Gossau–Zürich–Luzern–Brünig–Meiringen–Aareschlucht Gers- tenegg (Kraftwerkbesichtigung)–Grimsel–Oberwald. Oberwald–Gletsch–Dampfbahn bis Realp–Göschenen– Arth Goldau–Rapperswil–Herisau–Gossau Fr. 290.–
Samstag/Sonntag 29./30. August	Engadin–Livigno–Müstair–Davos Gossau–St.Gallen–Chur–Samaden–Pontresina–Livigno– Müstair. Müstair–Zerneß–Flüela–Davos–Landquart– St.Gallen–Gossau Fr. 250.–
Samstag/Sonntag 12./13. September	Dampfbahn nach Gletsch, Wanderung nach Oberwald Gossau–Zürich–Göschenen–Realp–Dampfbahn– Gletsch Wanderung nach Oberwald . Oberwald– Furkatunnel–Andermatt Göschenen–Arth Goldau– Rapperswil–Herisau–Gossau Fr. 250.–

Ev. Preisänderungen vorbehalten.

Bitte verlangen Sie jeweils das detaillierte Tagesprogramm!

Es sind auch Teilnehmer willkommen, die mit eigenem Billett unterwegs zusteigen!
Dampf-Reisen Ostschweiz, Bruno Rütli, Augartenstrasse 18, 9204 Andwil,
Tel. 071 393 68 68, Fax 071 390 09 40, E-Mail: info@dampf-reisen.ch

Das Schwungrad meint...

Wiener Philharmoniker und Dampfbahn

Beim alljährlichen Genuss des Neujahrskonzertes der Wiener Philharmoniker hatte ich dieses Jahr das Gefühl, dass die Musiker und unsere Dampfbahn sehr vieles gemeinsam haben. Für mich ist es allemal ein besonderes Erlebnis, etwa zwei Stunden lang dem Neujahrskonzert zuzuhören. Da kommen doch das grosse Können und die exakte Perfektion in der Tonwiedergabe der Musiker zum Ausdruck. Geleitet durch einen bestens ausgewiesenen Dirigenten erreichen uns die schönsten Melodien auch in unserer Stube. Wenn auch noch die perfekt getanzten Szenen in allerschönster Umgebung die Melodien bereichern, so ist doch der Unterhaltungsgenuss komplett. Unsere Dampfbahn bietet ebenso für zwei Stunden allergrössten Genuss. Schon die Vorbereitungen für eine Fahrt über die Furka bietet gute Erlebnisse am Bahnhof Realp. Die schön herausgeputzten blauen Wagen warten auf die Dampflok vom Depot, welche bereits seit einigen Stunden sorgfältig aufgeheizt und vorbereitet wurde. Der grosse Moment des Ankuppelns ist ja ein Foto wert. Dann beginnt die wunderschöne Fahrt Richtung Furka, während der Fahrgast dauernd neue Schönheiten an der Strecke bewundern kann. Sind wir dann nach zwei Stunden in Gletsch angekommen, steigen wir etwas wehmütig aus dem Zug und fragen uns: Ist denn jetzt schon alles fertig? Ich sage dazu nur ein Nein. Zu Ende ist wohl die Bahnfahrt für heute, aber man kann diese doch wiederholen. – Das wünscht für das Jahr 2009

Euer Schwungrad

Ein besonderes Winter-Projekt der Dampfbahn

Bau von zwei Weichen für Oberwald

GOLDAU (fi) – Manfred Willi baut zusammen mit bewährten und angehenden Mitarbeitern aus einwandfreiem Gebrauchtmaterial die Weichen Nummern 101 und 102 für die DFB-Endstation Oberwald.

Ort der Handlung ist eine Halle der SBB-Infrastruktur in Goldau. Sie war bis zu dessen Umsiedlung vom Fahrleitungsdienst genutzt worden. Sie konnte zu vernünftigen Bedingungen gemietet werden und erlaubt es, grösstenteils unter Dach schmiegeln, schweissen, hämmern, biegen und schrauben zu können. Dank des Hallenkrans kann auch allein oder zu zweit zügig gearbeitet werden. Manfred Willi nutzt die Winterarbeit, um neue Froni-Bewerber kennenzulernen und ihre Einsatzmöglichkeiten abzuschätzen. Der Weichenbau in Goldau sollte bis Ende April abgeschlossen und die Halle zurückgegeben werden. Weil Manfred in Goldau wohnt, kennt er die zuständigen SBB-Leute und hat selber einen kurzen Arbeitsweg.

EW I – 80 – 1:7 – F/S R

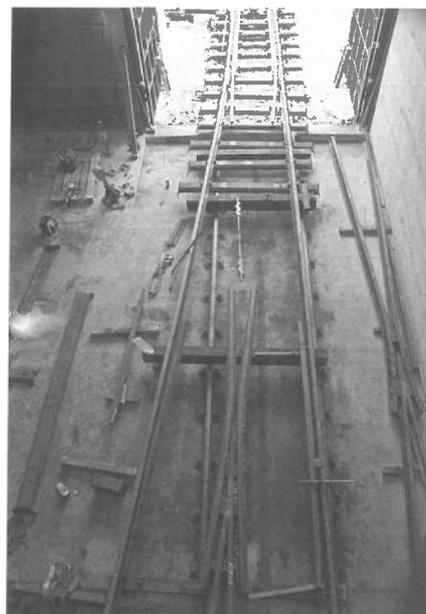
Diese – zugegeben etwas rätselhafte – Bezeichnung bedeutet: Einfache Weiche, SBB-Schienentyp I, Radius in Meter, Tangens des Weichenwinkels, Federzunge, Stahlschwellen, Rechtsweiche. Beim Besuch am 19. Januar waren Manfred Willi und Markus Grieder an der Arbeit. Die Zungenpartie war praktisch fertiggestellt. Wegen veränderter Geometrie hatten die Gleitsättel versetzt werden müssen. Die Stockschiene war auf den neuen Radius angepasst worden. Das heisst, dass sie gebogen wurde, in dem die Vorrichtung alle 50 Zentimeter angesetzt wurde. Dann wurde in Etappen gebogen, bis das zuvor errechnete Sehnenmass stimmte und somit der vorgegebene Radius von 80 Meter erreicht war. Die passenden Schwellen wurden ausgesucht. Wo dies erforderlich ist, wurden sie zerschnitten und zusam-

mengeschweisst. Manfred heftet sie meist nur und überlässt dann das eigentliche Schweissen den Fachleuten Urs Bühler und Hansjörg Leibundgut, die von Zeit zu Zeit in die Werkstatt kommen. Der Stellbock muss wegen Profilproblemen eine Umlenkung bekommen. Als heikelster Teil ist die Kreuzungspartie zu betrachten, gilt es doch hier ganz besonders die in engem Rahmen definierte Spurweite, das Leitmass und die Rillenweiten der Radlenker einzuhalten. Schliesslich werden die Enden geschnitten und verbohrt, damit der Einbau in Oberwald gut vonstatten gehen kann.

Die Weiche ist 15 Meter lang, hat eine grösste Breite von 2,6 Meter und ein Gewicht von rund 6 Tonnen. Sie wird dereinst auf einem Tiefgänger über Brünig und Grimsel an den Bestimmungsort gebracht.

Erstlingswerk

Manfred Willi baut die erste Weiche und musste sich in die entsprechende Problematik einarbeiten. Er darf auf die Unterstützung durch seinen Bruder Walter zählen (Konstruktion der Weichengeometrie) und gelegentlich auch Fachleute der SBB um Rat fragen. Manfred betont, dass nur intaktes Gebrauchtmaterial verwendet wird. Bei den Schienen handelt es sich um das leichteste SBB-Profil, das 46 Kilogramm pro Laufmeter wiegt. Im Hinblick darauf, dass keine Abnutzungen hingenommen werden müssen, darf man füglich von neuen Weichen sprechen. Diese werden in Oberwald vor allem gebraucht, damit die Lokomotive den Zug umfahren kann. Die Beanspruchung ist folglich recht gering. Zur Eigenkonstruktion hat man sich entschlossen, weil – aufgrund der Platzverhältnisse – eine kurze Bauart gewählt werden musste. Der Eigenbau hat ausserdem noch einen gewichtigen Nebeneffekt: Eine Weiche wird – bis zum fertigen Einbau – nicht 65'000 sondern bloss 10'000 bis 15'000 Franken kosten (Lohn und Transport eingeschlossen).



Die Weiche im Aufbau.
L'aiguillage en construction.



Schmiegeln am Weichenbock.
Ponçage du bloc d'aiguillage.



Heften von Stahlschwellen.
Assemblage de traverses en acier.

Aus Sicht Marketing

Zum Konzept Gletsch–Oberwald 2010/2011

Die Grundlage für die Planung der Betriebserweiterung basiert auf der Vision und dem Leitbild unserer historischen Dampfbahn. Wir sind stolz auf das, was im Laufe der Jahre von den Pionieren und ihren Nachfolgern erarbeitet und von den jeweiligen Verwaltungsräten ergänzt und aktualisiert wurde.

Es ist klar ersichtlich, dass die DFB schon sehr früh erkannt hat, dass sie nicht nur eine isolierte historische Dampfbahn betreiben will, sondern sich als touristisches Bindeglied sieht im Gebiet des San Gottardo, mit Schwerpunkt auf der wirtschaftlichen Förderung des Urserntals und des Goms, in Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern. Diese Zielsetzungen sind auch aus momentaner Sicht höchst aktuell und die Voraussetzung für eine nachhaltige positive Entwicklung.

Vision

- Wir betreiben mit Erfolg eine einzigartige Nostalgie-Bahn mit restaurierten Loks, Personenwagen und Bauwerken aus der ersten Hälfte des 20. Jh. als exklusive, touristische Attraktion im Herzen der Zentralalpen an der Furka.
- Unsere Bahn ist regional verankert und besitzt eine hohe nationale und internationale Ausstrahlung.
- Wir leisten einen Beitrag zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung der Gotthard Region, insbesondere des Urserntals und des Goms, durch Zusammenarbeit mit anderen touristischen Leistungsträgern.
- Unser Image ist geprägt durch Ausgewogenheit im Handeln zwischen den Bereichen Ökonomie (Professionalität), Ökologie, Sozialkompetenz in der Führung sowie in der Erhaltung hoher emotionaler Werte/Identifikation der Mitarbeiter, insbesondere durch Frontdienstarbeit.

Leitbild

- Wir bieten unseren Gästen ein einmaliges Nostalgie-Erlebnis inmitten der kulturellen und geschichtlichen Vielfalt der Region Gotthard.
- Wir pflegen unsere hochgehaltenen Werte: Naturerlebnis und nostalgische Dampfbahnromantik mit persönlichem, uneigennützigem Einsatz.
- Wir führen einen kundenorientierten Betrieb und sorgen für die Weiterentwicklung der Dampfbahn mit professionellen Methoden.
- Wir erbringen in internationaler Zusammenarbeit Höchstleistungen schwerewichtig auf Basis der Freiwilligkeit.
- Wir arbeiten für unser gemeinsames Ziel auf allen Stufen unserer Organisationen konstruktiv zusammen: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Verein Furka-Bergstrecke, Stiftung Furka-Bergstrecke und der 1000er Club.
- Wir setzen auf Tradition und Innovation und fördern die Zusammenarbeit durch professionelles Marketing mit anderen touristischen Leistungsträgern weit über die Region hinaus.
- Wir betreiben aktive Öffentlichkeitsarbeit über Messen, Medien und Publikationen.

Auf dieser Basis haben die Marketing-Verantwortlichen die Arbeit am Markt bereits vor zwei Jahren aufgenommen und die entsprechenden Dokumente verfasst, sowie GL und VR über den Stand der Erhebungen und Erkenntnisse informiert. Die Grundlage der Daten und Auswertungen verdanken wir Thomas Meier, früher Marketing-Leiter der Rhb und auch durch Fronarbeit mit der DFB eingehend vertraut. Dazu konnten wir von Arbeiten verschiedener Studenten profitieren, die ihre Diplomarbeiten auf die DFB ausgerichtet haben und diverse Erhebungen in unserem Auftrag ausführten, die nun verwertet werden konnten. Stellvertretend

sei hier Michael Ferasin, Student an der Höheren Fachschule für Tourismus, Luzern, erwähnt.

Die Aufgabe war klar: unter Berücksichtigung der bestehenden Ressourcen an Rollmaterial und Personal die bestmöglichen Angebote für den Markt strukturieren, aber auch unser wertvolles Rollmaterial nicht zu hohem Verschleiss aussetzen, sei dies mit der Anzahl beförderter Personen oder durch den umsichtigen Einsatz der Loks.

Es ist klar davon auszugehen, dass die Verlängerung des Streckennetzes mit Anschluss an die Matterhorn Gotthard Bahn in Oberwald und die Erschliessung einer natur- und bahntechnisch hochinteressanten Strecke ein neues Betriebskonzept verlangen. Die Tatsache, dass die ohne Übertreibung weltberühmte historische Strecke des Glacier-Express wiederum durchgehend befahrbar ist, wird eine hohe Nachfrage bei den Fahrgästen auslösen. Wir werden aber in den nächsten Jahren über eingeschränkte Möglichkeiten bei den Lokomotiven verfügen, da grössere und langfristige Revisionen anstehen.

Nicht zuletzt verlangen aber auch die betriebswirtschaftlichen Anforderungen eine umfassende Berücksichtigung in jeder Beziehung.

Die Arbeitsgruppe hat nach den grundsätzlichen Marktabklärungen und anschliessend in eingehenden Arbeitssitzungen mit ZfW, Betrieb, GL und VR folgendes Betriebskonzept vorgestellt:

Pass querende Züge

Grundsätzlich ein Pass querendes Zugpaar mit der Möglichkeit von Doppelführung und von Extrazügen. Im Fahrplan wird somit nur ein Regelzug erfasst werden, um auslastungsabhängig die Züge einzusetzen. Dazu stehen die Loks 1 und 4 zur Verfügung, mit Kompositionen für je 170 Fahrgäste. Es ist davon auszugehen, dass wesentlich weniger Retourfahrten und vermehrt Rundfahrten durch den Bastsstunnel erfolgen werden.

Als Reisebeginn werden in der Werbung deutlich der Morgenzug ab Realp und der Nachmittagszug ab Oberwald angeboten,

um die jeweilige Streckenauslastung nach Richtung sicherzustellen. Dieser Regelzug basiert auf den Anschlüssen in Realp und Oberwald; die Reisezeit wird etwas mehr als zwei Stunden betragen.

Unter Berücksichtigung der Fahrzeit, der technischen Voraussetzungen, der BAV-Vorschriften sowie des Personaleinsatzes musste der Fahrplan so angelegt werden, dass ein Aufenthalt auf der Furka beim Berghaus unverzichtbar ist, dass aber in Gletsch nur ein Stationsaufenthalt zum Ein- und Aussteigen vorgesehen werden kann. Für Fahrgäste mit Retourbillett ist die Verpflegung in Oberwald möglich. Wir sind überzeugt, dass sich die Hotellerie in Oberwald attraktive Angebote einfallen lässt.

Ausflugszüge

Wir haben gemäss Vision und Leitbild den klaren Auftrag, den Mehrwert des Aufenthaltes sicherzustellen und auch den Ort Gletsch, Ortsbild von nationaler Bedeutung, aufzuwerten und die vielseitigen Erwartungen unserer Fahrgäste abzudecken. Dies wird ermöglicht mit dem Einsatz von drei Ausflugszügen Oberwald–Gletsch, was kombiniert mit den Postauto-Verbindungen faszinierende Möglichkeiten für alle Erwartungen in Gastronomie, Wandern, Kurzaufenthalte jeglicher Kombinationsarten sicherstellt. Wir tragen eine Mitverantwortung für die Erhaltung der historischen Hotels Glacier du Rhône und Belvédère. Für die Aufwertung steht uns die Stiftung Revita zur Seite mit der Instandstellung des historischen Kleinkraftkraftwerkes in Gletsch, sowie mit dem Aufbau des Wasser Forums und auch dem grösseren Kraftwerk links der Grimselpass-Einmündung. Diese Arbeiten werden ebenfalls in Frondienst sichergestellt, und speziell rekrutierte Organisationen sichern den Finanzbedarf.

Der Naturlehrpfad im Gletschboden verdient grosse Beachtung und beschert besonderes Erleben für Naturfreunde. Nicht zuletzt möchten wir den

für die DFB sehr wichtigen Souvenirhandel in Gletsch mit beachtlicher Wertschöpfung sowie den Info-Point mit seiner überregionalen Bedeutung erwähnen.

Zum Einsatz für die Ausflugszüge ist die Lok 6 «Weisshorn» vorgesehen; als Reserve die mit Öl gefeuerte Lok «Breithorn» der Matterhorn Gotthard Bahn.

In der Marktbearbeitung werden wir somit von zwei Produkten ausgehen. Während das Pass querende Angebot sich auf unsere bisherigen Kunden und Aussagen konzentriert, werden die neuen Ausflugszüge vor allem im Wallis und in der gesamten Westschweiz angeboten, unter Einschluss des Aletschgebietes sowie

Mitteilung der DFB-Bauabteilung

Besuch bei der Montage der Steffenbachbrücke

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

Datum

Montage Frühjahr 2009: Voraussichtlich Kalenderwoche 20/21.

Der genaue Termin kann erst kurz vorher festgelegt werden (1–2 Wochen vorher), je nach Verlauf der Schneeräumung.

Demontage Herbst 2009: Dieser Anlass ist bereits vollständig ausgebucht. Es können keine Anmeldungen mehr entgegengenommen werden.

Programm (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr	Treffpunkt in der Kantine der DFB-Remise Realp Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
ca. 09.30 Uhr	Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
ca. 14.00 Uhr	Bahntransport zurück Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, zusammen mit der Montageequipe

Unkostenbeitrag für Transport und Mahlzeit

Mit Mahlzeit: Fr. 30.–

Ohne Mahlzeit Fr. 20.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

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

Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 25 bis 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:

Kurt Schrotberger, Breitenweg 30d, 3652 Hilterfingen

Tel. 033 243 30 85

E-Mail k.schrotberger@bluewin.ch

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

des Bus-Tourismus. Als neues Potentialgebiet sehen wir das Berner-Oberland-Interlaken-Meiringen-Brienz, sowie die Kombinationen mit den sehr attraktiven KWO-Angeboten. Generell wird die Westschweiz erweitertes Zielgebiet aller unserer Bemühungen.

Die Ausflugszüge befördern je 90 Fahrgäste und haben somit eine Gesamtkapazität von täglich 540 Passagieren. Wichtig ist für die Planung, dass die Ausflugszüge das Pass querende Angebot nicht konkurrenzieren dürfen und sich an den neuen Möglichkeiten orientieren werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist die Festlegung der Billettpreise, welche letztlich entscheiden über Auslastung, Anteile der Pass querenden und Ausflugszüge, sowie über den betriebswirtschaftlichen Erfolg. Dieser Entscheid wird auf höchster Ebene zu treffen sein; zu erwarten sind umsichtige, nachhaltige und verantwor-

tungsbewusste Entscheidungen. Der Gratis-Transport der Kinder bis 16 Jahre sollte auf den Pass querenden Zügen beibehalten werden, während bei den Ausflugszügen ein Kostenanteil auch für Jugendliche denkbar ist.

Noch ein Wort zum Sawiris-Projekt in Andermatt. Das gesamte Team hatten wir gemeinsam mit den übrigen Tourismus-Organisationen Goms und Urserental im Herbst 2008 zu einer Schnupperfahrt eingeladen. Wir pflegen guten Kontakt zu dem Andermatt Alpine Destination Center in Altdorf.

In der nächsten Ausgabe des «dampf an der furka» ist eine Fortsetzung dieses Berichtes mit den geplanten Eröffnungsfeierlichkeiten vom 12. bis 15. August 2010 vorgesehen.

*Paul Güdel
Leiter Marketing*

Zur grossen Freude aller wurde die DFB Nr. 1 (Furkahorn) zur Arbeit bereitgestellt. Diese Lok wurde 1913 von der SLM Winterthur gebaut. Wir erinnern uns: Diese Maschine vom Typ HG 3/4 wurde 1990 mit der Aktion «Back to Switzerland» aus Vietnam in einem himmeltraurigen Zustand zurückgeholt. Nach einem Grossaufwand und unzähligen Frondienststunden konnte die Lok wieder in ihrer ursprünglichen Heimat in Dienst gestellt werden. Link zum Thema: www.dfb.ch. Der in der Zwischenzeit auf über 7500 Mitglieder angewachsene Verein Furka-Bergstrecke verfolgt unter anderem das Ziel, im Spätsommer 2010 fahrplanmässig den Dampfbetrieb bis Oberwald aufnehmen zu können. Die beiden Kernstücke, der Kehrtunnel und die Strassenquerung, sowie weitere Aufgaben erfordern noch einiges an Freiwilligenarbeit und beträchtliche finanzielle Mittel.

Die 42 Tonnen schwere Lok setzte sich mit den vier Anhängewagen pünktlich Richtung Tiefenbach in Bewegung. Mit 110 Promille Steigung fährt der Zug über das System Abt-Zahnstange keuchend bergwärts. Es sind rund 300 Höhenmeter zu bewältigen. Nach einer Verschnauf- und Wasserfasspause ging es weiter Richtung Furka – Aufstieg auf 2163 Meter über Meer. Der 20-minütige Aufenthalt wurde rege genutzt zum Fotografieren, Fachsimpeln und Verpflegen. Die Reise wurde mit

Denkwürdige Geburtstagsfahrt

Furka und drei weitere Pässe befahren

Reise vom Sonntag, 3. August 2008, Zürich – Furka – Grimsel – Brünig – Sattel – Zürich

Freitag und Samstag präsentierten sich nass und unfreundlich. Am Sonntag jedoch verwöhnte uns Petrus mit dem schönsten Wetter. Nun der Reihe nach: Zum 55. Geburtstag eines Kollegen beschlossen wir (acht Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich) eine kleine Reise zu unternehmen. Start in Zürich-HB war um 7.15 Uhr. Der EC brachte uns via Heitersberg – Freiamt nach Göschenen. Hier wechselten wir auf die Zahnrad-Meterspur der MGB, um durch die legendäre Schöllenschlucht bergwärts zu fahren. Auf dem Bahnhofplatz von Andermatt überraschte uns die Postkutsche, welche als Fünf-Spänner in Richtung Gotthard Hospitz – Airolo bereitstand. An-

schliessend erreichten wir Realp. Nun ging es zu Fuss weiter nach Realp DFB.



Vor dem Start in Realp wird die Lokomotive in Augenschein genommen. Examen de la loc avant le départ à Realp.

geschlossenen Fenstern durch den 1874 Meter langen Scheiteltunnel bis zur Station Muttbach-Belvédère fortgesetzt. Hier erfolgte die Kreuzung mit dem Gegenzug der von der HG 4/4 Nr. 4 gezogen wurde. Es war ein fantastischer Anblick mit wie viel Anstrengung die Lok das Zügli die 118 Promille Steigung hinauf schleppte. Gleichzeitig konnten wir bei tiefblauem Himmel und strahlendem Sonnenschein den Ausblick links hinauf zum Muttbachgletscher und rechts zum Rhonegletscher geniessen. Pünktlich um die Mittagszeit erreichten wir Gletsch. Unsere Lok hat in der Zwischenzeit 5000 Liter Wasser und 500 Kilo Steinkohle verbraucht. Auf unserer Fahrt haben Lok und Personal hart gearbeitet. Nun hiess es Abschied nehmen von Technik und Besatzung. Wir freuen uns bereits auf den nächsten Besuch bei unseren Freunden der DFB.

Im neu erstellten Selbstbedienungsbe- reich des Grand Hotel Glacier du Rhône gönnten wir uns eine kleine Mahlzeit. Dank guten Beziehungen durften wir den Spei- sesaal betreten und das grosse 18 mal 1 m messende Alpenpanorama bestau- nen. Dieses einmalige Gemälde wurde in den Sommermonaten 1998 und 1999 von Guido Hischier erstellt. Er ist ein Einheimi- scher und lebt heute als unser Nachbar und Kollege im Stadtkreis 3 in Zürich (www.guido-hischier.ch).

Nach einem wohltuenden Fussbad in der 2 Grad kalten Rotte führte uns die näch- ste Etappe nun mit dem Postauto auf den Grimselpass. Hier genossen wir den Aus- blick auf den grossen Grimselstausee, welchem aus Gründen des Umweltschut- zes eine Vergrösserung derzeit verwehrt ist. Der erfahrene Lenker des Grindel- waldbusses führte uns sicher und elegant durch diverse Kurven nach Meiringen. Obschon der eine oder andere «grüne Kopf» zu sehen war, erreichten wir den Talboden ohne Unannehmlichkeiten. Zwi- schen Innertkirchen und Meiringen hätte sich noch die Möglichkeit der Fahrt mit der MIB, sowie die Besichtigung der Aare- schlucht geboten. Doch darauf verzichte- ten wir diesmal.

Mit der Zentralbahn setzten wir die Reise fort. Im Golden-Pass Speisewagen mach-



*Zwischenhalt auf der Furka.
Arrêt intermédiaire à la Furka.*

ten wir es uns gemütlich und befahren – nun wieder elektrisch – die teilweise mit Zahnstangen versehene Schmalspurstrecke über den Brünig nach Luzern. Hier betrug die maximale Streckenneigung 246 Promille.

Ab Luzern wie weiter nach Hause? Unse- re achtköpfige Reisegruppe beschloss, mit dem Voralpen-Express der SOB einen Umweg zu fahren. Das Teilstück Immen- see – Arth Goldau befahren wir an diesem Tag bereits das zweite Mal. Nach Furka, Grimsel und Brünigpass überquerten wir nun noch den Sattel als vierten Pass. Via das Hochmoor bei Rothenthurm und Biberbrugg erreichten wir Pfäffikon (SZ) und fuhren über den Seedamm nach Rapperswil. Hier sei erwähnt, dass die maximale Steigung 50 Promille beträgt und die SOB ohne Zahnstangen aus- kommt. Den Abschluss machte die frisch renovierte MS Helvetia mit der Sonnenun- tergangsfahrt. Sie brachte uns um 21.45 Uhr sicher und ruhig über den Zürichsee nach Hause.

Somit haben wir an diesem herrlichen und unvergesslichen Tag mit acht verschiede- nen Transportmitteln von acht verschiede- nen Transportdienstleistungsunterneh- men neun Kantone und zwei Halbkantone besucht. Die gereisten Kilometer und Höhenmeter wurden nicht nachgerechnet.

Felix Graf verblüffte uns immer wieder mit seinem geologischen, geographischen und wassertechnischen Wissen. Er hat den Schreibenden in der Reiseleitung sehr wertvoll unterstützt. Durch die aktive Mit- gestaltung der Teilnehmer konnten wir die Möglichkeiten Generalabonnement oder Tageskarte voll ausnützen.

Diese Reise kann nur empfohlen werden, ebenso die Platzreservierungen für DFB und Postauto. Der Aufwand beträgt 42 Franken für die Tageskarte Gemeinde (Basis Stadt Zürich), 58 Franken für die DFB und 10 Franken Postauto-Zuschlag für die hochalpine Route.

Fazit: Wir haben Charlys Geburtstag in vollen Zügen genossen, sehr viel dazuge- lernt und der Verein Furka-Bergstrecke hat ein Mitglied mehr. Vielen Dank allen Beteiligten!

Text: Urs Schaffer

Bilder: Felix Graf

**Die Dampfbahn im Internet
www.dfb.ch**

Angebote 2009 mit Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Nostalgie mit Dampf und Krokodil

Am ersten Juli-Wochenende 2009 wird die RhB das 100-jährige Bestehen ihrer Strecke Davos-Filisur feiern.

Es sind verschiedenste Aktivitäten wie Ausstellungen, Besichtigungen und Sonderfahrten geplant. Höhepunkt wird die am Samstag und Sonntag zur Austragung gelangende Fahrzeugparade sein. Dabei soll sich dem interessierten Publikum möglichst viel Rollmaterial der Rhätischen Bahn im Raum Davos präsentieren. Als Gast ist der elektrische Nostalgiezug der MGBahn eingeladen worden.

Aus diesem Anlass organisieren DFB und RhB zusammen mit Zermatt Rail Travel (ZRT) eine exklusive Eisenbahn-Sonderreise zu den Jubiläumsfeierlichkeiten. Nach der Anreise und einer ersten Übernachtung in Oberwald werden die Reisenden die Gleisanlagen an der Furka besuchen und nach der Besichtigung der Rekonstruktionsarbeiten des Abschnittes Oberwald-Gletsch im Dampfzug nach Realp fahren. Von dort wird die Reisegruppe im MGB-Nostalgiezug mit der BVZ-Krokodillok HGe 4/4 Nr. 15 (Baujahr 1930) via Andermatt-Oberalp pass nach Disentis/Mustér und anderntags nach Chur reisen. Nach einer Besichtigung der DFB-Werkstätte wird nach Davos weitergefahren. Nach der Übernachtung wartet der Besuch der Jubiläumsaktivitäten «100 Jahre Bahnstrecke Davos-Filisur.» Gegen Abend erfolgen die Rückfahrt nach Chur und die Schlussübernachtung. Am fünften Tag Heimreise oder Möglichkeit für Fahrten im Bernina- oder Glacier-Express an einem Verlängerungstag. Diese ungewöhnliche Pauschalreise unter dem Titel «Nostalgie mit Dampf und Krokodil» wird vom 1. bis 5. Juli 2009 durchgeführt.

Die Rückkehr des MGB-Nostalgiezuges ins Wallis ist in eine zweite Gruppenreise mit fast identischem Programm eingebunden. Sie wird zwischen 4. und 8. Juli

2009 stattfinden mit zwei Übernachtungen in Davos und je einer Übernachtung in Disentis und Oberwald.

Dampf-Nostalgie und Glacier Express

Zwischen 19. Juni und 4. Oktober 2009 bietet ZRT wiederum die dreitägige Individual-Reise mit dem modernen Premium Glacier Express und der historischen Dampfbahn DFB an. Anreise nach Davos, am zweiten Tag Glacier Express Davos-Oberwald, sowie anderntags Dampfahrt Realp-Gletsch und anschliessend

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

Mehr wissen

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

Mitfahren

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

Mitarbeiten

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

Mitglied werden

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

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 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: CH90 0076 5000 H086 3207 7,
Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland:

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

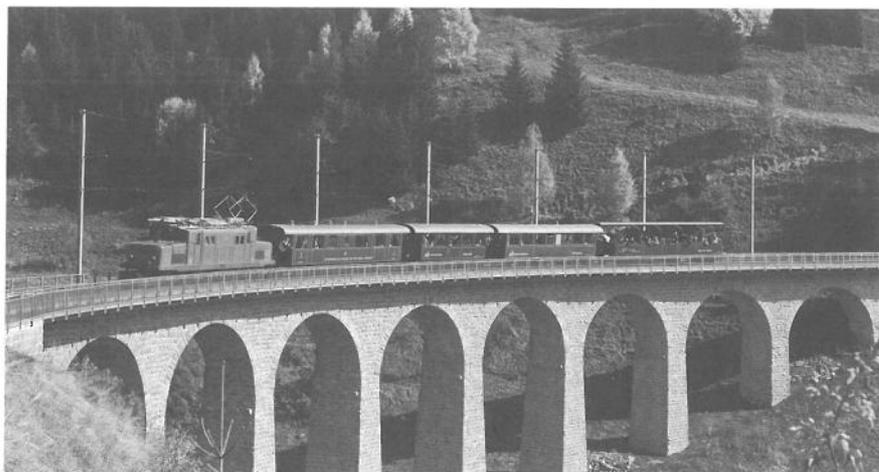
Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuererminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Heimreise. Die Reise kann an allen DFB-Betriebstagen während der ganzen Fahr-saison 2009 gebucht werden.

Glacier Express 1980

Als Neuheit werden demnächst die Sonderzug-Reisen «Glacier Express 1980» lanciert, die künftig von DFB und ZRT gemeinsam vermarktet werden sollen. Es handelt sich dabei um Mehrtagesfahrten mit Zugsgarnituren der 1980er-Jahre, die als Kontrast zu den heute fahrenden Panoramazügen mit herkömmlichen Leichtstahlwagen 1. Klasse der MGBahn formiert werden. Dank den öffnungsfähigen Fenstern, einem gemächlichen Tempo mit mehreren Unterwegshalten und einer bahnkundigen Reiseleitung sollen diese Züge auch Foto- und Filmfreunde sowie Modellbahner ansprechen.

Es ist geplant, die Züge jeweils im Sommer an mehreren Daten zwischen St. Moritz und Zermatt verkehren zu lassen. Als Traktion sind die älteren Ellok-Typen Ge 4/4 I (RhB) und HGe 4/4 I (FO/MGB) vorgesehen. Die Sonderzüge sollen in Andermatt, Realp oder Oberwald eine Zwischenübernachtung machen, damit auch mit der roten DFB-Zuggarnitur «Glacier Express 1930» über die Furka-Bergstrecke gedampft werden kann.



*Krododil mit Nostalgiezug
Crocodile avec train nostalgique.*

Foto: Urs Jossi

Nostalgie am Furkapass

Die Erlebnisfahrten im Nostalgie-Postauto über den Furkapass finden an den drei Wochenenden 27./28. Juni, 1. und 2. August sowie 5./6. September 2009 statt. Neu können die Kombinationsangebote mit Saurer-Postauto und Dampfbahn DFB auch in Geschenkgutscheine einbezogen werden.

Wer mit dem Schnauzen-Postauto von 1965 über die Pässe Klausen, Gotthard, Nufenen und Furka fahren möchte, nimmt an den dreitägigen ZRT-Gruppenreisen teil. Sie werden vom 26. bis 28. Juni, vom

31. Juli bis 2. August, vom 1. bis 3. August und vom 4. bis 6. September 2009 durchgeführt.

Information über Internet

Die wichtigsten Reiseangebote mit Einbezug unserer Dampfbahn sind auf der Internet-Homepage www.dfb.ch veröffentlicht. Dort sind auch die Links zu den entsprechenden Reiseveranstaltern zu finden.

Kontakt zu ZRT Brig:
www.zermatt-rail-travel.ch

Aus dem Zentralvorstand

Neue Mitgliederkategorie für Junioren

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) hat eine Mitgliederkategorie für Junioren geschaffen. Mit einem tieferen Jahresbeitrag sollen Junge zur Mitgliedschaft bewegt und einer Überalterung des Vereins entgegengewirkt werden.

Die Delegiertenversammlung vom 15. November 2008 in Luzern hat dem entsprechenden Antrag der VFB Sektion Gotthard mit 33 zu 0 Stimmen bei 2 Ent-

haltungen überaus klar zugestimmt. Bereits in früheren Jahren gab es ähnliche Vorstösse, die aber nie reüssierten. Inzwischen hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass im VFB sämtliche Altersgruppen angemessen vertreten sein sollen, wobei insbesondere bei den Jungen Nachholbedarf besteht.

Die Eintrittsschwelle ist nun auf Anfang 2009 herabgesetzt worden. Anerkennung fanden dabei die knappen Finanzen von

Jugendlichen oder jungen Erwachsenen in Ausbildung. Zur Abgrenzung wird die auch in anderen Vereinen und insbesondere von der erfolgreichen Organisation Euro 26 verwendete Alterslimite von 26 Jahren angewendet. Konkret können also Mitglieder bis zum Ende des Kalenderjahres, in dem der 26. Geburtstag erreicht wird, der neuen Juniorenmitgliederkategorie angehören. Dies muss unter Altersnachweis per amtlichem Ausweis beantragt werden.

Götti-Mitgliedschaften erhofft

Der Junioren-Mitgliederbeitrag beträgt 50 Prozent der Einzelmitgliedschaft, also 30 Franken respektive 20 Euro. Rechte und Pflichten sind identisch. Die Statuten

des Dachverbandes wurden entsprechend angepasst. Mehrere Delegierte erklärten, sie erhofften sich durch die neue Kategorie Schenkungen von Mitgliedschaften durch Götti und Grossväter. Weiterhin wird den Sektionsversammlungen überlassen, ob sie auch Junioren für Verantwortungsaufgaben wählen wollen; das passive Wahlalter wird nicht speziell geregelt.

Drei weitere Anträge an der DV befassten sich mit der Geschäftsprüfungskommission (GPK). François Martin von der Section romande zog seinen Antrag zurück, wonach nicht nur Delegierte, sondern auch Sektionspräsidenten und Ex-Delegierte bis zu zwei Jahre nach dem Rücktritt der GPK hätten angehören können. Die beiden anderen Anträge befassten sich mit dem Zweck und den Aufgaben der GPK. Die Delegiertenversammlung einigte sich darauf, dass diese Frage mit der laufenden Statutenrevision geregelt werden soll.

Geleitet wurde die Delegiertenversammlung vom VFB-Vizepräsidenten Bernd Hillemeyr, der von allen Seiten für die Sitzungsleitung Lob erhielt. Er entschuldigte den Vereinspräsidenten Robert Frech, der sich am Vortag einer Augenoperation hatte unterziehen müssen und beim Termin kurzfristig nicht gross wählen konnte. Es war die erste Herbst-Delegiertenversammlung wie sie in den Statuten als zweite DV vorgesehen ist. Idee dieser Regelung war es, neben der ordentlichen DV im Frühling, die sich den statutarischen Geschäften annimmt, einen zweiten Anlass für kurzfristig nötige oder intensivere Geschäfte zu haben. Im Rahmen der Statutenrevision wird aber die unbefriedigende Regelung zur Einberufung der 2. DV neu gefasst.

«Bauen unter Betrieb»

Zudem sollte die Herbst-DV die Präsidentenkonferenz ablösen. Im zweiten Teil ging es dann auch vor allem um Orientierungen durch die Vereinsspitze und zahlreiche Vertreter der DFB AG, welche die Delegierten und Sektionspräsidenten aus erster Hand über die Betriebserweiterung nach Oberwald informierten.

Besonderen Eindruck hinterliess die Präsentation «Bauen unter Betrieb» des DFB-Baukoordinators Manfred Willi. Anhand der Serie «Was ist hier falsch?» veranschaulichte er Negativbeispiele. Klassiker ist das Verletzen des Lichtraumprofils. Auch das Aufräumen müsse bei Baueinsätzen eingeplant werden. Für Missstände müsse sich ein jeder verantwortlich fühlen. Die Präsentation soll nun auch in den Sektionen die Runde machen.

Glückwunsch zum Geburtstag

Aus Kundensicht gibt es nur eine Dampfbahn. Was formell getrennt ist – Aktiengesellschaft, Verein, Stiftung – müsse informell zusammenhalten, eine Einheit bilden, sagte DFB-Verwaltungsratspräsident Oscar Laubi in seiner Grussbotschaft vor den Delegierten. Die Gremien hätten sehr wohl eigene, definierte Aufträge. Mit den Präsidenten von VFB und SFB habe er aber neu ein regelmässiges Präsidententreffen anberaumt. Ziele sind Gedankenaustausch, Schaffen von Vertrauen, Vermeiden von Missverständnissen.

Laubi bedankte sich für die tatkräftige finanzielle Unterstützung des VFB und somit von dessen Mitgliedern. Der Verein sei für den Erfolg der DFB AG wichtig. Laubi erinnerte an den 25. Geburtstag des VFB. Der Verein sei die Basis der ganzen Furka-Bewegung, die Delegierten repräsentierten diese Basis. Die Stimme der Basis sei ihm sehr wichtig. Er sei sich bewusst, wie aus dem Verein die Fronarbeit entstand, dass viele Mitglieder Aktionäre sind und dass jedes Mitglied mit seinem Beitrag der DFB den unvermeidlichen Ausgabenüberschuss aufzufangen hilft.

Julian Witschi

Aktuelles aus dem ZV

Rechnung für Jahresbeitrag beigeheftet

Die Schweizer Mitglieder des VFB und ein Teil der ausländischen erhalten mit diesem «dampf an der furka» den Mitgliederaus-

weis 2009 sowie die Jahresbeitragsrechnung. Neu ist die Zusammenstellung beigeheftet und nicht mehr nur mit dem Adresdeckblatt beigelegt und mitfoliert, weil in den vergangenen Jahren zu viele Mitglieder aus Reflex das Adresdeckblatt unbeachtet fortwarfen. Der ZV hofft, mit dem neuen Vorgehen die Zahl der Zahlungserinnerungen deutlich drücken zu können, die sich im letzten Jahr im knapp vierstelligen Bereich bewegte.

In die zentrale Mitgliederverwaltung ist erstmals auch die Section romande integriert. Die Begleitschreiben wurden in Zusammenarbeit mit der Sektion übersetzt. In Deutschland unterstützt ein grosser Teil der Mitglieder den Verein per Lastschriftverfahren.

Auf 2009 sind gemäss dem Beschluss der Delegiertenversammlung die Mitgliederbeiträge erstmals seit 1993 erhöht worden. Der Verein wird und muss mit Blick auf die Streckenerweiterung nach Oberwald seine Beiträge an die Betriebskosten der DFB erhöhen, zudem wird die Wagenwerkstätte Aarau gemäss DV-Beschluss finanziell unterstützt. Der Zentralvorstand dankt allen Mitgliedern herzlich für die Unterstützung unseres gemeinsamen Projektes, der Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke. Merci viel Mal!

Die Zahl der Mitglieder hat im vergangenen Jahr um weitere 3,61 Prozent auf 7700 zugenommen. Ein grosser Teil des Nettozuwachses von 268 Mitgliedern erzielten die beiden grössten Sektionen Zürich und Aargau. Der Zentralvorstand dankt allen Sektionen und insbesondere den Werbetreibenden an der «Front» für ihren erfolgreichen Einsatz. Sehr wichtig sind natürlich auch alle Mitglieder, die in ihrem Bekanntenkreis, am Arbeitsplatz und bei Freunden für den VFB weibel. Für das laufende Jahr hat der Zentralvorstand neue Mitgliederanmeldekarten erstellt, erstmals auch ein spezieller Flyer für Deutschland, wo die Mitgliedererwerbung schwieriger geworden ist. Neu ist der VFB auch in der DFB-Fahrplanbroschüre porträtiert. Diese Massnahmen sollen mithelfen, bald die Marke von 8000 Mitgliedern erreichen zu können.

Stiftung Furka-Bergstrecke

5-Millionen-Marke überschritten

Die Stiftung Furka-Bergstrecke wurde 2005 geschaffen, um die Finanzierung der noch anstehenden grossen Investitionen für die vollständige Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke über Spenden sicherzustellen. Sie bewahrt das Kulturgut der Dampfbahn im Interesse der Aktionäre, der Frondienstmitarbeiter und der Spendenden durch sichernde Massnahmen.

Der Stiftungsrat hat im 2008 sechs Mal getagt und erfolgreich versucht, für die Finanzierung der noch anstehenden grossen Projekte Spenden von Mäzenen, Sponsoren und über breit gestreute Spendenaufrufe an Private, Firmen, Gemeinden und Institutionen beizubringen. Das Spendenbarometer der Stiftung hat per Ende 2008 die 5-Millionen-Franken-Spendenmarke überschritten. Darin enthalten ist natürlich die grosse Spende von Hansjörg Wyss (Fr. 3 Mio) für die Wiederinstandsetzung der Strecke Oberwald-Gletsch.

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**

für Zahlungen aus dem Ausland:
**Stiftung Furka-Bergstrecke,
IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7,
Swift-Code: BCVSCH2LXXX**

Für **Gönner aus Deutschland:**
**Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V., Kontonummer 1043 9302
Bank: Volksbank Lauterbach eG, BLZ 519 900 00**

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

Spenden 2008

Im 2008 wurden folgende Spenden einbezahlt, resp. zugesichert.

CHF	156'000	allgemeine, nicht zweckgebundene Spenden
CHF	67'000	für Lokomotive und Wagen (CHF 45'000 gehören dem 1000er-Club)
CHF	378'000	für die Erweiterung der Remise Realp (CHF 22'000 über das steuerbefreite deutsche Spendenkonto der Sekt. Rhein-Main)
CHF	5'000	diverse Verwendungszwecke (Streckenerneuerung, Infrastruktur Gletsch, etc.)

Total 606'000

Die Spenderliste gliedert sich wie folgt:

Kanton Uri (für Remise Realp) (2008 einbezahlt: CHF 40'000)	CHF 100'000
Verein Furka-Bergstrecke/Sektionen	CHF 24'000
Spenden aus Deutschland via Sekt. Rhein-Main	CHF 22'000
Sectie Nederland (Verkauf von DVD)	CHF 18'000
Dätwyler Stiftung, Altdorf (für Wagenwerkstatt Aarau)	CHF 20'000
Diverse Einzelfirmen	CHF 22'000
Mitglieder und Spenden 1000er-Club	CHF 45'000
ca. 2100 Einzelspenden (CHF 1–10'000)	CHF 355'000

Diese Mittel sollen in erster Priorität für die Erweiterung des Depots Realp und für die Wiederaufarbeitung einer Dampflokomotive HG 4/4 eingesetzt werden. Aus zweckgebundenen Spenden sind für die Remise Realp rund CHF 635'000 und für die HG 4/4 CHF 306'000 verfügbar. Bei der Remise Realp können damit die Bauetappen 2009 und 2010 finanziert werden. Noch sind grosse Anstrengungen notwendig, um die volle Finanzierung dieser Projekte sicherzustellen. Weitere Spenden in die steuerbefreite Stiftung sind deshalb sehr willkommen.

Mitteleinsatz 2008 an die DFB AG:

Folgende Projekte wurden finanziell unterstützt:	
Oberwald-Gletsch (aus der Spende Wyss)	CHF 800'000
Streckenerneuerung	CHF 100'000
Erneuerung Personenwagen (Werkstatt Aarau)	CHF 20'000
HG 4/4 (Zahnräder)	CHF 20'000
Total	CHF 940'000

Der Stiftungsrat dankt allen Spendenden für ihre Beiträge, die die Stiftung zweckbestimmt für die Finanzierung von Projekten der DFB AG einsetzen wird. Ebenso dankt er den Partnerorganisationen DFB AG und VFB (mit all seinen Sektionen) sowie dem 1000er-Club für die grosse Unterstützung und die gute Zusammenarbeit.

Für den Stiftungsrat:
Peter Schwaller, Präsident

Mitgliederentwicklung des Vereins Furka-Bergstrecke

Gesteckte Ziele erreicht

Das Wachstum des Vereins Furka-Bergstrecke hat im vergangenen Jahr wiederum einen erfreulichen Zuwachs erhalten. Wir konnten 573 neue Mitglieder begrüßen.

Der Zentralvorstand möchte an dieser Stelle allen Werbem für die Dampfbahn unseren herzlichsten Dank aussprechen. Einmal mehr muss betont werden, wie wichtig die öffentlichen Aktivitäten der einzelnen Sektionen in ihrem Umfeld sind. Nur durch Bekanntmachung unseres Vereins und dessen Ziele können weitere Personen für unsere Vorhaben als Mitglieder gewonnen werden. Wichtig ist, dass man bei Bekannten und Verwandten über uns spricht und ihnen mit einer gemeinsamen Dampffahrt über die Furka unsere Idee in Natura vor Augen führt. An dieser Stelle möchte der Zentralvorstand allen, die in irgendeiner Weise für unsere Dampfbahn einen freiwilligen Beitrag geleistet haben, unseren herzlichen Dank aussprechen. Wir sind auch in Zukunft auf solche Hilfe angewiesen.

Der Zentralvorstand

VFB Verein Furka-Bergstrecke Mitgliederstatistik 2008

Sektion	15.01.2008	15.01.2009	Veränderung
Aargau	1218	1275	57
Belgien	48	39	-9
Berlin-Brandenburg	50	51	1
Bern	398	411	13
Edelweiss	116	119	3
Gotthard	340	377	37
Graubünden	162	157	-5
Innerschweiz	394	400	6
Niederlande	97	102	5
Norddeutschland	98	99	1
Nordrhein-Westfalen	215	210	-5
Nordwestschweiz	423	427	4
Nürnberg	63	63	0
Ostschweiz	492	487	-5
Rhein-Main	151	143	-8
Rhein-Neckar	77	77	0
Romandie	333	330	-3
München/Oberbayern	75	74	-1
Schwaben	51	51	0
Solothurn	162	162	0
Stuttgart	185	175	-10
Wallis	134	149	15
Zürich	2150	2322	172
Total	7432	7700	268
Deutschland	965	943	-22
Niederlande	97	102	5
Belgien	48	39	-9
Schweiz	6322	6616	294
Total	7432	7700	268

Zuwachs 2008 → 268 oder +3,61% (davon 36 Eintritte via Internet)

Zur Einführung der neuen Mitgliederkategorie Junior:

Basis für erfolgreiche Zukunft des Vereins

Auf Antrag der Sektion Gotthard wurde per 1. Januar 2009 die Mitgliederkategorie Junior (bis zum vollendeten 26. Altersjahr) geschaffen. Doch es sind weitere Massnahmen zur Förderung einer gesunden Mitglieder-Altersstruktur nötig.

Die erfolgreiche Zukunft des Vereins Furka-Bergstrecke hängt unmittelbar von ei-

ner gesunden Mitglieder-Altersstruktur ab. Es sollen sämtliche Altersgruppen angemessen vertreten sein. Die Analyse der Mitgliederliste zeigt: Heute sind Jugendliche und junge Erwachsene im Verein Furka-Bergstrecke untervertreten. Auch mangelt es an jungen Neumitgliedern. Diese Tatsache verursacht die zunehmende Überalterung unseres Vereins;

negative Folgen werden nicht ausbleiben, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen.

- Fehlende Fronis: Es wird schwieriger, aus den Reihen des Vereins Nachfolger für Fronis zu finden, welche altershalber kürzer treten müssen.
- Mitgliederschwund: Die einseitige Altersstruktur wird bereits in näherer Zukunft zu einer Häufung von Abgängen führen. Können diese nicht aufgefangen werden, wird die Mitgliederzahl sinken.
- Finanzen: Die rückläufige Mitgliederzahl wird Mindereinnahmen verursachen, eine Mitgliederbeitrags-Erhöhung zur Kompensation könnte die Attraktivität unseres Vereins bedrohen und den Be-

ginn eines Teufelskreises markieren. Die finanzielle Unterstützung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG durch den Verein wäre gefährdet.

– Vereinsämter: Der Kandidaten-Kreis für Vorstandsämter beim Zentralverein und in den Sektionen wird kleiner, die Handlungsfähigkeit des Vereins könnte eingeschränkt werden.

Der Vorstand der Sektion Gotthard hat sich dieser Thematik angenommen und begonnen, Massnahmen zur Verbesserung der Mitglieder-Altersstruktur zu erarbeiten. Die sorgfältige Ausgestaltung soll Diskriminierung bestimmter Altersgruppen verhindern, denn die freundschaftliche und respektvolle Zusammenarbeit aller Altersgenerationen ist zur Erreichung der Vereinsziele von grosser Wichtigkeit. Als erste Massnahme hat die Sektion Gotthard die Schaffung einer neuen Mitgliederkategorie für Jugendliche und junge Erwachsene bis zum vollendeten 26. Lebensjahr gefordert. Dieser Antrag wurde am 15. November 2008 anlässlich der Delegiertenversammlung des Vereins Furka-Bergstrecke mit 33 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen angenommen. Somit wird die Mitgliedschaft im Verein für junge Freunde der Furka-Bergstrecke attraktiver – besonders wenn ihre finanziellen Möglichkeiten während der Ausbildung oder dem Studium beschränkt sind.

Natürlich sind weitere Massnahmen nötig, besonders auch um junge Mitglieder und Familien für die aktive Teilnahme am Vereinsleben zu begeistern. Denkbar sind beispielsweise speziell auf Familien ausgerichtete Anlässe, die Nutzung neuer Kommunikationsmittel (beispielsweise Facebook) oder Treffen für junge Mitglieder und Fronis zur Kontaktpflege.

Der Vorstand der Sektion Gotthard ist an Ihrer Meinung zu diesem Artikel interessiert. Zudem sind Sie eingeladen, Ihre Vorschläge für mögliche Massnahmen zur Schaffung einer besseren Mitglieder-Alterstruktur mitzuteilen (Telefonnummer/Adresse der Sektion Gotthard auf der hinteren Umschlag-Innenseite dieser Zeitschrift).

Stefan Gretener,
Präsident Sektion Gotthard

Rapport du Directeur d'entreprise

Pause d'hiver? – Pas du tout!

Même si un épais manteau neigeux recouvre la ligne, on travaille d'arrache-pied dans les différents secteurs du train.

Peu avant l'arrivée de l'hiver, nous avons été confrontés à un glissement de terrain sur le tronçon Gletsch-Oberwald. Ainsi, la nature avait pris les devants dans l'assainissement de ce passage critique. Une partie a encore pu être évacuée, la remise en état des voies aura lieu au printemps. La dernière étape Gletsch-Oberwald nous occupe aussi durant les mois d'hiver. Ainsi, divers détails de planification pour le raccordement à Oberwald et le franchissement de la route cantonale ont dû être élaborés par le secteur constructions, puis soumis à l'OFT (Office fédéral des transports). Nous sommes confiants et pensons avoir pris le dernier obstacle pour l'obtention de l'autorisation de construire et espérons pouvoir nous consacrer au tronçon manquant dès le printemps. En plus des travaux d'entretien des véhicules de chantier et des préparatifs pour la saison à venir, des aiguillages destinés à Oberwald sont en construction à Goldau. Nous sommes très contents d'avoir obtenu le droit de construire l'agrandissement de la remise à Realp. Ainsi, il sera possible d'intégrer une partie des nouveaux bâtiments déjà l'automne prochain et de réduire les goulots d'étranglements existants au niveau des travaux d'entretien des véhicules.

Matériel roulant

Lors d'une visite à Realp, j'ai constaté avec grand plaisir qu'on y travaillait assidûment à l'entretien des locomotives diesel et vapeur aussi durant les jours de fête. La raclette service dans la cantine décorée pour les fêtes fut une distraction bienvenue. Environ 30 amis du Train (des bénévoles, certains en compagnie de leur partenaire) y ont fêté le passage à la nouvelle année.

A Coire, la révision de la HG 3/4 no. 9 est en cours. Les composants des HG 4/4 sont examinés et des devis établis.

L'engagement maximal de nos locomotives à vapeur et le manque de réserves reste préoccupant. Nous avons pris connaissance avec plaisir de la décision du MGB de prolonger le contrat d'utilisation exclusif de la HG 3/4 FO4 jusqu'en 2020. A la même occasion, le MGB s'est déclaré d'accord de mettre à notre disposition à des conditions semblables la HG 2/3 «Breithorn». Nous examinons l'engagement de cette locomotive chauffée au fuel dans notre futur concept d'exploitation.

Généralités

Alors que le service de l'exploitation met en pratique de nouvelles directives et prépare les instructions, le marketing travaille sur le concept d'exploitation et les tarifs en relation avec l'arrivée à Oberwald.

La crise financière mondiale actuelle nous fait quelques soucis. Dans cette situation, nous devons trouver des solutions qui nous permettent d'atteindre le nombre de passagers prévu et d'assurer nos revenus.

Bien qu'Oberwald soit en vue et que la ligne d'origine sera entièrement reconstruite, il reste encore quelques autres tâches à réaliser. En plus de l'agrandissement de la remise à Realp, de la révision de la HG 4/4 et des travaux d'entretien réguliers des locomotives à vapeur, nous recherchons une halle pour entreposer nos voitures voyageurs. Tous ces projets nécessitent des finances considérables qui ne sont pas encore assurées.

Voyant l'enthousiasme de nos passagers et le plaisir de nos collaborateurs bénévoles qui travaillent pour notre bien culturel technique unique, je suis certain qu'ensemble nous franchirons les obstacles futurs.

Peter Bernhard, Directeur

Bien culturel centenaire

Gros investissements pour l'entretien

Tous ceux qui s'occupent de l'exploitation d'anciennes techniques savent que les vieilles machines et les vieux véhicules nécessitent un gros effort d'entretien.

Souvent, ce n'est pas l'âge de la machine qui est le problème principal, mais bien plus le niveau de développement de la technique lors de la construction de l'engin en question. Quoi qu'il en soit, sans soins continus et sans entretien, ces vieilles machines ne fonctionnent pas longtemps. Par contre, toutes les pièces peuvent être reconstruites en cas de besoin. Ainsi, on trouve presque toujours une solution pour continuer à faire fonctionner ces vestiges techniques.

La locomotive à vapeur «Weisshorn»

Cette locomotive, âgée de 106 ans, a été remise en service sur la ligne sommitale de la Furka en 1989, après révision totale chez Oswald Steam à Samstagern. Jusqu'à la fin 2008, donc en presque 20 ans, elle a parcouru 8930 km. Selon les dispositions de l'ordonnance sur les chemins de fer, les véhicules tracteurs des chemins de fer à crémaillère doivent être révisés tous les 6 ans au plus tard. Ceci semble être un très court laps de temps, notamment si on tient compte des courtes saisons et du petit kilométrage parcouru. Les expériences du DFB démontrent toute-fois clairement qu'il est indispensable de réaliser ces travaux après si peu de temps. Les raisons principales sont les contraintes extrêmes lors du fonctionnement dans la crémaillère, reconnaissables à l'usure excessive des bandages des roues qui doivent être reprofilés à chaque révision, ainsi qu'au fait, déjà cité plus haut, que nous sommes en présence d'une technique datant du début du 20e siècle. De plus, on doit savoir que les constructeurs de véhicules moteur pour chemins de fer à crémaillère devaient toujours veiller à obtenir une gran-

de puissance tout en limitant au maximum la prise de poids. Dans ces conditions, les éléments ont été conçus pour fonctionner à la limite de leur capacité, même si cela allait nécessairement augmenter l'usure et donc les frais d'entretien.

A la fin de la saison 2006, la «Weisshorn» a été transférée à l'atelier de Martin Horath à Goldau où elle a été soumise à une révision par l'équipe R-12, renforcée par le chef machiniste Walter Wäfler et son équipe. Lors de cette révision, une fissure a été constatée dans un tourillon d'un vilebrequin de crémaillère. La fissure a été rectifiée et soudée par une firme spécialisée; la recherche d'une entreprise capable de réaliser un nouveau vilebrequin était très difficile. Malgré tout, après de longues démarches, nous avons trouvé une forge en mesure de réaliser un nouveau vilebrequin y compris l'usinage. Fin mars 2009, après un délai de livraison d'un an, nous allons recevoir cette pièce particulière, réalisée en acier pour machines de haute solidité; les frais s'élèveront à environ 100'000 francs. Le tourillon soudé a été contrôlé et n'a pas révélé de nouvelle fissure. Toutefois, le risque de continuer à circuler ainsi ne peut pas être pris, car la menace de dommages indirects est trop importante et la loc 6 serait hors service durant au moins un an. En fin de compte, après la fin de ces travaux de révision, la «Weisshorn» sera dans le même bon état que lors de sa mise en service au DFB. Donc le but du maintien de la valeur et de la substance sera atteint.

Plus de véhicules – plus d'entretien

Au début, les heures de travail réalisées dans les ateliers du DFB n'étaient pas précisément notées. Ces dernières années toutefois, elles ont été systématiquement consignées, à Coire comme à Goldau. Ceci permettra à l'avenir de planifier plus précisément le temps et l'argent nécessaires pour certains travaux de révision. Ainsi, plus

de 3000 heures de travail de bénévolat ont été nécessaires pour la révision de la «Weisshorn» à Goldau, environ 2000 heures de travail avaient été comptabilisés à Coire et probable-ment 4000 heures à Realp et en d'autres lieux.

Voici quelques calculs qui n'ont pas la prétention d'être des études d'économie d'entreprise, mais qui vous permettront de vous faire une idée plus concrète sur le thème des frais d'entretien des machines. Si nous répartissons les dépens pour le nouveau vilebrequin, nous constatons qu'il revient à environ 11 francs par km parcouru ou à environ 300 francs pour un aller retour Realp-Gletsch. En rapport avec les heures de travail consacrées à l'entretien et à la révision de cette machine, on obtient une heure de travail sur la machine par kilomètre parcouru ou trois jours de travail en atelier pour un voyage Realp-Gletsch et retour. Après la fin de la révision de la loc 9, nous disposerons de chiffres plus précis aussi pour les HG 3/4. Probablement, les efforts seront du même ordre de grandeur que pour la «Weisshorn».

Chaque nouveau véhicule mis en service sur la ligne apporte un supplément de travail. A mon avis, l'entretien technique qui doit être fourni pour garantir une exploitation sûre de notre train, montrera au DFB ses limites dans sa forme actuelle.

Le plus important pour l'avenir de l'exploitation en service vapeur à la Furka est d'avoir du personnel de locomotives et d'entretien bien formé, ainsi que les infrastructures indispensables. Il ne sera pas nécessaire de réinventer le chemin qui nous mène vers ce but. Du temps où nos locomotives à vapeur étaient en service tous les jours, la condition pour la conduite d'une telle machine était d'avoir une formation de base en mécanique, suivie d'une pratique prolongée dans un atelier ferroviaire. Ainsi, on était sûr que le personnel connaissait aussi cet aspect des véhicules et qu'il discernerait, voire réparerait, rapidement d'éventuels problèmes. A mon avis, ce serait la bonne voie à suivre aussi au DFB, car la conduite, les soins et l'entretien forment une unité, aujourd'hui comme hier.

Jakob Knöpfel

Marketing

Le concept Gletsch-Oberwald 2010/2011

La base pour la planification de l'extension de l'exploitation se fonde sur la vision et le plan directeur de notre Train à vapeur historique. Nous sommes fiers de ce qui a été réalisé au fil des ans par les pionniers et leurs successeurs, ainsi que de ce qui a été ajouté et actualisé par les conseillers administratifs du moment.

On constate clairement que le DFB s'est rendu compte très tôt qu'il ne veut pas uniquement faire fonctionner un train à vapeur historique isolé, mais qu'il se conçoit comme un trait d'union touristique dans la région du San Gottardo avec comme point capital sa coopération au développement économique des vallées d'Ursern et de Conches, en collaboration avec d'autres prestataires de services touristiques. Ces buts sont toujours d'actualité et sont les prémisses pour un développement touristique positif.

Vision

Nous exploitons avec succès une train nostalgique unique avec des locs, des wagons et des bâtiments de la première moitié du 20e siècle en tant qu'attraction touristique exclusive à la Furka, au cœur des Alpes centrales. Notre train est enraciné dans la région et a un rayonnement international. Par la collaboration avec d'autres prestataires de services touristiques, nous contribuons au développement économique durable de la région du Gotthard, notamment des vallées d'Ursern et de Conches. Notre image se caractérise par l'équilibre de nos actions entre les domaines de l'économie, de l'écologie, de la compétence sociale dans l'encadrement et du maintien de valeurs émotionnelles élevées/d'identification des collaborateurs, notamment par le travail de bénévolat.

Plan directeur

Nous offrons à nos hôtes une possibilité unique de découverte émotionnelle nos-

talgique dans la variété culturelle et historique de la région du Gotthard.

Nous soignons nos valeurs tenues en estime: découverte de la nature, romantisme ferroviaire avec engagement personnel désintéressé.

Nous faisons fonctionner une exploitation orientée vers le client et veillons au développement du Train à vapeur avec des méthodes professionnelles.

En nous fondant principalement sur le bénévolat, nous réalisons des prestations de premier ordre en collaboration internationale.

Pour notre but commun, nous travaillons ensemble de manière constructive à tous les niveaux de nos organisations: Train à vapeur SA, Association Ligne sommitale, Fondation Ligne sommitale et Club des 1000. Nous misons sur la tradition et l'innovation et favorisons la collaboration loin au-delà de la région par un marketing professionnel avec d'autres prestataires de services touristiques. Nous faisons du travail de relations publique au moyen d'exhibitions, médias et publications.

Il y a deux ans déjà, les responsables du marketing ont commencé à travailler sur le marché, ont établi les documents nécessaires et informé la direction et le CA sur l'état des évaluations et les conclusions.

La tâche était claire: structurer les meilleures offres en tenant compte des ressources existantes tout en ménageant notre précieux matériel roulant. Il fallait partir du fait que l'extension du réseau, le raccordement au MGB à Oberwald et la mise en service d'un tronçon hautement intéressant du point de vue de la technique et de la nature, exigeait un nouveau concept d'exploitation. La remise en service intégrale de l'ancienne ligne du Glacier Express, mondialement connue, provoquera une forte augmentation de la demande de la part de nos passagers. Mais, durant les prochaines années, nous manquerons

de locomotives en raison des révisions principales programmées.

Après examen des conditions fondamentales du marché, suivies de sessions de travail avec T&A, Exploitation, Direction et CA, le groupe de travail a présenté le concept d'exploitation suivant:

Trains franchissant le col:

Fondamentalement, il y aura une paire de trains franchissant le col avec possibilité de dédoublement et de trains spéciaux. A cet effet, les locs 1 et 4 sont à disposition avec pour chacune une composition pour 170 personnes. Il y aura certainement moins de billets de retour (Gletsch-Realp) et plus de voyages circulaires.

Dans la publicité, les points de départ du voyage seront clairement le train du matin au départ de Realp et celui de l'après-midi à Oberwald. Ce train régulier tient compte des correspondances à Realp et à Oberwald. Le temps du voyage sera d'un peu plus de 2 heures.

Tenant compte de différents impératifs (technique, OFAS, temps de voyage, personnel), l'horaire a été aménagé avec un arrêt prolongé à la station Furka et une simple halte à Gletsch. Les passagers qui font l'aller-retour auront suffisamment de temps pour le repas de midi à Oberwald.

Trains d'excursion

Selon la vision et le plan directeur, nous avons pour mission d'assurer la plus-value des haltes et aussi de mettre en valeur Gletsch, lieu d'importance nationale. Ceci est réalisé avec trois trains d'excursion Oberwald-Gletsch qui, combinés avec les correspondances des bus postaux, permettent de satisfaire toutes les attentes en matière de gastronomie, de randonnée et de différentes combinaisons de séjours de courte durée. Nous sommes co-responsables de l'essor des hôtels «Glacier du Rhône» et «Belvédère» et collaborons à la conservation et la mise en valeur des centrales électriques historiques à Gletsch. Le sentier-nature, le kiosque à souvenirs et l'Info-point doivent aussi être mentionnés. La loc 6 «Weisshorn» et prévue pour remorquer les trains d'excursion, la MGB «Breit-horn», chauffée au fuel, sera de réserve.

Nous partons donc de deux produits pour prospecter le marché. Alors que notre proposition de trains franchissant le col s'adresse à notre clientèle habituelle, les nouveaux trains d'excursion seront offerts surtout en Valais et dans toute la Suisse occidentale. Chaque train d'excursion transportera environ 90 passagers. La capacité globale journalière est donc de 540 voyageurs.

Les prix des billets auront une influence déterminante sur l'occupation des trains, la part de trains franchissant le col et de

trains d'excursion et, finalement, sur le succès commercial. Cette décision devra être prise au plus haut niveau. Le transport gratuit d'enfants jusqu'à 16 ans pourrait être maintenu sur le col. Alors qu'une participation serait pensable pour les jeunes dans les trains d'excursion.

Dans la prochaine édition du «dampf an der furka», vous pourrez lire la suite de ce rapport avec des informations sur les festivités du 12 au 15 août 2010.

Paul Güdel, resp. Marketing

bloquée, car la cabine de la loc 1, dont les entretoises de chaudière doivent être réparées, est accrochée au plafond.

Par chance, le wagon grue X 2941 a été stationné sur la voie de fosse extérieure en prévision des travaux d'entretien de ses systèmes hydrauliques et électriques. D'abord, Wädi, Jost et Ruedi ont réinstallé les béquilles de la grue, afin de pouvoir l'utiliser à nos fins. Après enlèvement de la neige du toit de la remise (voie 86), le Tmh est poussé hors de la halle. Puis, tout va très vite, le toit du Tmh est retiré et le moteur hissé hors du véhicule.

Atelier Realp

L'hiver complique la tâche

Vous savez certainement qu'à l'atelier de Realp le travail continue aussi durant les mois d'hiver. Mais bien peu savent à quel point les rigueurs de l'hiver peuvent compliquer les travaux les plus simples. Nous voudrions vous en donner un aperçu.

Durant l'hiver, c'est-à-dire de novembre à avril, le domaine du DFB à Realp est recouvert d'un épais manteau neigeux. Pour la protéger du poids de la neige, la plaque tournante est soutenue par des treuils. A partir de cet instant, il n'est donc plus possible de l'utiliser pour déplacer des véhicules sur une autre voie. Les responsables de l'équipe vapeur et du Dieselcrew doivent s'entendre à temps au sujet de l'occupation des voies dans le dépôt. En raison du manque de place, il s'agit là d'une tâche délicate. Cet hiver, cette répartition n'a réussi que grâce à l'absence de la loc 4, qui peut de nouveau passer l'hiver dans l'ancien atelier du MGB à Göschenen, et de la loc 9, qui est à Coire pour révision.

Toutes les activités d'entretien qui ne peuvent être réalisées à la place de stationnement hivernale, doivent être faites

auparavant (il n'existe par exemple qu'une voie de fosse dans l'atelier). Tout se complique si des dégâts inattendus sont décelés pendant l'hiver.

En novembre 2008, un tel cas s'est produit quand, lors des travaux d'entretien du moteur du tracteur Tmh 985, des dégâts se sont révélés. Dans un premier temps, nous avons examiné si la réparation pouvait se faire sans sortir le moteur, mais nous sommes arrivés à la conclusion qu'elle devait être faite dans un atelier aménagé. Donc, il était indispensable d'extraire le moteur.

Désinstallation du moteur

Pour extraire le moteur, le véhicule doit être démonté. Les moteurs des tracteurs Aebi se trouvent sous le pupitre de conduite. Ces superstructures peuvent être démontées malgré les transformations que nous avons apportées. Cela allait exiger un certain effort, mais c'était faisable. Les connexions électriques et pneumatiques vers l'arrière du toit sont à prises ou à vis et peuvent être facilement débranchées. Le toit se retire alors facilement avec une grue. Mais, la grue de la halle est

Transport

Durant l'hiver, les véhicules routiers ne peuvent pas s'approcher de la remise de Realp. La piste de ski de fond passe en partie sur la Schweigstrasse qui dessert l'aire de dépôt du DFB. Donc, cette route ne peut pas être dégagée pour permettre le passage de véhicules routiers, seul un étroit passage pour piétons est ouvert au moyen de la fraise à neige Rapid. Les petits composants sont donc déplacés avec une luge ou avec un dumper à chenille. Mais notre moteur diesel du Tmh 985 est trop lourd pour ces moyens de transport.

Le remède: un véhicule dameur de piste de l'armée suisse! Manfred Willi a organisé le transport de notre moteur avec le responsable de la piste de fond du point d'appui de l'armée à Andermatt. En fin d'après-midi, après la fin du biathlon du samedi, un véhicule de piste arrive au dépôt. Notre moteur, préalablement amarré sur une palette, est chargé sur la dameuse et transporté jusqu'à l'arsenal de Realp, situé près de la gare du MGB. Ici, le moteur est transbordé sur une remorque. Dans le courant de la semaine prochaine, Manfred l'amènera à Nesslau, chez notre mécanicien motoriste Ernst Valotti, resp. chez son ancien employeur, la Firme Altherr, qui nous soutient.

Après révision, le moteur nous reviendra par le même chemin. Pour ne pas laisser en suspens les autres travaux à l'atelier, nous n'attendrons pas le dégagement de la route au printemps pour remonter le moteur.

Grâce à l'agrandissement prévu de l'atelier à Realp, nous pourrions bientôt travailler dans de meilleures conditions. Nous nous réjouissons! Par contre, les conditions générales ne changeront pas: neige, blocage de la plaque tournante et interdiction d'accès aux véhicules routiers.

Je remercie tous les collègues du DFB et les gens du Centre de sport de l'armée à Andermatt qui ont aidé lors de ce transport, ainsi que l'équipe de révision de moteurs, dont Ernst Valotti et la firme Altherr. Vous trouverez des informations actuelles et des photos sur www.dieselcrew.ch.

Jürg Bolliger, resp. Dieselcrew

Gotthard

Wir müssen uns von
unserem Sektionsmitglied

André Moresino

verabschieden.
Er ist viel zu früh verstorben.

André, wir werden
dich nicht vergessen.

Agenda Sektion Aargau

Wagenwerkstätte

Revisionsarbeiten an den Personenwagen
B 2206 (ex C 206), B 2210 (ex C 210) und ABD 4558
und Arbeitseinsätze zur Einrichtung der neuen Wagenwerkstätte Rohrerstrasse 118
Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr
Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

Samstagsarbeiten:

Samstag, 14. März 2009
Samstag, 18. April 2009
Samstag, 7. November 2009
jeweils ab 08.00 Uhr
An Samstagsarbeiten wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert.
Anmeldung ist dazu erforderlich.
Informationen siehe Werkstätte Rohrerstrasse 118
und per Telefon 079 645 28 54
Für Besuche in der Wagenwerkstätte wird um vorgängigen
Kontakt Tel. 079 645 28 54 gebeten.

Tag der offenen Tür

Freitag, **24. April 2009**
Öffnung ab 17 Uhr
Offizieller Teil ab 18.30 Uhr
Gäste aus allen Sektionen und weitere Interessierte sind herzlich willkommen.

Generalversammlung 2009

Freitag, 6. März 2009, 19.30 Uhr
Apéro ab 18.30 Uhr
Restaurant Dietiker, alte Gasse 1, Suhr

Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

- 1. Arbeitstag** Samstag, 9. Mai 2009
- 2. Arbeitstag** Samstag, 13. Juni 2009
- Arbeitswoche 1** vom 6. bis 11. Juli 2009
- 3. Arbeitstag** Samstag, 11. Juli 2009
- Arbeitswoche 2** vom 31. Aug. bis 5. Sept. 2009
- 4. Arbeitstag** Samstag, 5. September 2009
- 5. Arbeitstag** Samstag, 3. Oktober 2009

Reisen

Eröffnungsfahrt an die Furka-Bergstrecke

mit Besichtigung KWO-Grimsel und Kristallkluff
Samstag, 20. Juni 2009
Abfahrtsorte Windisch, Brugg und Aarau
Anmeldungen an Daniel Bühler, Tel./Fax 056 610 75 79, buehrerdaniel@bluewin.ch

Sektionsreise 2009

Sonntag, 20. September 2009

Innerschweiz

Als Dank für den grossen Einsatz im 2008 trafen sich über 40 Frontdienstler am Dreikönigstag in Hitzkirch für einmal abseits der Geleise der DFB. Beim gemütlichen Zusammensitzen und bei kulinarischem Genuss wurden viele Geschichten rund um unsere Samstagseinsätze und darüber hinaus erzählt. Es war ein gemütlicher Abend, und ein Ansporn zu weiteren Taten im 2009.

Die GV 2009 findet in Luzern statt, am Freitag 20. März, um 19.45 Uhr, im Hotel «Anker» am Pilatus-

platz. Vorgängig: Besichtigung der Leitstelle der VBL, um 17 Uhr, Treffpunkt direkt an der Tribtschenstrasse 65. Bitte anmelden bis 4. März an die Vereinsadresse, siehe zweitletzte Seite.

Samstags-Einsätze im 2009: 25. April, 16. Mai, 6. und 27. Juni, 18. Juli, 8. und 29. August, 19. September, 3. und 17. Oktober. Daten vormerken und gleich anmelden. Jakob Hartmann stellt sich wiederum zur Verfügung als Einsatzleiter und ist zu erreichen unter 041 917 15 46, wenn möglich am Mittwoch-Abend, ab 19 Uhr.



Arbeitseinsatz der Innerschweizer in Oberwald.
Engagement des bénévoles de Suisse centrale à Oberwald.

!! HV NICHT VERGESSEN !!

Die HV der Sektion Ostschweiz
findet wiederum am
ersten Samstag im März statt:

**Samstag, 7. März 2009 um 14.15 Uhr
im Restaurant «Freihof» in Wil/SG**

Der Vorstand lädt alle Mitglieder herzlich ein
und freut sich auf eine rege Teilnahme.

Nordwestschweiz**Arbeitswoche vom
12. – 18. Oktober 2008**

Neun Sektionsmitglieder besammelten sich am Sonntag, 11. Oktober, bei strahlendem Herbstwetter in Realp. Alle hofften, dass dieses Wetter für die ganze Woche Bestand habe.

Am Montagmorgen begrüßte uns Manfred Willi. Er berichtete, dass die beantragten Baubewilligungen für unsere beiden grossen Bauvorhaben mündlich erteilt worden seien, aber noch nicht schriftlich vorlägen. Auch hatte man die Bevölkerung von Oberwald über unsere Bauvorhaben informiert. Das Echo war mehrheitlich sehr positiv. Die Einsatzgruppe Wallis hat die ausgesteckten Profile besichtigt und sich die bevorstehenden Arbeiten vorgestellt. Manfred Willi legte einen reichen Aufgabenplan vor, der vorerst 19 Punkte umfasste. Wir teilten uns in zwei Gruppen, denn vier Arbeitskräfte wurden in Realp, der Rest auf der Walliser-Seite eingesetzt. Da war beispielsweise der Ausbau der Kleinkraftwerkturbine im «Blauen Haus» vorgesehen, die Planierung des Platzes bei der Drehscheibe in Gletsch, der Ausbau der Holzklötze, die zur Verlegung des Gleises nach Oberwald vor der Einschotterung unter die Schienen gelegt werden mussten. Ein Kabelgraben wurde zur Verlegung der Leitungsrohre bei der Lammbrücke eingeebnet. Ein Gerüst am Lehnviadukt bei Kilometer 44.5 zwischen dem Kehrtunnel und dem Lammviadukt musste abgebrochen werden. Das Holz der Fällaktion 2008 sollte ins Trockene unter die Brückenbogen verfrachtet werden. Vor allem musste in Realp das

Fundament einer Stützmauer oberhalb der Wilerbrücke unterfangen werden. Das war harte Arbeit im Flusslauf der Furkareuss. Wir packten alle Aufgaben mit viel Humor an. Wir gingen wenn möglich die Arbeiten sogar selektiv an. Wir waren ja die letzte Arbeitsgruppe, die in diesem Jahr noch zum Einsatz gelangte. Was unbedingt erledigt werden musste, kam zuerst an die Reihe.

Die Morgen waren stets frisch und der Schnee bedrohlich nahe. Wer die Strassensituation mitverfolgte, weiss, dass der Furkapass nicht immer offen war. Aber die Sonne schien nicht nur in unserem Gemüt, sondern auch in Wirklichkeit. Ein wenig Feuchtigkeit am Donnerstag konnte uns nicht verdriessen. Wir waren hart an der Arbeit und vergassen den Humor nicht. Die abendlichen Palaver über die Bahn und die Welt waren sehr er-spriesslich. So wurden Pläne geschmiedet, wie wir wohl die Nr. 3 bei der Bloney-Chamby-Bahn locker machen und was als Tauschgeschenk anbieten könnten. Natürlich kauften wir auch Optionen für Aktien bei der UBS. Sollten diese im Wert wieder steigen, könnten wir ja auch den Neubau des Depots finanzieren. Aber eben, das waren bloss unterhalt-same und kurzweilige Biertischgespräche. Nach der Erfüllung der uns anvertrauten Aufträge und Zusatzaufgaben verabschiedete uns Manfred Willi und dankte uns für unseren Einsatz.

Ein Spezialteam baute nach der Arbeitswoche bei der MGB zwischen Dieni und Tschamut Material für unsere Bahn aus und transportierte es. Die Vorbereitung dieses Einsatzes auf dem Platz Realp oblag ebenfalls uns (Material bereitstellen). Die Arbeit geht einfach nicht aus. Das ist ein sicheres Fazit unseres Einsatzes,

auch wenn unsere Bahn einmal bis nach Oberwald dampft.

Aus der Agenda: 3. April 2009, Generalversammlung im Restaurant «Bundesbahn» in Basel.

Die Generalversammlung findet am Freitag, den 3. April, 19.30 Uhr, im Restaurant «Bundesbahn» an der Hochstrasse 59 in Basel statt. Es ist ein Wahljahr. Vom derzeitigen Vorstand liegen keine Demissionen vor. Zu behandeln sind die ordentlichen Traktanden. Informiert wird über die Bahn, das Baugeschehen, die Einweihungs-Festivitäten im Jahre 2010 und den Stand der Lok-Revisionen.

gemeinsamen Mittagessen in Högng ab 12 Uhr. Menus: Vorspeise, Spargelcrèmesuppe oder Bunter Blattsalat. Menü 1 für 24 Franken: Spaghetti Formaggi mit geschmorten Tomaten; Menü 2 zu Freitag 28.50: Gebratenes Forellenfilet, Bratkartoffeln, Gemüse; Menü 3 zu Freitag 29.80: Schweinsschnitzel an Pilzsauce, Risotto, Gemüse. Mineralwasser und Vorspeise sind inbegriffen. Verbindliche Anmeldung mit Menüwahl bis 22. März an Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37, 8307 Effretikon oder E-Mail f.schmutz@hispeed.ch

**Mitgliederbestand per
15.01.09: 2322**

Wiederum, wie schon vor Jahresfrist, haben wir eine erfreuliche Zunahme zu verzeichnen, diesmal sind es 172 Neumitglieder, also genau 8 Prozent mehr! Dank der erfreulichen Tatsache, dass bei den Zugängen mehr Familien als Einzelne zu verzeichnen sind, konnten wir deren Anteil nochmals markant von 27.3 auf 29.7 Prozent steigern. Zum Vergleich: 2001 lag dieser Wert noch bei bescheidenen 16 Prozent! Wie setzt sich nun dieser Zuwachs zusammen?

Zugängen von insgesamt 272 stehen 100 Löschungen gegenüber (Todesfälle, Kündigungen, Nichtzahler). Wir haben also wieder eine beträchtliche Fluktuation zu registrieren; fast 13 Prozent unseres Bestandes sind also Neumitglieder! Neben den an den fünf Messen geworbenen 213 (siehe separater Artikel) gibt es noch 59 anderweitige Anmeldungen; hier sind vor allem die 22 von Mitgliedern Geworbenen zu erwähnen. Obwohl sicher nicht alle ihren «Werber» angeben haben, liegt hier sicher noch ein grosses Potential brach! Auch eine «Rekrutierungsaktion» bei der Stiftung ergab eine Ausbeute von 14! Die übrigen sind spontane Meldungen, sei es über Internet oder Post.

Noch ein kurzes Wort zum leidigen Thema Nichtzahler: Am 09.11. lag immer noch eine Liste von 85 solchen vor: Nach unzähligen Telefonanrufen mussten nochmals etliche gelöscht werden, auch solche, die schon im Vorjahr zur Kategorie «Langweiler» gehört hatten. Die Bilanz Ende Jahr: offene Positionen noch 37, von denen aber sage und schreibe 27 am Telefon versprochen haben, noch zu bezahlen! Bis Ende Januar ha-

Zürich**Hauptversammlung,
Samstag, 28. März, 14 Uhr,
Restaurant «Wein und
Dein» in Zürich Högng**

Die formelle Einladung war im Heft 4-08 publiziert. Die detaillierte Traktandenliste wird an der Versammlung aufliegen. Behandelt werden die statutarischen Geschäfte. Anträge von Mitgliedern liegen nicht vor. Der vom Vorstand nominierte Bruno Letter, Birchwil, ist bis jetzt einziger Kandidat für das Präsidentenamt. Die Namen allfälliger weiterer Kandidaten würden auf www.vfb-zh.ch publiziert. So könnte doch noch eine echte Wahl zustande kommen!

Da im Moment die Statuten des Dachverbandes und die Form der GPK in Revision sind, werden wir allenfalls bei den Delegierten noch eine Ersatzwahl vornehmen müssen.

Vormittagsprogramm

Vor der Hauptversammlung, um 9.30 Uhr, treffen wir uns beim Info-Zentrum Allreal, Hardstrasse 301 (5 Min. zu Fuss ab Tram Escher Wyss Platz). Programm: Wir lassen uns über die erste Erweiterung des Zürcher Tramnetzes seit mehr als 20 Jahren orientieren. Der Gesamtleiter von «Tram Zürich-West» persönlich, René Guertner, wird uns Schmalspur-Kollegen sein Projekt vorstellen, zuerst im Info-Zentrum und dann noch mit einer Begleitung der benachbarten Baustellen. Anschliessend fahren die angemeldeten Teilnehmer zum

ben nun davon noch einige bezahlt, die restlichen werden wir jetzt löschen. Von den oben erwähnten 100 Löschungen waren übrigens schon über die Hälfte auch Nichtzahler!

Fespo, 29. Januar bis 1. Februar: 28 Neumitglieder

70'368 Besucher, 3 Prozent weniger als 2008, strömten während der vier Tage an die Ferienmesse. Wie verlautet, war trotz der Finanzkrise die Nachfrage sehr lebhaft. Wir allerdings verzeichneten einen markanten Rückgang. Aber dank eines viel besseren Verhältnisses der Kategorien (16 Familien, 12 Einzel) und der erhöhten Beiträge bringen diese 28 der Bahn fast soviel Geld wie die vom Vorjahr! Ausserdem können wir wieder mit etlichen Nachzüglern rechnen, da wir den Unentschlossenen freigebig die alten, aber von Hand korrigierten Anmeldeprospekte überreichten. Sehr rege Kontakte konnten wir diesmal mit unseren Polen-Kollegen pflegen, da ihr Stand sich ganz in der Nähe befand.

Unsere Auftritte an Messen 2008

Im letzten November konnten wir noch einen starken Schlussspurt für unsere Werbeauftritte des abgelaufenen Jahres hinlegen; die Berichte über die Fespo Zürich, Expo-Jona und ZO-Messe Wetzikon wurden in früheren Heften schon publiziert. An der Gewerbmesse von Stäfa, die vom 6. bis 9. November stattfand, konnten wir 41 und an Winterthurer Messe vom 27. bis 30. November 32 Neumitglieder gewinnen.

Dass wir uns mit diesen Resultaten sehen lassen können, zeigt ein Blick in die Vergangenheit: An der Winti-Messe 1998 von zehn Tagen Dauer (ja, das gab's damals noch!) haben wir nur gerade 31 Neumitglieder geworben, und dies mit einem Stand von 9 Quadratmetern. Der damalige Erlös von 2144 Franken reichte nur knapp für die Standmiet!

Erfreulich ist, dass wir trotz der bevorstehenden Erhöhung der Jahresbeiträge mehr Familien als Einzel einschreiben konnten: Der von etlichen befürchtete Abschreckungs-Effekt der 90 Franken ist also nicht festzustellen!



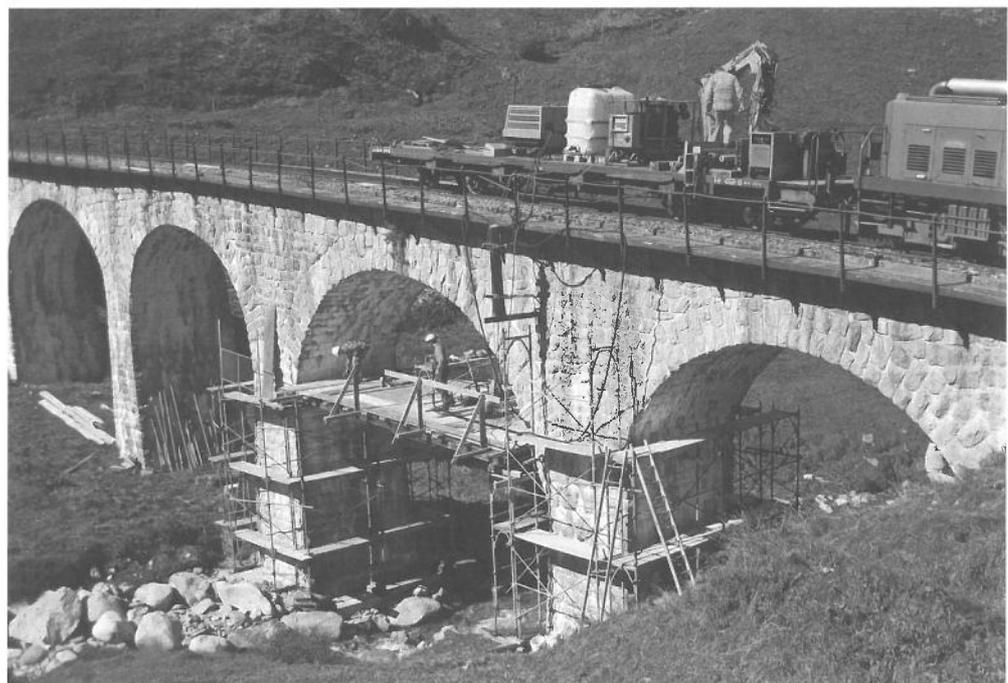
200. Mitglied wird an der Winterthurer Messe geehrt.
Hommage au 200e membre lors de la foire de Winterthur.

An der Winti-Messe konnten wir noch unser 200stes an den Messen geworbene Mitglied feiern: ein Ehepaar aus Dietlikon. Zu diesem Anlass überreichte das Standteam eine Flasche Stadtwein, gestiftet von VOLG-Divino, mit Stand gleich gegenüber.

Bericht über die 2. Bauwoche vom 21. bis 27.09.08

Teilnehmer: Adrian Brunner, Jakob Keller, Peter Marques, Alfred Spahn, Ueli Stoffner, Bernhard Strehler; Leitung: Hans Fehr. Ab Montag kamen zu unserer Verstärkung noch vier Lehrlinge der Firma Ammann in Langenthal dazu.

Da schon am Samstag zwei Teilnehmer den Kranwagen mit Kompressor, Notstrom-Aggregat und Wassertank beladen hatten, konnten wir am Montagmorgen, nach dem Verlad des Hochdruckreinigers, der Werkzeuge und des Kleinmaterials zügig zur Steinstaffelbrücke fahren. Unser Auftrag: Arbeitsgerüst fertigstellen, die Fugen vom Kalk befreien und mit Mörtel in mehreren Schichten ausfüllen. Diese Arbeit beschäftigte uns die ganze Woche. Jeden Abend mussten wir den Wassertank wegen der herrschenden Minustemperaturen entleeren und am Morgen in Tiefenbach wieder auffüllen. Auch die Geselligkeit kam nicht zu kurz: am Donnerstag



Einsatz der Zürcher Baugruppe an der Steinstaffelbrücke.
Engagement du groupe de construction zurichois au pont de Steinstaffel.

genossen wir in unserem Stammlokal «Des Alpes» ein gemütliches Fondue und konnten gleichzeitig noch zwei Geburtstage feiern. Ich möchte herzlich danken:

- dem Depot-Team für die pünktliche Materialbereitstellung
- der Küchenbrigade für die sehr gute Verpflegung
- den «Sponsoren» für das Fondue, inkl. Kirsch und Dessert
- der Enviro Chemie für die unentgeltliche Ausleihe des Tanks aber vor allem möchte ich meiner Arbeitgruppe für den vorbildlichen Einsatz bei den schon recht kühlen Temperaturen danken und freue mich, wenn ihr auch im 2009, in der KW 39, wieder dabei seid!

Der Bauleiter: Hans Fehr,
Bauchef Sektion Zürich

Sektionsreisen 2009

Es sind folgende Veranstaltungen geplant:

24. April: Besuch der Werkstätte Chur mit fachkundiger Führung. Treffpunkt: 14.10 Uhr bei der Werkstatt, Pulvermühlestrasse 20. Zürich HB, ab 12.12, IR 1771, Pfäffikon ab 12.41. Teilnehmerzahl beschränkt. Anmeldung bis 18.4. mit Angabe, ob Kollektivreise gewünscht wird.

23. 08. 09 Sektionsreise mit der «Sauschwänzlebahn». Interessierte Bahnfreunde können an meiner Reise mit dem SERV, vom 31. August bis 4. Septem-

ber, teilnehmen. Ein Extrazug bringt uns quer durch den Harz, wir fahren mit der ältesten Dampflok der HSB auf den Brocken und besuchen Quedlinburg und

den Hexentanzplatz. Programm, Auskunft, Anmeldung an den RL Fritz Renold, Säntisstr. 3, 8472 Seuzach, 052 3352439, fritz.rosmarie@bluewin.ch

Jahres-Statistik Neumitglieder (inklusive alle «Nachzügler»)

Messe	Tg	F	E	J	Total
Fespo	4	19	28	1	48
Jona	4	36	17	1	54
ZOM	5	18	19		37
Stäfa	4	23	18	1	42
Winti	5	16	16		32
Total	22	112	98	3	213*

F= Familien, E = Einzel, J = Firmen. Verhältnis F:E = 8:7.
Für andere Sektionen wurden drei Mitglieder geworben.
Zum Vergleich 2007: 158, plus 35 Prozent.

Norddeutschland

Einladung zur Mitglieder- versammlung

Der Vorstand der Sektion Norddeutschland des Vereins Furka Bergstrecke lädt alle Mitglieder und Freunde unserer Sektion zur Mitgliederversammlung ein und würde sich freuen, recht viele Furka-Freunde begrüßen zu dürfen. Wir haben Bernd Hillemeier, 2. Vorsitzender des Zentralvorstandes des VFB, dort zuständig für die deutschen Sektionen, eingeladen und er hat sein Kommen zugesagt. Von ihm werden wir die aktuellen Neuigkeiten von der Furka erfahren.

Unsere Mitgliederversammlung findet statt am Sonntag, 29. März 2009, 11.30 Uhr, im Restaurant «BlockHouse», Hamburg, Kirchenallee 49 – 51, direkt gegenüber vom Hamburger Hauptbahnhof, Ausgang Kirchenallee.

Tagesordnung

1. Begrüssung, 2. Wahl des Tagungsvorsitzenden, 3. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2007, 4. Jahresberichte des Obmanns 2007 und 2008, 5. Berichte des Kassierers 2007 und 2008, 6. Bericht des Kassenprüfers, 7. Aussprache über die Berichte, 8. Entlastung des Vorstands, 9. Neuwahl des Vorstands, 10. Wahl des Kassenprüfers, 11. Wahl der Delegierten für die Delegiertenversammlung des VFB, 12. Nord-Info: Fragen,

Vorschläge, E-Mail-Adressen, 13. Vorschau auf 2009: Schleswig, Rostock, Lohne, 14. Verschiedenes (Bericht Bauwoche 2008, Planung Bauwoche 2009). Für die Vorstandswahlen bitten wir um Wahlvorschläge!

Anträge zur Tagesordnung sind schriftlich bis zum 15.03.09 an den Vorstand zu richten.

In einer Pause ab 13 Uhr ist Gelegenheit zu einem Imbiss. (Bestellung auf eigene Kosten vor Beginn der Versammlung möglich) und zum Kauf von Furka-Souvenirs. Auf rege Beteiligung an der Versammlung freut sich der Vorstand.

Nordrhein- Westfalen

Bauwoche NRW 2

Erstmals in diesem Jahr organisierte die Sektion NRW zwei Bauwochen an der Bergstrecke. Neben der wieder sehr gut nachgefragten Sommerbauwoche fand sich eine kleine Gruppe mit sechs Teilnehmern vom 15. bis 20. September in Gletsch ein, um zusammen mit den Kollegen der Sektion Rhein-Neckar an der Strecke zu arbeiten. Die Woche begann am Montag mit Eis und Schnee. Neben dem Setzen von mehreren Beton-Schutzkästen wurde am Kehrtunnel auf der Seite Gletsch gearbeitet – diese Baustelle kannten wir schon von der Sommerbauwoche. Dort wur-

den für die geplante Tunnelverlängerung mit innenliegenden Toren Sockelfundamente geschalt, Armierung eingebaut und anschliessend etwa drei Tonnen Beton eingebracht. Die Zusammenarbeit war hervorragend und auch die Leistung der Küchenmannschaft in Gletsch dürfen wir wieder loben! Nach diesem erfolgreichen Test werden wir versuchen, die zweite Bauwoche im Herbst auf Dauer zu etablieren.

Herbsttreffen

Traditionell fand am 16. November unser Herbsttreffen im Thomas-Morus-Haus in Neuss statt. Neben einem ausführlichen Rückblick über die Veränderungen an der Furka und dem Bericht über die beiden Bauwochen, konnten wir auch über einen Besuch der neuen Wagenwerkstatt in Aarau berichten. Die neuen Räumlichkeiten und die unermüdete Arbeit der Kollegen der Sektion Aargau stiessen bei unseren Mitgliedern und Besuchern auf grosse Anerkennung. Besuch erhielten wir von Bernd Hillemeier, der uns von der VFB-Delegiertenversammlung vom Vortag berichten konnte. Dafür ganz herzlichen Dank.

Im Mittelpunkt unserer traditionellen Sammelaktion im Rahmen des Herbsttreffens stand in diesem Jahr die alte FO-Schneeschieuder Xrote 4931. Sie wird von der DFB-Dieselcrew umgebaut auf Dieseltreibetrieb mit einem neuen Fräsaggregat. Diese und andere wichtige Arbeiten der Dieselcrew finden ein wenig im Verborgenen statt. Um sie zu unterstützen, konnten wir dank der Spendenbereitschaft unserer Mitglieder und Besucher wieder einen stattlichen Betrag von EUR 5.000 an die Dieselcrew zugunsten der Schneeschieuder überweisen.

Ganz besonders gefreut haben wir uns über die vielen Besucher in Neuss. Nachdem wir in der Vergangenheit rückläufige Besucherzahlen hatten, durften wir insgesamt 86 Mitglieder und Gäste begrüßen. Wir danken allen Besuchern, Helfern und Spendern!

Ausblick und Termine 2009

Auch in diesem Jahr können wir wieder an der Intermodellbau vom 22. bis 26. April 2009 in den Dortmunder Westfalenhallen teilnehmen. Nach dem aktuellen Stand

der Vorbereitungen werden wir uns in Dortmund mit einem Messtand ganz im Zeichen der Zusammenarbeit der VFB-Sektionen und der Steffenbachbrücke präsentieren. Als besonderes Highlight bekommen wir freundlicherweise von der Sektion Rhein-Main ein Modell der Steffenbachbrücke für die Messe ausgeliehen. Es ist aus Teilen von Märklin-Metallbaukästen erbaut und voll funktionsfähig, das heisst, auf- und abbaubar. Mit einer Länge von rund 180cm und einer Höhe von etwa 70cm wird es sicherlich auffallen und ein Anziehungspunkt werden. Wir planen, die Funktionsweise der Brücke mehrmals täglich am Modell vorzuführen.

Bauwochen

Auch in diesem Jahr planen wir wieder zwei Bauwochen: Vom 20. bis 25. Juli, 1. Bauwoche NRW (KW 30); 14. bis 19. September, 2. Bauwoche NRW (KW 38). Interessenten melden sich bitte wieder bei unserem Bauleiter, Helmut Bauer.

Furka-Stammtische

Regulär jeder erste Freitag im Monat ab 19 Uhr (ausser Feiertage).

Dortmund: Gaststätte «Keglerklaus» in Dortmund-Oespel, Oespeler Dorfstr. 6, S-Bahn-Haltepunkt «Dortmund-Oespel» (S 1) in unmittelbarer Nähe. (kein Stammtisch im Dezember). Kontakt: Frank Waffel, Tel.: 0231/43 00 42 (ab 19 Uhr)

Köln: Restaurant «Em Altertümchen», S-Bahn Station Köln Hansaring, am alten «Saturn» vorbei, nächste Strasse rechts, auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Kontakt: Uwe Bodenstein, Tel: 02242/3511 (abends)

NRW ist eine Reise wert, weil...

gute Schokolade nicht nur aus der Schweiz, sondern auch aus NRW kommt. Allen Schokoladensüchtigen sei ein Besuch im Schokoladenmuseum in Köln empfohlen. Es bietet einen Überblick über 3000 Jahre Schokoladenherstellung. Info: www.schokoladenmuseum.de

Frank Waffel
Sektion Nordrhein-Westfalen

Nürnberg

Baueinsatz an der Furka 2008.

Wie in den vergangenen Jahren, hatte auch 2008 die Sektion Nürnberg in der 37. Bauwoche zum Froneinsatz an der Furka-Bergstrecke aufgerufen. Und viele, darunter langjährige Fronis, sind diesem Aufruf gefolgt.

Vom Standort Gletsch aus arbeiteten wir am Wiederaufbau der Strecke Gletsch–Oberwald. Schon bei der Einführung durch Manfred Willi konnten wir den Umfang unserer Aufgaben erahnen. Das Verlegen eines weiteren Abstellgleises an der Drehscheibe in Gletsch stand für unsere Gleisbaugruppe unter der Leitung von Holger Lösch auf dem Programm. Zuerst mussten Erdarbeiten zur Nivellierung des Untergrundes vorgenommen werden. Dann wurde mit dem Aufbau des neuen, rund 20 m langen Gleises inkl. Zwangsschiene begonnen. Die Zeit für diese Vorarbeiten wurde von der Gleisbaugruppe genutzt, um das nötige Material und Werkzeug heranzuschaffen. So konnten die Arbeiten zügig beginnen und ab Mittwoch mit dem Einfüllen des Schotters abgeschlossen werden.

Weitaus mehr Zeit benötigten die Arbeiten zum Richten und Einschottern des neuen Streckengleises ab ca. 300 m oberhalb Räterisbachbrücke in Richtung Oberwald. Da das Gleis schon längere Zeit zwar fertig montiert, aber nicht eingeschottert war, ist es wegen Temperaturschwankungen und der damit verbundenen Materialausdehnung zum Teil bis zu 0,50 m aus der vermessenen Gleisachse gewandert. Daher hiess es für diese Gruppe unter der Führung von Manfred Willi erst einmal, das Gleis wieder Stück für Stück in seine vorgesehene Lage zu bringen, zu nivellieren und sofort mit Schotter zu verfüllen, bevor es durch die steigende Tagestemperatur wieder in seine «falsche» Lage wandern konnte. Während der grösste Teil dieser Gruppe mit dem Gleisrücken beschäftigt war, wurde ab Lammenviadukt pausenlos Schotter herangefahren, um diesen Kampf gegen die Uhr zu gewinnen. Da später auch noch die Gleisbaugruppe aus Gletsch dazu kam und kurze Re-



Arbeiten am Abstellgleis im Gletsch.
Travaux sur la voie de garage à Gletsch.

gen-schauer für die nötige Gleismaterialabkühlung sorgten, gingen die Arbeiten doch zügig voran. Eine weitere Gruppe unter der Führung von David Schneider konnte den Werkgraben für Wasserrohr und Elektroleitung am Ende des Gleises in Oberwald mit Feinmaterial abdecken und abschliessend verfüllen. Das nötige Material wurde in unmittelbarer Nähe des Arbeitsplatzes gewonnen und in Handarbeit ausgesiebt. Für beide zuletzt genannten Gruppen war der ständige Ausblick auf das Ziel Oberwald und den Bahnhof ein zusätzlicher Motivationsschub.

Weitere kleinere, aber nicht unwichtige Aufgaben, wie beispielsweise das Erstellen eines Kabel-

grabens und die Kabelverlegung für eine neue Stromversorgung des Blauen Hauses, das Erstellen eines Gerüsts am Lehnenviadukt im km 44,45 oder die Zuarbeit beim Betonieren einer neuen Flügelmauer am Durchlass in Muttbach (km 49,92) rundeten die Bauwoche der Sektion Nürnberg ab. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass die gesamte Gruppe wieder hervorragend durch das Team in der Kantine Gletsch versorgt wurde.

Als verantwortlicher Baugruppenleiter der Sektion Nürnberg darf ich mich bei allen für die wieder unfallfreie Bauwoche und die geleistete Arbeit bedanken.

*Volker Kabisch
(Präsident der Sektion Nürnberg)*



Richten und Schottern bei der Räterisbachbrücke.
Rectifier et ballaster près du pont du Räterisbach.

Rhein-Main

Steffenbachbrücke als Funktionsmodell

Unter den zahlreichen Attraktionen der Furka-Bergstrecke ist die Steffenbachbrücke seit jeher eine besondere. In jedem DFB-Prospekt, in jedem Furka-Kalender, in allen Büchern und Filmen finden sich Abbildungen und Darstellungen.

Viele Brücken sind höher und weiter. Die Besonderheit der Steffenbachbrücke liegt in ihrer Abbaubarkeit, ihrer technischen Finesse und ihrer Geschichte. Sie ist Ausdruck davon, dass hier der Mensch die Vormacht der Natur anerkennt und respektiert – eben «die netteste Brücke unter allen, denn sie gewährt im Winter den Lawinen den Vortritt», wie es ein Journalist formulierte. So verwundert es nicht, dass diese Brücke auch als Modell an vielen Messen und Ausstellungen im Mittelpunkt der Werbung für die Furka-Bergstrecke steht.

Über viele Jahre hinweg gab es bei der Sektion Rhein-Main kein eigenes Brückenmodell. Zu wenigen Anlässen konnten wir Modelle anderer Sektionen als Leihgabe präsentieren. Ansonsten halfen Fotos, Zeichnungen oder Filmaufnahmen den Standbetreuern, die Fragen nach dem Ablauf des Auf- und Abbaus der Brücke zu beantworten – meist unter Zuhilfenahme beider Unterarme.

Schliesslich begann Gerd Kroh, ein Landschaftsmodell der Brücke zu bauen. Während der «Bauphase» noch klappbar, wurde die Brücke aber zugunsten der Befahrbarkeit verschraubt.

Um nun auch den Auf- und Abbau demonstrieren zu können, schuf Hans-Jürgen Kabbe ein einfaches Holzmodell, an dem sich das vereinfachte Prinzip «Mittelteil runter – Seitenteile hoch und zurück» bestens darstellen liess.

Wie aber verlaufen Ab- und Aufbau im Detail, und wie lassen sie sich an einem Infostand allgemeinverständlich vorführen? Den Gedanken, dies mit einem Metallbaukasten zu lösen, gab es schon lange. Bei einer Ausstellung von Modellen aus Märklin-Baukasten-teilen entstanden erste Kontakte zu den «Schraubern». An der Eisenbahn-Ausstellung in Bad-Homburg-Gonzenheim konnten wir

schliesslich ein Mitglied dieser Schrauber-Innung mit der Idee infizieren, die Steffenbach-Brücke aus Märklin-Teilen nachzubauen. Wir versorgten Herrn Röhrig aus Bad Homburg, einen evangelischen Pfarrer im Ruhestand, mit Plänen und Anleitungen und einigten uns auf die Rahmenbedingungen. So sollte das Modell selbst zerlegbar sein, um es besser transportieren zu können. Wenige Tage später kündigte uns Herr Röhrig die Fertigstellung an. Es war ein Modell ganz aus Märklin-Baukastenteilen entstanden, an dem sich der gesamte Auf- und Abbauvorgang detailgetreu demonstrieren liess. Die Unterkonstruktion war aus Holz und in zwei 90cm-Hälften teilbar: Perfekt!

In einem zweiten Arbeitsschritt wurden die Märklin-Schwellen gegen solche aus Holz getauscht, und die Brücke bekam eine Zahnstange, womit die Teile, die nicht dem Baukasten entstammen, schon aufgezählt sind. Schliesslich entstanden eine Zahnradlok und ein Waggon – natürlich aus Märklin-Teilen, und das Modell war komplett.

Vier Wochen nach Baubeginn konnten wir das Modell bei unserem Frankfurter Stammtisch erstmals vorführen. Da diese noch etwas holprig, d.h. ungeübt verlief, schrieb Dietrich Engelmann eine ausführlichere Bedienungsanleitung, die sich in wenigen Punkten von der Originalversion unterscheidet. So wiegen die Modell-Flaschen keine 100 kg und kön-

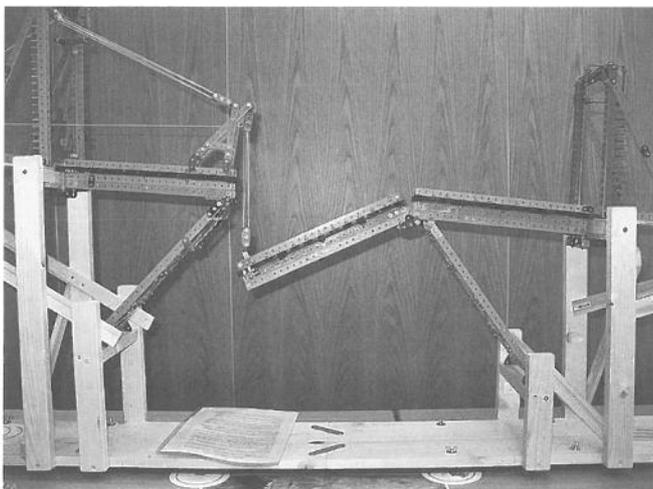
nen deshalb problemlos umgehängt werden, was beim Original nicht geschieht. Ansonsten stellt das Modell den Zustand von 1988 dar: es wird noch von Hand gekurbelt, Laufstege, Geländer, Hilfseilbahn und Sicherungssystem gibt es nicht.

Bereits bei seiner ersten Vorstellung geriet das Modell zur Attraktion: Es füllte den gesamten Abend! Ähnlich verliefen die Vorführungen bei den Stammtisch-Abenden in Mainz, Kassel und Gletsch. Bei den Messen und Ausstellungen, an denen wir das Modell sonst noch präsentierten, hatte unsere «Brückencrew» die meiste Arbeit. Insbesondere die ganz jungen Besucher hatten grosse Freude damit: Sie erfassen blitzschnell den Mechanismus der Brücke und waren stolz, mitkurbeln zu dürfen.

So hat das Brückenmodell im Jahr 2008 mehr als 3000 km zurückgelegt, und für 2009 sind bereits «Auftritte» in Sinsheim und Dortmund bei den dortigen Ausstellungen geplant. Da die Märklin-Baukastenteile ausserordentlich robust und stabil sind, steht einem vielfachen Einsatz auch durch andere Sektionen nichts im Weg.

Solange wir keine verbürgte anderslautende Nachricht erhalten, kündigen wir weiterhin an: das weltweit einzige befahrbare Funktionsmodell der Steffenbach-Brücke, an dem sich alle Montageschritte demonstrieren lassen!

Joachim Ziegler



Modell der Steffenbachbrücke
Modèle du pont du Steffenbach

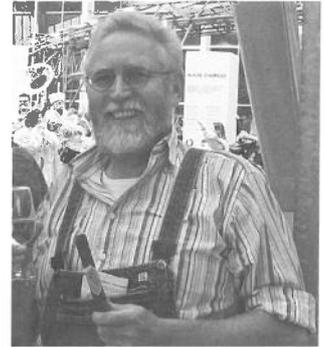
Rhein-Neckar

Im Gedenken an Robert Korn

Robert Korn hat uns nach längerer Krankheit am 12. Februar 2008 verlassen. Als Mitglied der Sektion Rhein-Neckar hat er in den Bauwochen als Logistikfronni gearbeitet. Er war während vieler Jahre für die Dampfbahn tätig. Viele Leute kannten ihn von Begegnungen in der Kantine. Robert reiste immer mit seinem Schneckenhaus (Wohnmobil) an. Manchmal brachte er auch seine Frau Sylvia mit. Aus verschiedenen Gründen kommt der Nachruf hier mit grosser Verspätung. Gern nutzen wir aber die Gelegenheit, für den gu-

ten Freund, den wir verloren haben, ein erstes Jahresgedächtnis zu halten.

VFB-Sektion
Rhein-Neckar



Robert Korn – geb: 27.11.1947 –
gest:12.02.2008 / Né 27.11.1947
– décédé 12.2.2008

Wichtige Adressen auf einen Blick

Stiftungsrat SFB

SR-Präsident

Peter Schwaller
Lägernweg 9
CH-5304 Endingen
Telefon P 056 242 15 14
Mobile N 079 374 50 17
stiftung.praesident@dfb.ch

SR Vertreter VR DFB AG

Claude Wenger
Tönismatt 5
CH-6318 Walchwil
Telefon +41 41 534 27 36
Mobile +41 79 200 23 65
claud.wenger@dfb.ch

SR Vertreter VFB

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

SR

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

SR

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

SR

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

SR

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

Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)

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

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

VR

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

VR

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

VR

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

VR

Hans Tribolet
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

DFB Zentralvorstand (ZV)

Präsident

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

Mitglieder-Service

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

Finanzen

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

Kommunikation/Anlaufstelle VFB

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

Sekretär

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

Vizepräsident/Aufgaben D/NL

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

DFB Services

Reisedienst

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

Souvenirhandel DFB

Martin Fränsing
Reussstrasse 7
CH-6460 Aitdorf
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

ALSF
Philippe Roux
Case postale
1142 Pampigny
Tel/Fax 021 964 30 57

Gotthard

Stefan Gretener
Marktgasse 17
CH-4600 Oiten
Telefon +41 62 212 48 28
Mobile +41 79 659 34 55
vfb-gotthard@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-7206 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-Schlaffli
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. +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
Bothestrasse 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

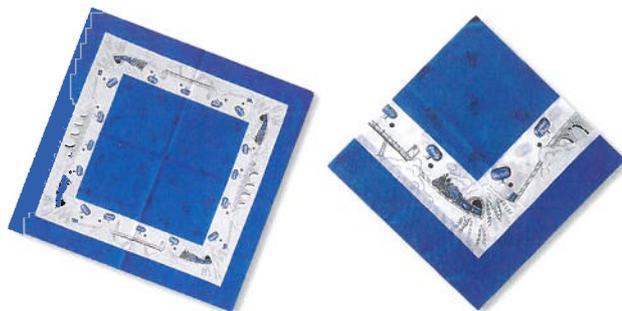
Hans Croes
Rietgors 21
3271 XC Mijnsheerenland NL
Telefon +31 186 60 28 19
Fax +31 186 604 843
Mobile +31 653 283 064
vfb-niederlande@dfb.ch
vfb-nederlande@dfb.ch

Belgien

Geert De Backer
Jan Britostrat, 40
BE-8200 Brugge
Tel./Fax 0032 5038 48 36
Mobile 0032 47590 67 99



- ① **Windlicht 2-teilig**,
Glas/Metall, H ca. 19 cm,
Zylinder hellblau satiniert,
mit DFB-Logo, original RASTAL
CHF 25,00



- ② **Exklusives Nicky-Tuch «Furka»**,
blau, ca. 53x53 cm, 100% Baumwolle,
im Appenzeller Stil, mit DFB-Motiven: Züge,
Brücken, Tunneln, Orts-/Stationsschilder
CHF 9.50



- ③ **Mini-Magnet Set Lok DFB1**
mit blauem Waggon, L ca. 10 cm
CHF 9.50



- ④ **Set mit 8 Magnet-Täfelis**
DFB Motive, in Klarsichtbox 9x7 cm
CHF 9.50



- ⑤ **Mini-Magnet Set Lok FO4**
mit rotem Waggon
CHF 9.50



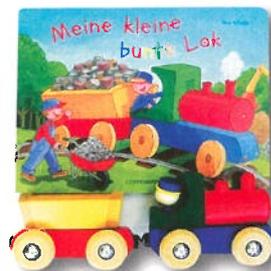
- ⑥ **Herziger «Heizer-Bär»**
trägt Halstuch mit Schweizerkreuzen,
Grösse ca. 30 cm, Plüsch
CHF 20.00



- ⑦ **DVD Furka-Bergstrecke**
Realp-Gletsch-Oberwald
in Zusammenarbeit mit VFB Sektion NL,
80 Min., interaktiv, d, e, f, i
CHF 29.90



- ⑧ **Originelles Mousepad**
ca. 19.5x24 cm
CHF 15.00



- ⑨ **«Meine kleine bunte Lok»**
Bilderbuch zum Vorlesen
für Kinder ab 1 ½ Jahren,
mit schönem Holzzug (ca. 23 cm lang)
CHF 28.30

Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
Stück									

**Weitere Artikel unter
www.dfb.ch**

Name: _____ Vorname: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____ Tel. (für Rückfragen): _____

D.a.d.F. 1/2009

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

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten. Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.- berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.-.