

Sie ist da!



Die HG4/4 Nr. 704 ist auf der Furka angekommen und absolviert ihre ersten Probefahrten.

Die Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke berichten anlässlich der Fertigstellung der HG4/4 über den Tag des offenen Tores in Uzwil, die Überführung nach Realp und die ersten Tage auf der Furka in einem [Newsletter](#) mit vielen Links zu Bildern und Videos.

Den Genuss wollen wir Ihnen natürlich nicht vorenthalten, viel Vergnügen!

Meldungen von der Furka

Murgang

Am 19. Juli schaffte es am Abend eine heftige lokale Gewitterzelle im Raum Muttbach einen Murgang auszulösen und das Trasse der Bahn zwischen Muttbach und Bahnübergang auf einer Länge von 10 Metern rund 80 cm tief mit Schutt zuzudecken. Dank rechtzeitiger Alarmierung gelang es einem noch in der Nacht ausgerückten Detachement, unter der Leitung von Marcel Gwerder, die Strecke mit Einsatz eines Baggers zu räumen. Um 02:30 erfolgte die Meldung: Strecke frei / Langsamfahrt beachten. Einmal mehr haben die Freiwilligen der DFB ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt, ohne dass die Passagiere am Folgetag etwas davon mitbekamen.

Freude macht auch der Baubeginn der Wagenremise Realp wo dank einer günstigen Konstellation ein Teil des Aushubs, sowie des Humus, beim nahegelegenen Kraftwerksprojekt Urseren II Verwendung fanden. Diese Lösung war für beide Parteien finanziell interessant und erst noch ökologisch sinnvoll. Ebenfalls bereits realisiert ist die Verbreiterung des Durchlasses des Stockentalbachs – diese wird für die Umfahrungspiste während des Baus und später die

Gleisanlage benötigt. Entlang der Schweigstrasse wurden im Bereich der Baustelle grossformatige Informationstafeln über das Bauvorhaben aufgestellt. Damit hoffen wir die Besucher unserer Bahn und weitere Passanten über unser Projekt zu informieren und allenfalls sogar weitere Spender für die Restfinanzierung zu gewinnen.

Waldbrandgefahr

Um Waldbrände zu verhindern, arbeitet die DFB mit einem ausgeklügelten Konzept zur Brandverhütung. Bereits im Vorfeld der von Juni bis Oktober dauernden Betriebssaison wird eine Schneise links und rechts der Strecke von brennbarem Material gesäubert. Ausserdem wird an den Böschungen das Gras gemäht, um den glühenden Kohleteilchen möglichst wenig Nahrung zu bieten. Vor jedem Fahrtag wird die Brandgefahr beurteilt. Sofern der Boden nass ist, sind keine Massnahmen erforderlich. Bei mässiger Trockenheit wird die Strecke vor der Durchfahrt des Zuges mit zahlreichen, entlang der gefährdeten Strecke montierten Sprinklern ausgiebig befeuchtet. Das dazu nötige Wasser kommt aus einem nahen Bergbach. Bei erheblicher Waldbrandgefahr folgt zusätzlich zum Sprinklereinsatz jedem bergwärts fahrenden Dampfzug ein von einer speziell instruierten Mannschaft begleiteter Löschzug. Er verfügt über 1000 Liter Wasservorrat und über eine Motorspritze, mit der allfällige Böschungs- oder Grasbrände im Entstehungsstadium gelöscht werden können. Bei extremer Brandgefahr werden die Züge zwischen Oberwald und Gletsch mit einer von der MGBahn gemieteten Diesellokomotive geführt.

Soweit zur Theorie: Als Folge der anhaltenden Trockenheit und der hohen Waldbrandgefahr musste die DFB erstmals seit vielen Jahren ab dem 18. Juli den Dampfbetrieb auf der Strecke Oberwald - Gletsch komplett einstellen und alle Züge mit Dieseltraktion fahren. Dabei kamen zwei verschiedene Systeme zur Anwendung: Im Einzugbetrieb fuhren die Züge durch, in Gletsch wurde einfach die Lok gewechselt. Im Mehrzugbetrieb am Wochenende musste dann zum «Inselbetrieb» Gletsch - Oberwald übergegangen werden. Alle Dampfzüge endeten in Gletsch und die Passagiere mussten auf die zwischen Gletsch und Oberwald pendelnde Dieselkomposition umsteigen. Der offene Aussichtswagen erfreute sich angesichts der sommerlichen Witterung grösster Beliebtheit. Die Umstellung des Betriebskonzepts gelang reibungslos und stiess bei den Fahrgästen nach entsprechender Information auf viel Verständnis.

Aufgrund der akuten Brandgefahr konnte auch die erste Cäsar Ritz Charterfahrt am 14. Juli im Abschnitt Niederwald- Oberwald nicht mit Dampftraktion verkehren, sondern wurde mit einem Triebwagen der MGBahn geführt.

Inzwischen hat sich die Situation entspannt und seit dem 11. August ist die wird auch zwischen Gletsch und Oberwald wieder mit Dampf gefahren.

Halbzeit

Die Saison hat auch schon wieder die Halbzeit überschritten, die DFB dankt allen Mitarbeitern!

Kadermitarbeiter gesucht

Die personelle Erneuerung der DFB, insbesondere auch der Führungspositionen, ist ein permanenter Prozess. Aktuell suchen wir für die Geschäftsleitung einen „Leiter Informatik“ sowie einen „Leiter Rückwärtiges“, umfassend Unterkunft / Gastronomie, Logistik, Immobilien und Sekretariat. Wer sich angesprochen fühlt, oder jemanden in seinem Umfeld kennt, der für einen der genannten Aufgaben geeignet und interessiert sein könnte, nimmt unverbindlich Kontakt mit dem DFB Personaldienst, Markus Russi, personal.leitung@dfb.ch / Tf 033 335 18 66 auf oder füllt auf der DFB Webseite das Anmeldeformular für freiwillige Mitarbeit aus.

In eigener Sache

Die Sektionsabende in Stuttgart finden in der Regel am 1. Dienstag im Monat ab 18:30 Uhr im „Haus am See“ in Stuttgart-Hofen statt. Aktuelle Hinweise finden Sie auf [unserer Homepage](#).

