



Impressum

Herausgeber/Verlag:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
www.dfb.ch/verein
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
www.dfb.ch/ag
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke
www.dfb.ch/stiftung
Jubiläumsschrift
25 Jahre Wagenwerkstatt Aarau

Redaktion

Heinz Unterweger, heinz.unterweger@dfb.ch

Herstellung, Druck

ZT Medien AG
4800 Zofingen

Auflage

2'000 Exemplare
Die Jubiläumsschrift ist eine Beilage zu einem Teil der Auflage des „Dampf an der Furka“. Sie ist im Abonnementspreis inbegriffen.

Bildautoren

Werner Beer, Jürg Morf, Beat Moser, Harald Salzmann, Heinz Unterweger, Jean Claude Zimmerli, Urs Züllig

Glossar

BFD Brig-Furka-Disentis-Bahn (später FO)
BVZ Brig-Visp-Zermatt-Bahn
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke
FO Furka-Oberalp-Bahn
LSE Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
(heute Zentralbahn)
MGB Matterhorn Gotthard Bahn
(Fusion von FO und BVZ)
RhB Rhätische Bahn
SBB Schweizerische Bundesbahnen
SIG Schweizerische Industrie-Gesellschaft
(Neuhausen am Rheinflall)
VFB Verein Furka-Bergstrecke
WRR Wagenremise Realp
WWA Wagenwerkstatt Aarau

Inhalt

- 3 Editorial
- 4 Grusswort Stadt Aarau
- 5 Glückwünsche DFB AG
- 6 Geschichte der Wagenwerkstatt
- 7 Wagenrevisionen 1994 bis 2019
- 9 Aufbau und Konstruktion der Wagen
- 11 Ablauf einer Wagenrevision
- 14 Spezielle handwerkliche Fertigkeiten
- 16 Unterstützende Lieferanten
- 17 Finanzierung der Wagenrevisionen
- 18 Die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt
- 20 Das Werkstatt-Team als soziale Gemeinschaft
- 21 Darum mache ich mit; Mitarbeiter-Interviews
- 23 Besucher in der Wagenwerkstatt
- 24 Werbeaktivitäten
- 25 Der Reisedienst der Sektion
- 26 Einsätze auf der Bergstrecke
- 27 Das Projekt Wagenremise Realp



Ein Vierteljahrhundert Wagenbau

Angefangen als quasi Nothelfer mit einfachen Arbeiten in einfacher Umgebung ... heute eine kleine Fabrik und Kompetenzzentrum der DFB für historische Personenwagen. Das ist kurz zusammengefasst der Werdegang der Wagenwerkstatt Aarau. Er war möglich dank dem Engagement begeisterter Eisenbahnfreunde, die der Furka-Virus voll in Beschlag genommen hat. Sie waren und sind überzeugt, dass mit Zielstrebigkeit und unermüdlichem Einsatz Grosses geleistet werden kann. Die wunderschönen nostalgischen Dampfzüge über die Furka-Bergstrecke mit historischen Personenwagen, die wie frisch aus der Fabrik strahlen, sind Lohn und Ergebnis dieser Anstrengungen.

Neben diesem Einsatz verdankt die Wagenwerkstatt Aarau ihre Entwicklung auch günstigen Umständen und wohlwollenden Unterstützern, dank denen z.B. der Beginn in der alten Werkstatt an der Industriestrasse zu tragbaren finanziellen Bedingungen möglich war. Durch persönliche Kontakte von Werkstattmitarbeitern konnte über die Jahre ein leistungsfähiger Maschinenpark zusammengetragen werden, der trotz ersichtlichem Alter für die Revisionsaufgaben an – auch alten – Wagen bestens geeignet ist.

Ein Schock war die Nachricht vom Projekt der Gesamtüberbauung und des Stadionbaus auf dem Areal der alten Werkstatt und es war wieder Glück und das wohlwollende Entgegenkommen der Stadt Aarau, dass wir im leerstehenden alten Schlachthof eine neue Bleibe finden konnten. Es gab viele Anpassungs- und Umbauarbeiten zu leisten, um die Räumlichkeiten für die neue Verwendung einzurichten. Das Ergebnis ist eine leistungsfähige und für unsere Aufgaben gut geeignete Infrastruktur, aus der in einem etwa zweijährigen Rhythmus neuwertige

ge Wagen den Weg zur Furka aufnehmen.

Es darf nicht vergessen werden, dass zum Gelingen der Revisionen neben der hervorragenden Leistung der Werkstattmannschaft auch die Unterstützung vieler Sponsoren und die günstigen bis kostenlosen Lieferungen von befreundeten Firmen wesentlich beitragen. Nur so ist es möglich, die Wagen der Dampfbahn ohne finanzielle Belastung für den Einsatz auf der Bergstrecke zur Verfügung zu stellen.

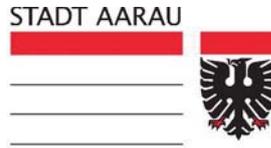
Der alles andere als ruhende Pol unseres Unternehmens Wagenwerkstatt Aarau ist unser Werkstatteleiter Werner Beer. Auf ihn gehen die Anfänge der Aktivitäten zurück, er hat sich das Knowhow für die Revision der Wagen erarbeitet, er leitet technisch und organisatorisch die Arbeiten und kann wohl als Patron der Werkstatt bezeichnet werden – auch wenn er keine Saläre zahlen kann und



*Werkstatteleiter
Werner Beer*

muss. Die Wagenrevisionen sind so etwas wie sein Lebenswerk und die Werkstatt ist «sein» Betrieb.

In dieser Jubiläumsschrift versuchen wir, die 25 Jahre Wagenwerkstatt zusammenzufassen und auch etwas den Blick hinter die Kulissen zu öffnen. Wir sind stolz auf die vergangenen Leistungen und hoffen, sie weiter erbringen zu können, mit engagierten Mitarbeitern, mit grosszügigen Unterstützern und in unserer tollen Werkstatt.



Grusswort Jubiläum 25 Jahre Furka-Bergstrecke Wagenwerkstatt Aarau

Liebe Leserin, lieber Leser

Ich freue mich, dass die Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke das 25-jährige Jubiläum der Wagenwerkstatt Aarau feiern kann. – Herzliche Gratulation dem Verein und all seinen Mitgliedern und vielen Dank für das Engagement zu Gunsten eines wichtigen Denkmals der Industriegeschichte unseres Landes.

Die Stadt Aarau hat den Verein Furka-Bergstrecke bei der Suche nach Lokalitäten immer gerne unterstützt. Mit dem heutigen Vereinslokal im ehemaligen Schlachthof der Stadt Aarau sind aus Sicht der Stadt drei wichtige Ziele erreicht: Erstens ist ein wesentliches Entwicklungsgebiet im Eigentum der Stadt Aarau mit einer sinnvollen temporären Nutzung belebt; zweitens ermöglicht der Verein Furka-Bergstrecke vielen aktiven Mitgliedern eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung; und drittens schliesslich trägt die Aargauer Sektion des Vereins mit ihren Arbeiten den Namen der Stadt Aarau in positiver Weise in die Region und in die ganze Schweiz hinaus.

In diesem Sinne danke ich dem Verein Furka-Bergstrecke – auch im Namen des Stadtrats - herzlich für seine Aktivitäten hier in Aarau und wünsche ihm und all seinen Mitgliedern alles Gute und eine erfolgreiche Zukunft.

Dr. Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident

Hil, 27.12.2018



Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG gratuliert

Alles Gute zum Jubiläum 25 Jahre Wagenwerkstatt Aarau!

Was wäre die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ohne die VFB Sektion Aargau und ihre Wagenwerkstatt? Eine Dampfbahn, zwar mit Lokomotiven aber ohne Personenwagen... Und wie kämen die 28'000 glücklichen Passagiere in den Genuss einer Reise über die Furka? Damit ist die zentrale Rolle der Wagenwerkstatt Aarau als „Kompetenzzentrum für Personenwagen“ für die Bahn klar und deutlich umrissen.



Der Begriff „Kompetenzzentrum“ trifft für die Wagenwerkstatt Aarau und ihre Mitarbeiter uneingeschränkt zu. Mit Ausdauer, Präzision, Detailtreue und handwerklichem Geschick entstehen in Aarau originalgetreue Wunderwerke historischer Personenwagen für die Furkabahn. Und wenn dann nach vielen Jahren harten Einsatzes an der Furka die Witterung einem Holzkastenwagen arg zugesetzt hat, darf er für eine Hauptrevision wieder an seinen Geburtsort zurück. All diese Leistungen werden notabene ohne finanzielle Belastung der DFB AG erbracht.

Die Wagenwerkstatt versteht sich nicht nur auf ihr Handwerk, sondern auch auf die Öffentlichkeitsarbeit und schafft es mit dem alljährlichen „Tag der offenen Wagenwerkstatt“ Interessenten für ein Mitmachen in den Werkstätten oder als Vereinsmitglied zu begeistern.

Die Schmuckstücke aus Aarau sind ein prägender Bestandteil jeder „Reise wie vor 100 Jahren“ über die Furka, egal ob auf Holzbänken oder in der noblen Polsterklasse.

Das schönste Geschenk zum Jubiläum hat sich die VFB Sektion Aargau als Betreiberin der Wagenwerkstatt gleich selbst gemacht. Gerade rechtzeitig zum Jubiläum wird auch die langersehnte Wagenremise in Realp Wirklichkeit. Damit werden die Schmuckstücke aus Aarau in Zukunft im Sommer ausserhalb der Einsatzzeiten und während des ganzen Winters optimal, vor dem Unbill der Witterung geschützt, ein verlängertes Leben geniessen können. Ohne die massive Unterstützung aus Aarau hätte dieses Projekt wohl noch lange in den Schubladen geschlummert...

Die ganze Dampfbahn Familie beglückwünscht die Wagenwerkstatt Aarau und ihren umsichtigen Leiter Werner Beer zu ihrem 25. Geburtstag und hofft, dass auch in den nächsten 25 Jahren in Aarau weiterhin tüchtige Mitarbeiter mit viel Herzblut ihr Hobby zugunsten unseres gemeinsamen einmaligen Kulturguts an der Furka pflegen mögen. Ein grosses Dankeschön für die Unterstützung und kameradschaftliche Zusammenarbeit zum Wohle unseres gemeinsamen Projekts.

Urs Züllig
Geschäftsleiter DFB AG

Vom Sitzgestell zum Personenwagen

Heinz Unterweger, Werner Beer

Die Generalversammlung der VFB-Sektion Aargau entschied 1994 eine Werkstatt einzurichten, um effizienter zur Bereitstellung des damals dringend benötigten Materials beizutragen. Bis anhin hatten Vereinskollegen in anderen Werkstätten der Furka-Familie, z.B. in Goldau, mitgewirkt. In einer Halle der Maschinenfabrik Aeschbach in Aarau fand sich ein geeigneter und bezahlbarer Ort, der für die Mitarbeiter gut erreichbar war. Man begann in einem kleinen Teil der Aeschbach-Halle mit Arbeiten an Sitzen für den Aussichtswagen C 2353, an Signalen, Schlafcontainern etc.



Die erste Wagenwerkstatt an der Industriestrasse bot zwar ausreichend Platz, verfügte aber über eine bescheidene Infrastruktur

Erste Revision 1995

Bereits 1995 stand mit dem BC⁴ 454 (ex SBB Brünig), dem späteren ABD 4554, der erste Wagen in der Halle. Das Chassis und das Fahrwerk waren vorher in der Werkstatt Goldau revidiert und dem DFB-Standard angepasst worden. Dem Wagen fehlte jede Inneneinrichtung, da er zuletzt als Reparaturwagen im Einsatz war. In Aarau wurde der komplette Innenausbau (Abteil 1. Klasse, Abteil 2. Klasse, Gepäckabteil) erstellt incl. Dampfheizung und Elektroinstallation. Auch die Aussenverkleidung und das Dach wurden überprüft, wo nötig überarbeitet und abgedichtet. Diese erste Revision war in allen Teilen Neuland für Aarau und legte den Grundstein für die spätere Qualifikation als Kompetenzzentrum für die Revision historischer Personenwagen.

Kompetenzzentrum der DFB

Dem ABD 4554 folgten der B 4253 als ähnliches Projekt und der erste Original-Furka-Wagen, der Zweiachser B 2204, der als C 204 zur Erstausrüs-

tung der Furkabahn im Jahr 1914 zählte. 2001 bis 2003 revidierten die Aarauser Wagenbauer als erste Totalrevision den Vierachser B 4229. Dieser Wagen wurde aus dem Chassis des Güterwagens J 2407 der BVZ und dem Kasten des B 40 der LSE zusammengesetzt. Die grundlegende Revision stellte quasi die Meisterprüfung für die Wagenwerkstatt Aarau dar, die nun die einzige Werkstatt der DFB für die historischen Personenwagen war.

Die Revisionen an den Personenwagen bedingten eine Ausweitung der Werkstattfläche und eine zunehmend verbesserte maschinelle Ausrüstung. Dank persönlichen Kontakten von Mitarbeitern konnte ein ansehnlicher Maschinenpark – z.B. eine komplette Schreinereiausrüstung, Bohrmaschinen, Fräsmaschinen, Drehbänke – quasi zusammengebetzelt werden. Die für uns noch sehr wertvollen und brauchbaren Maschinen wurden von den Vorbesitzern ausgemustert und uns zur Verfügung gestellt, anstelle sie zu verschrotten. Unser Motto: Historische Maschinen revidieren historische Wagen.

Umzug wegen Bauprojekt

Die Aeschbachhalle bot ausreichend Platz für unsere Aktivitäten, war baulich aber in einem sehr schlechten Zustand. Bei Regenwetter mussten wir



Die Montagehalle im alten Schlachthof der Stadt Aarau wurde von uns mit einem Kran und Rolltoren ausgerüstet

die wertvollen Wagen und Maschinen mit Plastikplanen vor dem eindringenden Wasser schützen, so dass es in der Halle vielfach wie auf einem improvisierten Flüchtlingslager aussah. Etwa 2005 entstanden die ersten Pläne für ein neues Fussballstadion im Bereich des Aeschbach-Areals, was das Ende unserer Wagenwerkstatt an diesem Ort bedeutete.

Wir bekamen früh Wind vom Projekt, das sich später noch mehrfach wandelte, und konnten erreichen, dass uns die Stadt Aarau den leerstehenden alten Schlachthof zu für uns tragbaren Bedingungen zur Verfügung stellte.



Blick in die Schreinerei. Die Werkstatt ist mit gesponserten Maschinen gut ausgerüstet.

Es gab sehr viel Arbeit zur Anpassung der Räumlichkeiten an unsere Bedürfnisse wie Nivellierungen von Böden, Einbau von Rolltoren, Einbau eines Hallenkranes, Elektroinstallationen, Druckluftversorgung, Brandschutzmassnahmen etc. etc., die uns von 2007 bis 2009 beschäftigten. Der Vierachser ABD 4558 war 2009 der erste Wagen, der die neue Wagenwerkstatt an der Rohrerstrasse revidiert verliess und auf einem Tieflader den Weg Richtung Realp nahm. Mittlerweile ist die 17. Revision eines Wagens in Gang (einige Wagen waren schon das zweite Mal in Kur) und für Arbeit in den kommenden Jahren ist gesorgt.

Die Wagenwerkstatt im alten Schlachthaus bietet eine sehr gute Infrastruktur für die Revisionen der historischen Personenwagen. Es bleibt zu hoffen, dass uns diese Räumlichkeiten möglichst lange zur Verfügung stehen. Neben den Leistungen, die wir für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erbringen, tragen wir mit unseren für die Region etwas aussergewöhnlichen Aktivitäten auch zur Bekanntheit und zum Image der Stadt Aarau bei.

Von Schrott zu Glanz

Die Wagenrevisionen von 1994 bis 2019

Werner Beer



Ein Dampfzug mit „Aargauer Wagen“

Die DFB musste in ihren ersten Jahren den Wagenpark von null an aufbauen und war dankbar, dass sie Material von befreundeten Bahngesellschaften übernehmen konnte. Die Wagen mit Erstinbetriebsetzung im frühen 20. Jahrhundert oder noch früher waren im Laufe der Zeit zweckentfremdet und z.B. zu Werkstattwagen umgenutzt worden. So setzt sich der Park an Personenwagen der DFB bezüg-

lich Herkunft recht bunt zusammen. Die historischen Personenwagen stammen zum Teil von der Erstausrüstung der Furkabahn im Jahr 1914, aber auch von anderen Bahngesellschaften wie der BVZ, der Brünigbahn und der LSE. In jedem Fall zeigten die Wagen bei der Übernahme schwere Spuren des Zahns der Zeit oder sie waren sogar unfallgeschädigt. Vielfach waren die Wagenkästen in Holzbau-



Neubau des Kastens des AB 4462



Der AB 4453 strahlt im DFB- Kobaltblau

Wagen- Nummer	Rev. Nr.	Ablie- ferung	Baujahr	Revision Chassis	Revision Kasten	Revision Innenausbau
ABD 4554	1	1998	1928	In Goldau	Totalrevision	Neubau aller Teile
B 4253	2	2000	1927	In Goldau	Totalrevision	Neubau aller Teile
B 2204	3	2001	1914	Fertigstellung	Neubau-Fertigstellung	Neubau-Fertigstellung
B 4229	4	2004	1935	Totalrevision	Totalrevision	Neubau aller Teile
C 2353	5	2004			Umbau für Rollstühle	Umbau für Rollstühle
C 2354	6	2005			Umbau für Rollstühle	Umbau für Rollstühle
BD 2502	7	2006	1914	Fertigstellung	Neubau-Fertigstellung	Neubau-Fertigstellung
B 4222	8	2007	1890	Totalrevision	Totalrevision	Neubau aller Teile
AB 4453	9	2008	1927			Einbau 1. Klasse-Abteil (vormals B 4253)
ABD 4558	10	2009	1925	Drehgestelle in Realp	Totalrevision	Totalrevision nach 13 Jahren Einsatz
B 2206 B 2210	11,12	2011	1914	Totalrevision	Neubau	Neubau aller Teile
B 4233	13	2013	1890	Totalrevision	Totalrevision	Neubau aller Teile
ABD 4554	14	2015	1928	Drehgestelle in Realp	Totalrevision	Revision R3 nach 16 Jahren Einsatz
AB 4462	15	2016	1914	Totalrevision	Neubau	Neubau aller Teile
AB 4453	16	2018	1927	Drehgestelle in Realp	Kastenrevision	Revision R3 nach 16 Jahren Einsatz
BD 2503	17	2019	1914	Totalrevision	Totalrevision/Umbau	Neubau aller Teile
B 4231	18	2020	1914	Totalrevision	Neubau	Neubau aller Teile

Die in der Wagenwerkstatt Aarau seit ihrer Gründung im Jahr 1994 durchgeführten Revisionen

weise derart verrottet, dass nur mehr der Abbruch blieb, um die Chassis weiter zu verwenden.

Bedingungen für den Einsatz auf der Furka-Bergstrecke

Um die Wagen auf der Bergstrecke einsetzen zu können, mussten sie die nachstehenden Bedingungen erfüllen oder entsprechend umgebaut werden:

- Bremszahnrad System Abt
- Vakuumbremsanlage
- Zentralpuffer und Kupplungen nach FO/RhB-Norm

Schwerpunkt Wagenkästen

Ihrer Vorgeschichte entsprechend variierte der Zustand der Wagenkästen von «stark mitgenommen» bis «nicht vorhanden», während die Chassis und Fahrwerke zwar revisionsbedürftig, aber grundsätzlich in brauchbarem Zustand waren. Dementsprechend lag der Hauptaufwand der Revisionen meist beim Wagenkasten und der Inneneinrichtung. Nicht

mehr Brauchbares wurde originalgetreu ersetzt, Abgenutztes überarbeitet und nicht mehr vorhandene Wagenkästen originalgetreu nachgefertigt. Erklärtes Ziel unserer Revisionen ist, der DFB betriebssichere Schmuckstücke abzuliefern, die den Fahrgästen den Komfort und die Atmosphäre des frühen 20. Jahrhunderts vermitteln.

Blaue und rote Züge

Die Tabelle listet die seit den ersten Tagen der Wagenwerkstatt in Aarau durchgeführten Revisionen auf. Mit diesen historischen Personenwagen werden die Regelzüge der DFB geführt. Eine Besonderheit der DFB ist, dass ein Teil der Wagen rot, ein Teil blau ist. Blau ist die «Corporate Identity» der DFB und wurde in den Anfangsjahren ausschliesslich verwendet. Als die ersten Original-Furka-Wagen zur Revision kamen, entschied man sich, für diese Wagen das originale Rot beizubehalten. Heute werden die Zugkompositionen entweder einheitlich rot oder einheitlich blau geführt.

Aufbau und Konstruktion der historischen Personenwagen

Leichtbauweise mit Holz

Werner Beer

Unsere historischen Personenwagen stammen alle vom gleichen Schweizer Hersteller SIG in Neuhausen am Rheinfall. Sie wurden an verschiedene Bahnen (SBB, RhB, BVZ, Brünigbahn, BFD (FO) usw.) geliefert. In der Zeitspanne zwischen 1890 und 1935 erbaut, weisen sie mit wenigen Abweichungen das gleiche Konstruktionskonzept auf.

Holzkasten auf Stahlchassis

Auf einem kräftigen Stahlchassis, bestehend aus zusammengenieteten Norm-Winkel- und U-Profilen, ruht ein nicht selbsttragender Holzkasten. Dieser Kasten, als Gerippe ausgebildet, ist innen mit Holzplatten und aussen mit Blechen verkleidet. Die Inneneinrichtung ist am Boden, den Wandpfosten oder an den Dachspanten angeschraubt. Bei den 2-Achsern sind Puffer, Kupplungen, Bremsanlage und Achslager fest mit dem Chassis verbunden. Die längeren Vierachser haben zwecks Kurvengängigkeit Drehgestelle, in die auch ein Teil der Bremsanlage eingebaut ist.



Technik im Chassis

Die Stossvorrichtung besteht aus einem Mittelpuffer. Die Zugvorrichtung aus zwei links und rechts vom Puffer angeordneten Schraubenkupplungen bzw. Haken, die über eine Waage (Balancier) hinter dem Puffer federnd verbunden sind. Diese Konstruktion (RhB, MGB) gewährt sehr gute Kurvengängigkeit bis hin zu 45 m Radius (Bernina).



Die Schraubenkupplung und der Haken der Zugvorrichtung sind hinter dem Puffer über eine Waage federnd mit dem Chassis verbunden

Das Herz der Bremsanlage ist ein Vakuumzylinder, dessen Kolben eine grosse Zugkraft erzeugt. Diese wird über Stangen und Hebel zu den Bremsklötzen geleitet. Ein Teil davon (durch die Hebellängen festgelegt) gelangt zur Bremstrommel des Bremszahnades, über das jeder Wagen verfügt. Die Spindel der Handbremse wirkt wie der Brems-Zylinder direkt in dieses Hebelsystem ein. Weiter sind noch Batteriekasten, Alternator und verschiedene Kabel und Verteiler mit dem Sicherungskasten der Elektrik im Chassis untergebracht.

Wagenkasten

Das Kastengerippe ist ein verschraubtes Gebilde aus Holzbalken, Pfosten, Streben, Bindern und Spanten. Alle Verbindungen sind gezapft (Zapfen



Zapfen, Nuten und Verschraubungen geben dem Wagenkasten seine Stabilität

und Loch) und mit Stahlwinkeln verstärkt. Geklebte Verbindungen würden unter dem Einfluss der Vibrationen reissen. Alle Konstruktionselemente, die wie die Traversen der Fenstersimse nicht von aussen sichtbar sind, sind statt aus Holz mit rostfreien Profilen (V2A-Stahl) ausgeführt.



Der Vakuumzylinder erzeugt die Bremskraft



Das Wageninnere präsentiert sich in warmen Holzönen

Holzüren schliessen die offene Einstiegsplattform zum Passagiererraum ab. Im Innern finden wir einladende historische Holzbänke mit Eschenlatten und sauber ausgerichteten polierten Messingschrauben. In der ersten Klasse steht mehr Platz für Beine und Sitzkomfort in den bequemen Polsterbänken bereit. Schmankerl sind die bestickten Kopftücher. Die Senkfenster laufen geräuschlos in mit Filz ausgelegten Nuten. Der Mechanismus der Fensterschere mit einer starken Gegenfeder unter den Fenstern hält sie in jeder Öffnungsposition.

Stoffstoren schirmen blendenden Sonnenschein ab und das Glas Wein kann auf dem Fenstertischli abgestellt werden. Abfallbehälter und Wand-Armlehne ergänzen den Fensterbereich. Gepäckablagen für Hut und Rucksäckli fehlen ebensowenig wie die Dampfheizung, die die Wärme des Lok-Dampfes über Rippenrohre an die Umgebung abgibt. Die hel-

len Innenwände sind in Birkenholz gehalten, alle Deckleisten und sichtbaren Konstruktions-Holzflächen bestehen aus Eichenholz, die Bankge-



Die Dampfheizung nutzt die Abwärme der Lokomotive und sorgt für ein angenehmes Klima auch in der kühleren Jahreszeit

stelle aus Buchenholz und in der 1. Klasse aus Nussbaum. Den Dachbereich zieren die hochglanzpolierten Innenlüfter und Lampensockel der Innenbeleuchtung.

Die Aussenhaut ist Alu-Blech

Das Dach decken querliegende Bleche ab, die an den Stössen mit Gurten niedergeschraubt und mit Silikon abgedichtet sind. Darunter befindet sich eine Unterdachfolie - für alle Fälle.

Die Aussenwände der Wagen sind mit Alublechen verkleidet. Alle Fugen und Stossstellen sind mit Deckprofilen abgedichtet. Verwendet werden nur rostfreie Schrauben. Die Wagenfarben sind Rot RAL 3003 oder Kobaltblau RAL 5013, die Chassis sind tiefschwarz lackiert. Es werden nur Zweikomponenten-Farben und -Lacke verwendet. Wichtig und sehr aufwändig sind die Wagenbeschriftungen: Das Bahnlogo in Schattenschrift ist in drei Farben ausgeführt, alle anderen Schriften sind in Gelb, die technischen Informationen weiss am schwarzen Chassis.

Ablauf einer Wagenrevision

Gute Planung ist die halbe Revision

Werner Beer

Einer Wagenrevision in Aarau geht eine sorgfältige Planung und Abstimmung mit der DFB voraus. Der Zeitpunkt richtet sich nach der Verfügbarkeit eines Ersatzwagens während der Revision und nach Platz und Ressourcen in der WWA. Es wird ein Pflichtenheft erstellt, das die Revisionstiefe und allfällige Umbauten festlegt. Der Transport des Wagens nach Aarau erfolgt meist am Saisonende, um ihn vor dem Stress einer weiteren Überwinterung im Freien zu bewahren.

Erste Arbeiten in der WWA sind die Nummerierung der Fenster, die Bereitstellung der erforderlichen Zeichnungssätze aus dem Archiv oder auch die aufwändige Neuanfertigung von Zeichnungen bei der Erstrevision eines Wagentyps. Ebenso erstellen wir jeweils eine detaillierte Fotodokumentation als Hilfsmittel für die Revisionsarbeiten.

«Nackt» zeigt sich der Zustand

Dann wird die Inneneinrichtung ausgeräumt und der Kasten ausgepackt: Demontage der Blechverkleidung, der Innenwände und je nach Zustand auch der Dachbleche. Der nackte Wagen ermöglicht eine genauere Beurteilung seines Zustandes. Die erforderlichen Revisionsarbeiten werden - für jede Baugruppe separat – aufgelistet, im Wissen, dass eini-



Eine Wagenecke vor und nach der „Behandlung“

ge Revisionsentscheide später ändern können. Auf dieser Basis entsteht das Revisions-Budget.

Starken Einfluss auf den Aufwand und die Revisionstiefe hat der Zustand der tragenden Kasten-Konstruktion. Erfahrungsgemäss sind Stellen der Verrottung ausgesetzt und kritisch, an denen Wasser eindringt und die Teile wegen schlechter Belüftung nicht abtrocknen können. So sind die Boden-Längsbalken, die unteren Kastenecken, die Dachpfette (Längsbalken, der das Dach trägt), alle Fensterpfosten (vorwiegend die untere Hälfte) und der Bereich des Gepäcktores (D-Abteil) der Nässe exponiert und gefährdet..

Revidieren oder Neubau?

Je nach Zustand fällt der Entscheid «Revision» oder «Kastenabbruch und Neuaufbau». In vielen Fällen lohnte sich die Revision noch vor einem Neubau. Z.B. entschieden wir uns beim B 4222 für eine Mischlösung: Bodenplatte, Stirnwände und Dachspanten blieben, der ganze Rest (u.a. die Seitenwände) war Neubau. Bei anderen Wagen war es von vornherein klar, weil es den Kasten gar nicht mehr gab: ab der Fahrwerksrevision starteten wir mit dem Neubau des Kastens.

Die Revisionen teilen jeweils sich in zwei Bereiche:

- Revision von Chassis und Fahrwerk
- Revision oder Neubau des Kastens.



Schutzanstrich eines Chassisrahmens nach dem Sandstrahlen und Grundieren

Chassis und Fahrwerk

Nach dem Abheben des Wagenkastens: Ausbau aller Komponenten aus dem Chassisrahmen, Zustandskontrolle des Rahmens, Rissprüfungen, Korrektur allfälliger Schadstellen/Unfallschäden, sandstrahlen und grundieren (extern) und zurück in die Werkstatt. Dann erfolgt der Farbanstrich und Schritt für Schritt werden die Bremsanlage, die Zug- und Stossvorrichtung, die Elektrik und das Fahrwerk wieder eingebaut.

Auch die Fahrwerke werden bis auf das letzte Detail zerlegt, alle Teile gereinigt, überprüft und nach Bedarf überarbeitet. Verschleiss zeigen typisch die Lagerstellen beweglicher Teile, vor allem aber die Bremsanlage mit dem Bremszahnrad, der Brems trommel und -backen. Diese Teile müssen vielfach neu gefertigt werden, so wie je nach Fahrleistung auch die Räder neu bandagiert werden müssen. Für diese Arbeiten können wir die Hilfe der RhB-Werkstätten in Anspruch nehmen. Auch die das Wagengewicht tragenden Federpakete erhalten die gebührende Aufmerksamkeit: gebrochene Federblätter kamen auch schon vor.

Am Ende werden alle Teile des Fahrwerks sorgfältig wieder zusammengebaut und wo nötig geschmiert. Bei Zweiachsern werden die Radsätze direkt ins Chassis eingebaut, bei Vierachsern die



Aufsetzen des Drehgestell-Rahmens auf die Radsätze

Drehgestelle getrennt nach Realp geliefert, wo dann der auf dem Chassisrahmen sitzende Kasten darauf aufgesetzt wird.

Wagenkasten

Revision des Kastens auf einem Zwischenlager bis das Chassis zurück ist. Sobald das Chassis lackiert und die wichtigsten Komponenten eingebaut sind, wird der Kasten wieder daraufgesetzt und die Revision fortgeführt. Sofern ein Kastenneubau angesagt ist, erfolgt dies direkt auf dem Chassis. Die Arbeiten an den ausgebauten oder neu zu fertigenden Komponenten werden parallel dazu ausgeführt.



An verschiedenen Arbeitsplätzen werden die Wagenkomponenten überarbeitet oder neu gefertigt



Die hohe Kunst des Knochenersatzes

Sobald das Kastenskelett fertig revidiert/aufgebaut ist, erfolgt der Innenausbau: Innenwände, Fenster mit Führungen, Fensterscheren, Rahmen etc., Dampfheizung, Storen, Bänke, Gepäckablagen, Tische, Abfallbehälter, Türen, Bodenbelag, Lüfter, Lampen, Feuerlöscher, Elektrik, Sponsorentafeln, Prospekthalter usw. usw.

Nachdem die Fensterkomponenten eingebaut sind und sauber funktionieren, wird mit der Montage der angepassten und gespritzten Aussenbleche begon-



Die sorgfältige Montage aller Einbauten ist ein wichtiger Schritt der Qualitätskette

nen. Vorgängig muss das Dach mit der Unterdachfolie und den Alublechen gedeckt sein.

Zwischenzeitlich werden die Plattformen mit neuen Brettern und Trittbrettern und allen übrigen Komponenten (Bremsschläuche, Notbremshahn, Übergangsbleche, Schutzgitter, Haltestangen, Rückhaltefallen, Steckdosen usw.) ausgerüstet. Eine nicht allzu straffe und flexible Montageplanung hat sich hier bewährt.

Qualität steht zuoberst

Periodische Zwischen- «ob nichts vergessen wurde» und laufende Qualitätskontrollen mit vier Augen sind wesentlich, um Leerläufe und Nacharbeiten zu vermeiden. Laufender Vergleich mit den vorhandenen Zeichnungen und ihre allfällige Aktualisierung ist unabdingbar und zahlt sich bei der nächsten Revision aus. In den letzten Jahren ist so eine umfassende Dokumentation entstanden - auch von «Normteilen», die in/an jedem Wagen anzutreffen sind.

Hat dann der Wagen endlich alle seine Teile am richtigen Ort, ist meist schon tags darauf der Roll-out, an dem wir feierlich das Revisionsdatum anbringen und auf das erfolgreiche Werk anstossen.

Schlussprüfung in Realp

In Realp erfolgen dann die Inbetriebsetzungsarbeiten, die von der Werkstattmannschaft Aarau begleitet werden. Die Ergebnisse umfangreicher Bremstests in der Zahnstange und der Prüfung aller Komponenten am Wagen werden in ein Abnahmeprotokoll eingetragen.



Zurück am Berg werden die Wagen mit dem Portalcrane auf die „heimischen“ Gleise gesetzt

Zu guter Letzt erfolgt dann noch etwas Büroarbeit: Projektabschlussrechnung, Ablage aller Dokumente, den

Leihvertrag mit der DFB ausarbeiten und die Werkstatt für die nächste Revision bereitstellen.

Die Revisionszeiten erstrecken sich meistens über zwei bis drei Jahre, je nach Aufwand oder anderen

Revisionen, die parallel laufen. Der Durchschnittsaufwand für eine Revision mit Kastenneubau liegt bei etwa 9'000 – 12'000 Stunden.



Fahrt zur Bremsprobe auf der Teststrecke

Spezielle Methoden für die Revision der historischen Personenwagen

Altes Handwerk für alte Wagen

Werner Beer

Im Verlauf der jahrelangen Werkstatt-Tätigkeit haben sich vielfältige Bearbeitungs- und Montagetechniken zusammengefunden, die kontinuierlich ausgereift und gepflegt werden. Sie erlauben uns, Wagenrevisionen nach altem Vorbild effizient und unkompliziert auszuführen. Nachstehend eine kleine Auswahl.

Ersatz von vermodertem Holz ohne Totalzerlegung des Kastens



Die Holzbalken und -pfosten sind meist beidseitig mit einem Zapfen gefangen, so dass man sie nicht einfach ausbauen und ersetzen kann. Mit einem möglichst flachen Schrägschnitt (mit Handkreissäge und Führungsschiene) gelingt es, die faulen Teile heraus zu operieren und die neuen ebenso wieder einzufahren. Mit Spezialklebstoff und Sicherungsschrauben erhält die Verbindung die erforderliche Festigkeit.

Formstabile Konstruktionsteile

Die Binder der Türsturze in den Stirn- und Trennwänden müssen die Kräfte vom Dach aufnehmen. Nachdem uns das Biegen der Spanten unter Dampf nicht zur Verfügung steht, haben wir eine Ersatztechnik entwickelt: Dutzende Eichenbretter, gleichmässig dick gehobelt, werden in drei sich überlappenden Schichten als Bogen fugenlos aneinander gereiht. Mit dem querlaufenden Sturz und mehreren

senkrechten Stützen wird das Ganze zusammengeklebt und gepresst. Die endgültige Kontur entsteht mit der Bandsäge, Kehlmaschine und Oberfräse.



Einschaben der Gleitlager

Gleitlager sind sehr zuverlässige und wartungsarme Lager, wenn Zapfen und Schale genau passen. Mit Tuschiefarbe wird die Lagerschale (Messingschale mit eingegossenem Weissmetall) eingefärbt und danach über den Zapfen gelegt und bewegt. Stellen ohne Farbe sind zu «hoch» und werden von Hand mit einem Schaber abgenommen. Der Vorgang wird mehrmals wiederholt bis schliesslich praktisch die ganz Lagerfläche blau bleibt. Mit dieser Technik lässt sich eine Genauigkeit von Hundertstel-Millimetern erreichen.



Metalldrücken

Ein altes Handwerk mit meist wunderschön geformten Metallteilen als Fertigprodukt. Eine Metallscheibe (Messing, Kupfer usw.) wird zwischen einer Holzform und dem Andrücker der Drückbank eingeklemmt. Ähnlich dem Prozess auf einer Drechselbank wird mit Handsticheln die drehende Blechscheibe schrittweise an die Holzform angeschmiegt.



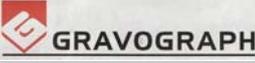
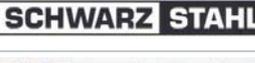
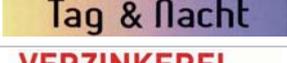
Je nach Komplexität des Teiles braucht es mehrere Formen, um das Blech in Stufen in die gewünschte Form zu bringen. Während dem Drückvorgang versprödet das Material und muss zwischendurch wieder weichgeglüht werden.

Die Hauptkörper der Innenlüfter, Kappen und Sockel der Wagenlampen, die Frontringe und Kupferhutzen unserer Dampflokampfen entstehen auf diese Weise.

Lieferanten, die uns unterstützen

Das Ergebnis unserer Arbeit ist wesentlich von der Qualität und der Beratung durch unsere Lieferanten mitbestimmt. Auch die Kosten sind für uns ein wichtiger Faktor. Wir dürfen auf eine höchst erfreuliche Zusammenarbeit mit vielen Lieferanten zurückschauen und bedanken uns sehr herzlich für die gewährten Rabatte oder grossartigen Sponsorenabzüge. Auf weiterhin grosszügige Unterstützung hoffen wir.

Die nachstehende Liste ist nicht abschliessend.

	Brandschutz	Horw		Plexiglas Verarbeitung	Egliswil
	Farben	Sempach Station		Aluminium	Niederglatt
	Kunststoffe, Gummiprodukte	Embrach		Batterien	Walterswil SO
	Schwertransporte	Lenzburg		Spezialmechanik	Tegerfelden
	Bremsen Federn	Kriens		Spritzwerk	Suhr
	Holzhandel	Seon		Federn	Gisikon
	Elektrohandel	Basel		Spenglerei	Suhr
	Filzfabrik	Enggstein		Linoleum	Giubiasco
	Sandstrahlarbeiten	Villmergen		Kabelarbeiten	Geroldswil
	Glasfirma	Oberkulm		Gravierarbeiten	Murten
	Storen	Aadorf		Aluminium-Veredelung	Vogelsang
	Schlauchtechnik, Hydraulik	Aarau		Oberflächen-Technik	Höri
	Eisenwaren	Suhr		Klebstoffe	Buchrain
	Holzhandel	Dättwil		Antriebe	Olten
	Werkzeuge	Lenzburg		Kabelhersteller	Däniken
	Spritzwerk	Gontenschwil		Alu-Produkte	Menziken
	Lochbleche	Aarau		Eisengiesserei	Kallnach
	Maschinen-Center	Aarau Rohr		Rollmaterial-Erneuerung	Landquart
	Glühlampen	Immensee		Fahrzeugbau	Safenwil
	Stahlhandel	Lenzburg		Präsentationsmaterial	Ostermundigen
	Handwerker-Center	Aarau		Beschriftungstechnik	Muhen
	Heizsysteme	Fehraltorf		Lager	Schwerzenbach
	Maschinenhandel	Schötz		Metallveredelung	Suhr
	Elektrohandel	Niederwangen		Wohnatelier, Lederarbeiten	Fahrwangen
	Goldschmied Oegerli	Suhr		Verzinkerei	Wettingen

Die Finanzierung der Wagenrevisionen

Revisionen kosten Arbeit ... und Geld!

Werner Beer

Um eine umfassende Wagenrevision durchzuführen, braucht es eine geeignete Infrastruktur, Mitarbeiter mit fachlichem Können, Einsatzfreude, Ausdauer und Eisenbahntechnisches Wissen. Es braucht dazu aber auch noch Geld, um die nötigen Materialien und einige Dienstleistungen einzukaufen. Wagenrevisionen aus den Mitgliederbeiträgen zu finanzieren wäre undenkbar: Die Sektion erhält einen kleinen Anteil davon, der grössere Teil geht an den Zentralverband, der damit die DFB unterstützt. Unser kleiner Anteil wird auch für andere Aufgaben der Sektion wie Werbung und Kommunikation benötigt. Wir mussten also andere Geldquellen erschliessen und starteten bereits im Jahr 1996 mit dem ABD 4554 das Sitzplatz-Sponsoring. Geben und nehmen war der Ansatz: Spender sollen fassbar sehen und erleben, wofür ihr Geld eingesetzt wird.

Symbolischer Kauf von Sitzplätzen

Beim Sitzplatz-Sponsoring bieten wir den symbolischen Kauf von Sitzplätzen an und verwenden das Geld ausschliesslich für das jeweilige Wagenprojekt. Die Sponsoren erhalten eine Urkunde, ihre Namen führen wir auf einer Sponsorentafel auf, die in jedem Wagenabteil prangt, und wir laden sie am Ende der Revision zum Rollout-Apéro nach Aarau ein. Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme des Wagens organisieren wir eine Sponsorenreise, an der die Spender schliesslich eine Fahrt über die Furka in «ihrem» Wagen erleben können.

Über die Betragshöhe für einen Sitzplatz führen wir jeweils keine langen Debatten, meist bestimmen drei Ziffern der künftigen Wagenummer den Frankenbetrag. Für den B 4231 beispielsweise bedanken wir uns für CHF 423 pro Sitzplatz.

Sponsoring von Material und Dienstleistungen

Wir bemühen uns auch, auf der Ausgabenseite bei unseren Lieferanten günstig einzukaufen oder gar um Gratislieferungen zu bitten. Einige Firmen, denen wir Arbeiten anvertrauen, gewähren uns nen-



Sitzplatzsponsoren erhalten eine Urkunde, werden zum Rollout-Apéro und zu einer Sponsorenfahrt in „ihrem“ Wagen eingeladen

nenswerte Sponsoring-Abzüge oder arbeiten gleich umsonst. Zu guter Letzt achten wir in der Werkstatt sorgsam darauf, mit Material und Maschinen behutsam umzugehen, um die Kosten tief zu halten. Die Vereinsbuchhaltung gibt über jedes Projekt mit einem eigenes Konto transparent Auskunft.

Hoher Wagenwert

Mit all diesen Quellen gelang es uns bisher, die Mittel für die Revisionen, die je nach Projekt im Bereich von CHF 20'000 bis 80'000 liegen, zu beschaffen und vor allem die DFB nicht zu belasten. Zusammen mit dem Wert der jeweils geleisteten Gratis-Revisionsarbeit stellen wir der DFB damit historische Personenwagen zur Verfügung, deren Versicherungswert (Neuwert) zwischen etwa CHF 500'000 (Zweiachser) und 700'000 (Vierachser) liegen. Die von uns finanzierten Wagen bleiben im Eigentum der VFB-Sektion Aargau.

Bei einzelnen Revisionsprojekten durften wir auch grosse Barspenden entgegennehmen, sowohl von privaten Gönnern als auch - wie im Fall des BD 2503 - von Stiftungen. **Wir danken allen Sponsoren, dass sie mit ihren Beiträgen die Revisionen ermöglichen und damit die DFB betriebsfähig halten. Die uns anvertrauten Gelder werden stets sorgsam und strikt projektgebunden verwendet.**

Die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt

Wo sind die Eisenbahner?

Werner Beer



Eigentlich stellt man sich den klassischen Wagenwerkstatt-Mitarbeiter so vor:

- Männlich
- Solide handwerkliche Ausbildung als Schlosser, Schreiner, Maler, Elektriker, Monteur usw.
- Ist oder war bei einem Bahnunternehmen tätig
- Ist noch berufstätig oder frisch pensioniert
- Verfügt über viel Freizeit.....

Ein Blick auf die Liste der Mitarbeitenden gibt ein anderes Bild:

Da sind die verschiedensten Berufe vertreten wie Marketingfachmann, Chauffeur, Anlagenunterhalts-Mechaniker, Computer-Servicetechniker, Strassenbauer, Speditionsdisponent, Anlagenführer, Elektroingenieur, Schreiner, Postangestellter, Drogist, Sanitärinstallateur, Maler, Bauführer usw. Beruflichen Bezug zur grossen Eisenbahn haben nur einige wenige, zur Modellbahn schon einige mehr. Allgemeines Interesse an der Bahn aber haben viele, auch weil man mit ihr reisen kann...

Freude an einer sinnvollen Tätigkeit

Allen gemeinsam ist die Freude, an einem grossen Projekt mitzuarbeiten und seine Erfahrungen und Fähigkeiten mit einzubringen. Mehrheitlich nun in einem anderen Umfeld, das für alle neu und speziell ist: im Eisenbahn-Wagenbau. Der Umstand, in einem neuen Gebiet sein Wissen und Können nützlich einzubringen, ist vermutlich ein Teil der Motivation hier mitzumachen - besonders für die Pensionierten. Ein Kollege, der früher an Werkzeugmaschinen Testmuster oder Spezialteile fräste, baut heute an unseren Dampflokklampen, wo mechanisches Wissen und präzises Arbeiten gefragt ist. Oder da ist der Operations-Assistent, der heute dank seinen Heimwerker-Kenntnissen Innenverkleidungen der Wagen mit den vielen Deckleisten montiert.

Heute zählen wir knapp 70 Mitarbeitende, meist pensioniert, auch ein paar Frauen sind dabei, die am Dienstag und Donnerstag und an den sechs



Es hat Arbeit vom Groben bis zum Feinen, für jeden Beruf und jede Begabung..

Arbeits-Samstagen in die Wagenwerkstatt nach Aarau kommen. Jeder wählt dabei seinen geeigneten Arbeitstag und die Arbeitszeit. Einige arbeiten an beiden Tagen mit, andere entweder mit dem Dienstags- oder Donnerstags-Team. An Dienstagen finden sich jeweils gegen 30, an Donnerstagen bis 25 Mitarbeitende ein. Diese Werte pendeln je nach Jahreszeit, Wetter und Ferienzeit. Da gibt es «Stamm- und Gelegenheitsmitarbeiter». Regelmässig Mitarbeitende bevorzugen Arbeiten, die längere Zeit beanspruchen. Gelegentlich Erscheinende finden jeweils kleinere Arbeiten, die sie am selben Tag noch abschliessen können.

Jeder hilft jedem

Sehr positiv ist die Bereitschaft einander auszuhelfen und damit das vorhandene Fachwissen gut zu nutzen. So baut der Schlosser dem Schreinermeister eine Hilfseinrichtung oder einen Maschinenanschlag, der Schreiner hilft beim Bau einer Holz-Biegelehre oder dem Metalldrücker eine Form zu dreheln. Streikt eine Maschine, prüft und repariert sie der Elektriker, ist ein Werkzeug stumpf, schärft es der Spezialist, oder der Generalist baut einen Zwischenboden und die Abluftanlage für die neue Spritzkabine des Malers auf.

Enormer Fundus an Wissen und Können

Im Laufe der Zeit haben sich viele bedeutende Kompetenzen zusammengefunden, die - im richtigen Moment abgerufen - sehr viel für das Gelingen einer Wagenrevision beitragen.

Holzbearbeitung:

Fräsen, Hobeln, Schleifen, Nuten, Falzen, Kehlen, alle Arten Oberfräsen, Zapfen- und Zapflochherstellung, Furnieren, Mehrschicht-Binderkonstruktionen, Dampfbiegen von Holz, Drechseln, Klebetechniken.

Metallbearbeitung:

Sägen, Bohren, Senken, Drehen, Fräsen, Schleifen, Gewindeschneiden, Metalldrücken, Biegen, Rollen, Pressen, Elektrodenschweissen, Schutzgas-

schweissen, Alu-TIG-Schweissen, Hart- und Weichlöten, Schaben von Gleitlagern.

Oberflächenbearbeitungen/-schutz

Schleifen, Bürsten, Polieren, Malen, Spritzen, Klarlackieren.

Montagetechniken:

Schrauben, Zapfen, Dübeln, Nieten, Kleben, Silikonieren, Aufschumpfen, Abdichten.

Kontinuität und Wechsel

Viele Mitarbeitende zählen über viele Jahre, ja Jahrzehnte zu unserer Mannschaft und vermitteln ihr Wissen und Können bezüglich Arbeiten an den historischen Personenwagen quasi von Generation zu Generation. Sie bringen Konstanz und Kontinuität ins Team, bei dem es auch gelegentlich Wechsel gibt. Manch ein Kollege konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr dabei sein oder ist abberufen worden. Es gibt aber auch immer wieder «Nachwuchs»: An den «Tagen der offenen Wagenwerkstatt» oder durch persönliche Kontakte werden Leute auf uns aufmerksam und schnuppern einmal Werkstattluft. Viele waren danach begeistert und blieben fortan unserer Werkstatt treu.

Die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt sind die tragende Säule der Revisionen der historischen Personenwagen der DFB. Sie leisten ihre Arbeit ohne Entgelt und tragen wesentlich zum Bestehen und dem Betrieb der DFB bei.

Herzlicher Dank an alle, die in den 25 Jahren des Bestehens der Wagenwerkstatt mit ihrer Arbeit zum historischen Kulturgut der DFB beigetragen haben!

Das Werkstatt-Team ist auch eine soziale Gemeinschaft

Man lebt nicht von der Arbeit allein...

Peter Debrunner

Die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt arbeiten in kleinen Teams, die vielfach spezialisiert sind wie z.B. das Fahrwerk-Team, das Fensterscheren-Team, das Team der Kastenmonteure, der Schreiner etc. Für den Kontakt innerhalb und zwischen den Teams sind gemeinsame Anlässe wichtig. Sie formen aus den einzelnen Teams die Gemeinschaft der Wagenwerkstatt, die nicht nur den Furka-Virus als gemeinsames Merkmal prägt, sondern wo man sich auch in Kameradschaft gut aufgehoben fühlt. Die gemeinsamen Anlässe sind auch ein wichtiges Element der Anerkennung des unentgeltlichen Einsatzes der Mitarbeitenden für die Dampfbahn.



Pausentreff in der einfachen Ambiance der alten Wagenwerkstatt

Es begann mit gemeinsamen Kaffeepausen

Bereits in den ersten Jahren der Wagenwerkstatt in der Aeschbach-Halle traf man sich zu einer Pause bei Kaffee und Kuchen in der einfachen Umgebung eines ausgedienten Bahnwagens, der im Winter der einzige temperierte Raum war. Bei Gesprächen über die Furka und Gott und die Welt kam man sich näher. Ein wichtiges Element für den persönlichen Zusammenhalt waren auch damals schon die Samstagseinsätze, an denen unter einfachsten Bedingungen von kochbegabten Kollegen ein feines Mittagmenü geboten wurde.

Ausdruck der Wertschätzung

Der Komfort und die Bedeutung der gemeinsamen Anlässe machte einen Quantensprung mit dem Umzug in den alten Schlachthof der Stadt Aarau an der Rohrerstrasse. Das Furkastübli bietet eine angenehme und beheizbare Umgebung für etwa 40 Personen und die luftige Piazza Furka kann in der wärmeren Jahreszeit gegen 60 Personen aufnehmen. Beide Lokalitäten werden sowohl für interne Treffen

als auch für Besucheranlässe genutzt. Neue Möglichkeiten bietet in der Werkstatt im Schlachthof auch die gut eingerichtete Küche, die in einem an das Furkastübli angebauten Container untergebracht ist. Unsere beinahe professionelle Küchenmann- und -Frauschaft bereitet dort für die Mitarbeitenden an normalen Arbeitstagen mit einfachen Mitteln schmackhafte Gerichte, an Arbeitssamstagen sogar anspruchsvolle Menüs zu. Diese Infrastruktur ist auch bei Besucheranlässen sehr nützlich, an denen Angebote nach Bedarf offeriert werden.

Die Kaffeepausen am Nachmittag und die Imbisse am Abend bieten auch Gelegenheit, über Wichtiges im Bereich der Wagenwerkstatt und von der Dampfbahn zu berichten. Gedankenaustausch und Diskussionen im grösseren Rahmen sind möglich.



Gemeinsamer Racletteabend im Furkastübli

Auch Partnerinnen und Partner gehören zu uns

Die Leistungen für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke verdanken wir nicht nur den aktiv Mitarbeitenden. Die meisten haben Partnerinnen oder Partner, die als Mitglieder der erweiterten Furka- oder Werkstatt-Familie unsere Aktivitäten unterstützen. Um sie besser einzubeziehen, laden wir sie jährlich im Sommer zu einem gemeinsamen Grillabend und im Spätherbst zu einem Racletteabend ein. An diesen Anlässen bahnen sich schöne Bekannt- und Freundschaften auch mit und zwischen den «Unterstützenden» an, was zusätzlichen Kitt in unsere Gemeinschaft bringt.

Darum mache ich mit

Rosmarie Hirzel

In der Wagenwerkstatt Aarau sind durchschnittlich 60 bis 70 freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig. Diese Mannschaft ist das tragende Element der Revisionstätigkeit an den historischen Personenwagen. Die Mitarbeitenden ermöglichen, dass der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein attraktiver Wagenpark für den Transport ihrer Fahrgäste auf der Zahnradstrecke zur Verfügung steht. Einige der sogenannten "Fronis" sind nicht bloss in der Wagenwerkstatt tätig, sondern wochenweise auch auf der Furka im Einsatz. Was motiviert die Kolleginnen und Kollegen zu ihrer Mitarbeit, was ist ihr beruflicher Hintergrund, was gibt ihnen der Einsatz für die Furka-Bergstrecke? Stellvertretend für ihre Kolleginnen und Kollegen geben fünf von ihnen Antwort auf diese Fragen.

- Dein erster Kontakt mit der DFB bzw. mit der Wagenwerkstatt?
- Was war deine Motivation zur Mitarbeit?
- Dein beruflicher Hintergrund?
- Was gibt dir die Mitarbeit (handwerklich, zwischenmenschlich, anderes?)
- Welchen Wert hat für dich der gemeinsame Imbiss im Furkastübli?

Angela Hodel, geb. 1950, Wohnort Bremgarten

Kontakt: Vor zirka 2 ½ Jahren habe ich mich am VFB-Werbekomitee im Coop Bremgarten für die Mitgliedschaft entschieden. Animiert durch die Neumitglieder-Unterlagen besuchte ich am 30. April 2016 den „Tag der offenen Wagenwerkstatt“ in Aarau. Dort stellte ich mich der ersten Person mit Namensschild vor. Es war der damalige Präsident Kurt Baumann. Er führte mich durch die Werkstatt und erklärte mir die einzelnen Bereiche.



Motivation: Kurt Baumanns offensichtliche Begeisterung für die Sache motivierte mich zur Mitarbeit

– allerdings nicht in der Abteilung, in der man mich meiner früheren Tätigkeit wegen zwangsläufig zuordnen wollte.

Beruf: Ich hatte ein aktives Berufsleben in den verschiedensten Sparten, zuletzt 10 Jahre als Wirtin im Reussstädtchen Bremgarten.

Nutzen: Sehr viel. Hier in der Schreinerei kann ich mein handwerkliches Geschick voll einsetzen. Meine 20 Jahre im Zivilschutz machten es mir einfach, mich hier als Frau in der Männerdomäne einzuordnen. Hier fühle ich mich bis heute sehr wohl und gut aufgehoben.

Imbiss: Das Nachtessen mit den Kollegen ist nicht nur Gedankenaustausch. Es ist für mich ein Dankeschön, die Anerkennung für meinen unentgeltlichen Einsatz. Das motivierte Küchenteam kocht für uns. Meine Mitarbeit wird geschätzt.

Peter Knecht, geb. 1941, Wohnort Oberrohrdorf

Kontakt: Walter Benz, mein ehemaliger Mitschüler und Organisator eines Jahrgänger-Treffens vor mehr als zehn Jahren, machte mich auf der Reise über die Furka unter anderem auf die Wagenwerkstatt in Aarau aufmerksam. Von der DFB hatte ich schon früher Kenntnis.



Motivation: Ich wollte nach der Pensionierung noch etwas Neues tun. Das Handwerkliche und die Mitarbeit in der Werkstatt in Aarau haben mich angesprochen.

Beruf: Ursprünglich absolvierte ich eine Handwerkerlehre bei der BBC. Nach der Handelsschule

übernahm ich das elterliche Geschäft und führte über dreissig Jahre lang den Betrieb in der Holzwerkstoff-Branche.

Nutzen Seit ungefähr zehn Jahren arbeite ich hier in der Schreinerei. Ich finde es gut, dass ein Grossteil derselben Alterskategorie angehört. Mit den jüngeren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern pflegen wir eine ebenso gute Kameradschaft. Einen Vorteil sehe ich in der beruflichen Vielfalt, die wir in der Wagenwerkstatt haben. Für jedes Problem hat einer der Kollegen die richtige Lösung.

Imbiss: Er dient der Pflege der Kameradschaft. Bei dieser Gelegenheit orientiert uns Werkstattleiter Werner Beer laufend über Aktuelles und über Probleme, die uns alle angehen.

Stefan Schnyder, geb. 1972, Wohnort Basel

Kontakt: Vor Jahren suchte ich im Internet eine neue Herausforderung und fand diese als Küchenhilfe im Blauen Haus in Gletsch. Mitglied VFB Nordwestschweiz wurde ich dank einem Werbe-Flyer in einem Basler Postauto.

Motivation: Diese Sektion wurde seinerzeit mit dem "gelben Büchlein" der Aargauer informiert. So kam ich über ein Inserat der Mitarbeitersuche in die Wagenwerkstatt nach Aarau. Nach drei Jahren Zugbegleiter auf der Kandertal-Museumsbahn (D), freute ich mich auf die neue



Aufgabe.

Beruf: Als Lagerist mit einem Abstecher in die Reisebranche, bildete ich mich als Hüttenwart SAC aus. Seit knapp zehn Jahren arbeite ich bei der Post in Basel in der Frühzustellung.

Nutzen: Meine erste Station war die Lampenabteilung. Dort wie jetzt in der Wagenhalle herrscht ein kollegiales Verhältnis. Viermal war ich in den Arbeitswochen auf der Furka dabei. Mich befriedigt es, dass ich etwas für das Kulturgut Furka-Dampfbahn und somit für den Tourismus leisten kann. Aus Erfahrung weiss ich, wie wichtig dieser für gewisse Bergregionen ist.

Imbiss: Das ist für mich eine liebgewordene Sache. Die Leitung informiert uns bei dieser Gelegenheit über den Stand der Dinge.

Jakob Schrämmli, geb. 1936, Wohnort Wohlen

Kontakt: Vor mehr als 20 Jahren besuchte ich eine Jubiläumsveranstaltung der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn in Fahrwangen, wo der VFB mit einem im Vergleich zu heute kleinen Werbeposter vertreten war.

Motivation: Das Eisenbahnwesen fasziniert mich seit meiner Kindheit, die ich nahe an vorbeifahrenden Zügen verlebte. Als Aargauer Mitglied erhielt ich die Sektionsnachrichten und war somit laufend über die Arbeiten in der Wagenwerkstatt orientiert. Hier wollte ich mithelfen. Diesen Plan setzte ich nach der Pensionierung in die Tat um und bin heute noch mit Freude dabei.

Beruf: In Winterthur liess ich mich zum Mechaniker



ausbilden. Für die Firma Georg Fischer AG, Schaffhausen, war ich während einigen Jahren auf Montage in England, Schweden und Italien. Später für eine Fabrik von Buchbinderei-Maschinen auf einem kürzeren Einsatz in Japan.

Nutzen: Es ist für mich Jedes Mal Freude und Genugtuung, wenn ein restaurierter Wagen unsere Werkstatt in Aarau für den Einsatz auf der Bergstrecke verlässt und mir dabei bewusst wird, dass ich an diesem geschichtsträchtigen Endprodukt mitarbeiten durfte.

In der Wagenwerkstatt bin ich für den Unterhalt und die Reparatur der Maschinen zuständig. Ich schätze die Selbständigkeit bei meiner Arbeit. Meine Spezialität ist das Polieren der Messingteile für die Decken-Lüster in den Bahnwagen-Abteilen.

Imbiss: Ich geniesse das Zusammensein und den Gedankenaustausch mit den Kolleginnen und Kollegen.

Peter Suter, geb. 1944, Wohnort Ehrendingen

Kontakt: Vor vielen Jahren hörte ich einen Vortrag in Ehrendingen über die Furka Bergstrecke. An der Badenfahrt im Jahr 2007 führte die Sektion Aargau ein Festbeizli und an der OLMA beteiligte sie sich mit einem Wagen und historisch gekleideter Gruppe am Umzug.

Motivation: Als Heimweh-Urner bin ich früh in Kontakt mit der Furka-Bergbahn gekommen. Sie bedeutet mir viel. Ich erinnere mich z. B. gerne an die Fahrten ins Jungwachtlager ins Wallis.

Beruf: Nach der Mechaniker-Lehre bei der Dätwyler AG in Altdorf, Ausbildung zum Turbinen-Monteur bei BBC in



Baden und für BBC als Gasturbinen-Monteur einige Jahre in arabischen, lateinamerikanischen und weiteren Ländern tätig .

Nutzen: Hauptsächlich arbeite ich bei den Fenster-scheren. Hans-Jörg Hirt und ich sind ein eingeschworenes Team. Wir polieren die schweren verrosteten Scheren auf und passen diese in den restaurierten Wagen wieder ein. Die Atmosphäre in der Werkstatt ist gut. Es ist ein grosses "know how" vorhanden. Dreimal arbeitete ich in den Arbeitswochen auf dem Berg.

Imbiss: Der ist gross. Hier diskutieren wir über "Gott und die Welt". Leider nehmen wir uns zu wenig die Zeit, uns persönlich näher kennen zu lernen und mehr über die berufliche Vergangenheit der Kollegen zu erfahren. Dies ist mir bei der Beerdigung unseres Präsidenten bewusst geworden.

Besucher in der Wagenwerkstatt

Gutes tun und das auch zeigen

Leo Müller

Die Wagenwerkstatt Aarau ist wohl etwas Besonderes in unserer Region. Das zeigen uns immer wieder die Reaktionen von Besuchern, die überrascht sind, dass ein Verein von Freiwilligen es schafft, historische Personenwagen von Grund auf zu revidieren. Sie zeigen sich beeindruckt von der technischen und handwerklichen Leistung der vielen Mitarbeiter, ihrem unentgeltlichen und unermüdlichen Einsatz, den vielfältigen Aufgaben und Arbeiten im Zuge einer Wagenrevision und nicht zuletzt, dass die Finanzierung der Revisionen ohne Belastung der Dampfbahn möglich ist.



Die Werkstatt zeigt sich je nach Stand der Revisionen in einem anderen Bild

Die Gäste sind unsere Botschafter

Besucher, die die Wagenwerkstatt besichtigt haben, sind die besten Botschafter für unsere Aktivitäten und für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Wir bieten ihnen jeweils gerne einen vertieften Einblick in die Arbeiten der Wagenwerkstatt und in die Welt unserer Zahnrad-Bahn. Die ausgezeichneten Videos zeigen die Dampfbahn mit ihrer faszinierenden Technik in der wunderbaren alpinen Umgebung und auch die Anstrengungen, deren es bedurfte, um sie wiedererstehen zu lassen. In Präsentationen können die vielen Schritte und Teilarbeiten einer Wagenrevision erlebt werden, vom überarbeitungsbedürftigen Patienten bis zum strahlenden Oldtimer. Natürlich gibt eine Führung durch die Werkstatt direkten Einblick in unsere Arbeiten und die Infrastruktur.

An diesen Besuchen bringen wir die Bahn Personen näher, die sie noch nicht kennen. Wir gewinnen damit Passagiere für die Dampfbahn, Mitglieder des Vereins, Mitarbeitende der Wagenwerkstatt oder auf der Bergstrecke und Sponsoren unserer Projekte. Erfreulicherweise wird die jeweils am Schluss

des Anlasses bereitstehende «Spendenlampe» ganz und gar nicht ausser Acht gelassen.



Die Piazza Furka bietet auch grossen Gruppen Platz

Vereine und private Gruppen

2018 z.B. konnten wir 14 Besuchergruppen mit total 240 Personen empfangen. Es waren mehrheitlich Vereine, die interessiert waren, mehr über den VFB und insbesondere über die Tätigkeiten in der Wagenwerkstatt der Sektion Aargau zu erfahren. Ein Werkstattkollege feierte gar mit 60 Personen den Geburtstag des Familienoberhauptes bei uns. Die Gäste können ihren Besuch in der Wagenwerkstatt nach Wunsch mit einem Apéro abrunden..

Tagungsort für Furka-Meetings

Das «Furkastübli» der Wagenwerkstatt wird wegen der zentralen Lage auch gerne von DFB- und VFB-Abteilungen für Sitzungen und Besprechungen gebucht. So finden regelmässig Meetings der IT-Abteilung und Schulungen des DFB-Personals (Fahrdienst, Souvenirs etc.) statt. Auch das Bauleitertreffen mit 25 Personen im Januar wurde bei uns abgehalten.

Grossanlass „Tag der offenen Wagenwerkstatt“

Jedes Jahr Ende April öffnen wir die Wagenwerkstatt einen ganzen Tag lang dem Publikum, um allen Furka-Freunden und Interessierten aus der Region Einblick in unsere Tätigkeit zu geben. Wagen für eine Zahnradbahn sind ja nicht alltäglich im Unterland.

Wir bieten detaillierte Informationen über unsere Tätigkeit und die Besonderheiten der historischen Personenwagen der Zahnrad-Bahn. Dazu gibt es Speis und Trank und Attraktionen für Kinder wie z.B. Fahrten mit einer Mini-Dampfbahn auf dem Gelände.

Werbung bringt Fahrgäste

Harald Salzmann

Die Werbeaktivitäten sind für unsere Sektion und die DFB - neben der Tätigkeit im Wagenbau und den Arbeitswochen auf der Strecke - ein wichtiges Standbein und eine unverzichtbare Notwendigkeit. Wozu Wagen revidieren, wenn wir keine Passagiere haben?

In den letzten Jahren wurde der Werbung innerhalb der Sektion Aargau zunehmend Gewicht verliehen und diese ausgebaut. Zweck der personellen und organisatorischen Massnahmen war und ist es, die nachstehenden fünf Ziele zu unterstützen:

- Bekanntheit der Furka-Bergstrecke fördern.
- Interesse für eine Fahrt mit der Dampfbahn wecken.
- Neue Sektionsmitglieder werben.
- Neue Mitarbeiter für die Wagenwerkstatt gewinnen.
- Mit Souvenirverkauf einen Beitrag an die Sektionskasse leisten.

Furka-Informationswand in der Wagenwerkstatt

So wurde erkannt, dass auch den Besuchern in der Wagenwerkstatt eine aussagekräftige Information zur Bergstrecke mit all ihren schönen Wagen und Lokomotiven vermittelt werden muss. Die bilderreiche Werbewand bei der Piazza bietet den Besuchern einen willkommenen Einstieg in die vielfältige Welt der DFB. Sie soll dazu animieren, einen Ausflug an die Furka-Bergstrecke zu unternehmen. Gleichzeitig ergänzt sie den Werkstatttrundgang in idealer Weise.

Auffallen, um wahrgenommen zu werden

Durch die Anschaffung von modernen, sehr attraktiven und mobilen Ausstellungsmitteln konnten wir die zwingend nötigen Outdoor-Aktivitäten auf ein hohes Niveau bringen. In einem immer professioneller werdenden Umfeld mit hohem Konkurrenzdruck ist das von entscheidender Wichtigkeit. Wir wollen wahrgenommen werden! Nur so wird man auf uns aufmerksam! Die Werbegruppe setzt sich zum Ziel, pro Jahr jeweils fünf bis sechs Werbetage im ganzen Kanton wahrzunehmen.

Das grosse Potenzial erschliessen

Wie wichtig die Werbung für unsere Dampfbahn ist, zeigt eine aktuelle Umfrage des GfK-Instituts, die im Auftrag der DFB gemacht wurde:

Von 750 befragten Personen nannten 23 % spontan die Furka-Bergstrecke, während aber fast 50% keines der Schweizer Dampfbahn-Unternehmen kannte! Was für ein Potenzial für unsere Dampfbahn!



Diesen jungen Eisenbahn-Fan müssen wir künftig wohl via die sozialen Medien ansprechen

Die Jungen mobilisieren

Ferner wurde aufgezeigt, dass uns vor allem die ältere Generation kennt. Wo bleiben die heutigen Jungen? Das muss unser zukünftiges Zielpublikum sein. Hier müssen wir die Begeisterung für die Geschichte und Pionierleistung unserer Vorfahren wecken. Diese Jungen müssen wir in Zukunft mit den modernen Werbemitteln wie Internet, Facebook und Apps vermehrt ansprechen. Wie sonst können wir alte Handwerkstechnik mit modernem Zeitgeist schöner verbinden, als mit dieser Vorgehensweise?

Persönliche Werbung wirkt am besten

Werben auch Sie in Ihrem persönlichen Umfeld! Wir danken für Ihre Unterstützung, sei es als Fahrgast, als Sektionsmitglied oder gar als freiwilliger Mitarbeiter vor Ort. So helfen Sie mit, diese technisch interessante Dampfbahnstrecke in einer einzigartigen Gebirgslandschaft auch für nächste Generationen zu erhalten – und dem neuen Passagier vermitteln Sie ein einmaliges Fahrerlebnis mit alter Technik in wunderbarer Berglandschaft!

Freuen wir uns alle über die grosse Leistung von vielen Freiwilligen in den letzten 25 Jahren, welche eine der schönsten Dampfbahnstrecken für die Nachwelt erhalten haben. Diese Leistung soll gebührend gefeiert werden. Wir blicken mit Zuversicht in die Zukunft!

Der Reisedienst der VFB-Sektion Aargau

Personenwagen sind für Fahrgäste da

Heidi Schmid

Die Kolleginnen und Kollegen der Wagenwerkstatt revidieren liebevoll und mit viel Einsatz die historischen Personenwagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Bei den Sitzbänken der 2. Klasse achten sie sogar darauf, dass die Schlitze der Messingschrauben einheitlich ausgerichtet sind. Um Passagieren aus der Region die Möglichkeit zu bieten, auf diesen Sitzbänken das Erlebnis einer nostalgischen Fahrt über die traditionelle Furka-Bergstrecke bequem zu erleben, organisiert die Sektion Aargau Carreisen zur Bergstrecke.



Station Muttbach bei Saisonöffnung

Programm- und individuelle Gruppenreisen

Tradition ist die Eröffnungsfahrt zu Saisonbeginn Ende Juni, an der an den Schneewänden entlang der Strecke die Strenge des alpinen Winters und der Aufwand der Schneeräumung erahnt werden können, in den tieferen Regionen aber bereits die wunderbare Alpenflora das Auge erfreut. Eine zweite Reise sieht das Programm jeweils im August vor, wenn auch auf 2'000 Meter Höhe der Sommer eingezogen ist.

Neben diesen programm-mässigen Furkafahrten bietet unsere Reiseleitung ihren Dienst auch privaten Gruppen an und organisiert für sie alles, von der Carfahrt über das leibliche Wohl bis zum Höhepunkt der Reise mit der Dampfbahn. Unsere Reiseleitung und die Zugbegleiter/Innen informieren über Aktuelles, die Strecke, Technik, Landschaft und Historisches. Je nach Jahreszeit erfreut die farbenprächtige Bergvegetation und mit etwas Glück zeigen sich Murmeltiere beim «sünnele».

Beitrag zur Auslastung der Züge

Mit den von der Sektion organisierten Reisen bieten wir jährlich einigen hundert Passagieren das Erlebnis



Strassenübergang Rotten eingangs Gletsch

nis einer Dampfbahnfahrt vorbei am Rhonegletscher, der dem Glacier-Express den Namen gab und der heute leider nur mehr erahnt werden kann. Der DFB brachten wir seit Gründung der Sektion gegen 10'000 Passagiere und damit einen wesentlichen Beitrag zur Auslastung der Züge. Nicht zu vergessen ist der Ertrag der Reisen, der dem Budget der Sektion für die Revision der historischen Personenwagen zugutekommt.



Halt auf Station Furka

Sektionsreisen für den Zusammenhalt

Für den Zusammenhalt der Sektionsmitglieder und den persönlichen Kontakt unter ihnen organisiert die Reiseleitung jährlich eine Sektionsreise, meist zu einer Eisenbahn-Attraktion. Diese Reisen bieten Gelegenheit zu intensivem Kontakt zwischen Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt und anderen Sektionsmitgliedern, die die Furka-Bergstrecke mit ihrem Mitgliederbeitrag und vielfach weitergehende finanzielle Unterstützung fördern.

Auch am Berg gibt es zu tun

Jean Claude Zimmerli, Jürg Morf

Seit den ersten Tagen des Vereins Furka-Bergstrecke wirken Mitglieder der Sektion Aargau auf der Bergstrecke am Aufbau und dem Unterhalt der Anlagen mit. Man half mit, wo Not am Mann war – und das war überall. Am Anfang war alles sehr improvisiert und mit dem Wachsen der Organisation und der Infrastruktur kehrte zunehmend Professionalität ein. Die Wagenwerkstatt in Aarau entstand quasi parallel zur Arbeit auf der Strecke und es waren die gleichen Leute «oben» und «unten». In der Werkstatt konnte man nahe am Wohnort und unter Dach arbeiten, auf der Bergstrecke bestimmten das Wetter und die Jahreszeiten die Einsätze mit.

Mädchen für alles

Seit 1989 organisiert die Sektion Aargau Arbeitswochen auf der Bergstrecke mit dem Vorteil guter Kontinuität und Planbarkeit und eines unter dem Strich geringeren Reiseaufwands für die Teilnehmer. Aktuell sind es normal vier Arbeitswochen pro Jahr, an denen zwölf Fronis – Werkstatt-Mitarbeiter und andere Sektionsmitglieder - teilnehmen. Ein Einsatzleiter koordiniert die Arbeiten zusammen mit dem Bauverantwortlichen der DFB. Das Spektrum der Arbeiten ist extrem breit. Beispiele sind

- Ein- und Auswinterungsarbeiten
- Gleisarbeiten
- Trasse-Entwässerung
- Vegetationspflege
- Stützmauern
- Tunnelunterhalt
- Bau und Unterhalt der Stützpunktgebäude
- Küchendienst
- etc.



Eisenbahn-Schwerarbeit beim Ausnivellieren der Gleise

Stamm-Fronis

Einige Kollegen zählten bzw. zählen aktuell zu den sogenannten Stamm-Fronis, die für bestimmte Bereiche zuständig sind oder als Spezialisten mitwirken. So war während einiger Jahre ein Werkstattkollege zuständig für die Schneeräumung, ein anderer ist Sicherheitsbeauftragter beim Auf- und Abbau der Steffenbachbrücke.



Bauarbeiten wie hier am Stützpunkt Realp oder an Stützmauern sind häufig gefragt

Einige Werkstattkollegen arbeiten regelmässig und ausserhalb der Arbeitswochen am Unterhalt der in Realp stationierten historischen Personenwagen mit und nicht zu vergessen sind Kollegen, die als Zugbegleiter und Zugführer am Fahrbetrieb mitwirken. Etwas ausserhalb des Bahnbetriebes war die Renovation der historischen Wetterstation im Park des Hotels Glacier du Rhone in Gletsch, für das auch ein Spezialist aus der Wagenwerkstatt verantwortlich zeichnete.

Aushub der Baugrube für die Wagenremise

Einen besonderen Einsatz leisteten «Aargauer» beim Aushub der Baugrube der Wagenremise Realp im Herbst 2018. Sowohl der Bagger und zwei Lastwagen wie auch ein Pneulader, ein Dumper und ein Kleinbagger wurden von ihnen im Fronidiensteinsatz geführt, was dem Budget des Projektes sehr wohl tat.

Durch das Mitwirken am Unternehmen Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowohl in der Wagenwerkstatt Aarau als auch auf der Bergstrecke selbst zeigen unsere Fronis, dass der Furka-Virus keine Rücksicht auf die Seehöhe nimmt.

Das Projekt Wagenremise Realp

Schutz für die wertvollen Personenwagen

Heinz Unterweger

Die Kästen der historischen Personenwagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sind gemäss der im frühen 20. Jahrhundert üblichen Bauweise in Holz ausgeführt und mit Blech verkleidet. Durch die Ritzen der Aussenhaut, vor allem im Bereich der Fenster, dringt unvermeidlich Nässe in den Bereich der tragenden Konstruktion zwischen der Verblechung und der Innerverkleidung. Dort bleibt sie liegen, führt zu Verrottung des Holzes und in der Folge zu Revisionsbedarf. Bei den Revisionen wurde zwar grösste Aufmerksamkeit einer bestmöglichen Abweisung der Nässe geachtet – u.a. mit Folien im Bereich unter den Fenstern für einen verbesserten Wasserablauf. Trotzdem sind die Wagen unter den aktuellen Bedingungen und der ganzjährigen Witterungs-Exposition nach etwa 15 Jahren reif für eine grundlegende Revision.

Wetterstress im Winter

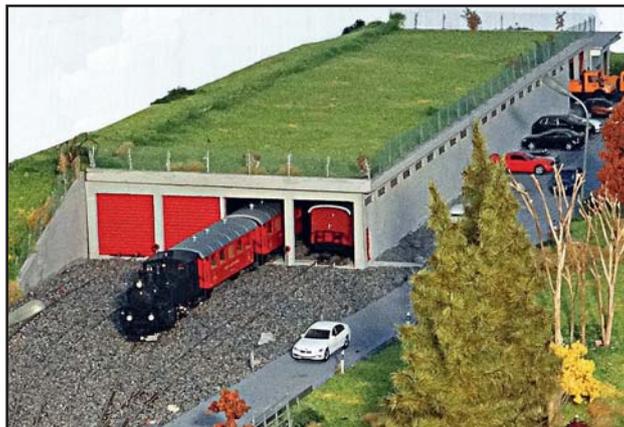
Dies ist vor allem auch darauf zurückzuführen, dass die Wagen ausserhalb der kurzen Fahrsaison von Ende Juni bis Ende September im Freien der Witterung ausgesetzt sind. Nach weitgehendem Abschluss der wichtigsten Bauvorhaben des Unternehmens Furka-Bergstrecke wurde deshalb ein Projekt für eine Wagenremise am Betriebsstützpunkt Realp erarbeitet. Die Wagen können dort optimal ausser dem betrieblichen Einsatz und vor allem über die lange Winterzeit geschützt eingestellt werden. Die Revisionsintervalle werden sich dank dem deutlich verringerten Wetterstress in etwa verdoppeln und der Millionenwert der Wagen wird erhalten.

Projekt bewilligt

Das Bundesamt für Verkehr bewilligte das Projekt im Juli 2016 und der DFB-Verwaltungsrat entschied nach Prüfung von Alternativvorschlägen im August 2017 definitiv für den Standort Realp dank seiner in vieler Hinsicht vorteilhaften Lage am Betriebsstützpunkt. Aber es fehlten noch die finanziellen Mittel, um mit dem Bau der Remise beginnen zu können.

Sonderanstrengung zur Mittelbeschaffung

Als Besitzerin der Mehrzahl der historischen Personenwagen hat die Sektion Aargau das grösste Interesse, die Wagen zu schützen und damit den Revisionsbedarf und die damit verbundenen Kosten zu senken. Bereits über viele Jahre hatte sie Rückstellungen für die Remise gemacht, die aber bei weitem nicht ausreichten, um mit der Umsetzung des Projekts zu beginnen. Sie setzte einen Schwerpunkt auf die Beschaffung der fehlenden Mittel von institu-



tionellen und privaten Sponsoren und war glücklich, im April 2018 die Baufreigabe durch den Verwaltungsrat der DFB zu erreichen. Dieser hatte die gesicherte Finanzierung von 80% der budgetierten Fremdkosten von knapp CHF 2 Mio (incl. 10% Sicherheitsreserve) zur Bedingung gesetzt.

Erstmals 2019/2020 unter Dach

Mitte 2018 konnte mit den Aushubarbeiten und weiteren Vorbereitungen für den Bau des Remisengebäudes unter aktiver Mitwirkung von Freiwilligen der Sektion Aargau begonnen werden. Im Frühjahr 2019 startet der Bau des 70 x 17,5 Meter grossen Gebäudes, das auch wertvollen Schneeräumungs- und Baumaschinen Unterstand bieten wird. Den Winter 2019/2020 werden die historischen Personenwagen ein erstes Mal geschützt unter dem Dach der Remise verbringen und wir hoffen sehr, die noch fehlenden finanziellen Mittel bis zum Abschluss des Projekts zu erhalten.

Allen Mitwirkenden am Projekt und allen Sponsoren sei an dieser Stelle herzlichst gedankt.



I
FURKA BERGSTRECKE

OFB B 2210

II
RAUCHER
FUMEURS
16 PL

TARA 8.5T
BRUTTO 12.0T

I

II