

# dampf an der furka



Zwischenbilanz  
zur Saison 2017



4

6



Aus der  
DFB AG

8



Aus dem  
Verein

Abteilung Bau



16

11



Projekt  
Scheitel-  
tunnel



Actuel dès 18



Sektionen ab 22

Impressum 38

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2017 14.10.2017

Erscheint  
Mitte November

Ausgabe 2/2018 28.04.2018

Erscheint  
Mitte Juni

Ausgabe 1/2018 30.12.2017

Erscheint  
Mitte Februar

Ausgabe 3/2018 28.07.2018

Erscheint  
Ende August



Bild von Ruedi Traub

Hotel Croix d'Or et  
Poste in Münster

# Editorial

Von Ruedi Traub

## Mit Goethe über die Furka (11.11.1779)

Goethe (1749 bis 1832) war einer der grössten, wenn nicht gar der grösste Schriftsteller (Faust, Die Leiden des jungen Werthers, Götz von Berlichingen) aller Zeiten im deutschsprachigen Raum. Zusammen mit Herzog Carl August von Weimar unternahm Goethe die zweite Schweizerreise. Er war 30jährig, Carl August 22. Sie waren, von Deutschland kommend, über Frankreich, Martigny und Sion nach Leukerbad gelangt, wo Goethe das Bett mit vielen „hüpfenden Insekten“ teilte. Die nächste Nacht verbrachten sie im Hotel Croix d'Or et Poste. Hier existiert heute noch die Goethe-Stube, auf die das Haus besonders stolz ist. Am anderen Tag überquerten die Reisenden, nach einer kleinen Rast in Oberwald, die Furka. Noch einmal gab es eine Umverteilung von Reisenden und Tieren und schliesslich ging es zu fünft aus Oberwald gegen die Furka. Wo sie genau hochstiegen ist nicht dokumentiert. Es gab über den Pass gemäss der historischen Karte zwei Wege. Was aber sicher war, es lag viel Schnee von knöcheltief bis hüft-hoch. Ein Walliser Hüne pfadete mit seiner Körpergrösse den Weg und so konnten die Nachfolgenden einfach in seiner Spur gehen. Und was die Gruppe nicht wusste, es bestand grösste Lawinengefahr. Und siehe da, die Wanderer kamen bei einbrechender Nacht wohl in Realp an. In dieser Ortschaft kamen sie bei den dortigen Kapuzinerpatres unter. Anderntags wurde die Gotthard Passhöhe erreicht und die Reise abgebrochen. Den Furkapass benützte man damals vorwiegend für den Ziegenfellhandel zwischen Uri und dem Wallis.

Quellen: Goethes Werke, vermischte Schriften, Insel-Verlag, 1965  
Adolf Muschg, Der weisse Freitag, C.H. Beck, 2017  
s.geo.admin.ch/731c8cc80b

## Avec Goethe à la Furka (11.11.1779)

Goethe (1749 – 1832) était un des plus grands, si ce n'est même le plus grand écrivain de tous les temps (Faust, Les souffrances du jeune Werther, Götz von Berlichingen) dans l'espace germanophone. C'est en compagnie du duc Carl August de Weimar que Goethe entreprit son second voyage en Suisse. Il avait 30 ans, Carl August 22. Venant d'Allemagne, ils étaient arrivés par le France, Martigny et Sion à Loèche-les-Bains, où Goethe partagea son lit avec de nombreux „insectes sauteurs“. Ils passèrent la nuit suivante à l'Hôtel Croix d'Or et Poste à Münster, où existe encore aujourd'hui la „Salle Goethe“ (Goethe-Stube), qui fait la fierté de la maison. Le jour suivant, après une petite halte à Oberwald, ils traversèrent la Furka. Après une nouvelle répartition des voyageurs et des animaux, c'est finalement à cinq qu'on se dirigea vers la Furka. Où exactement sont-ils montés, ceci n'est pas documenté. Selon les cartes historiques, il y avait deux itinéraires. Ce qui est sûr, c'est qu'il y avait beaucoup de neige, parfois jusqu'aux chevilles, parfois jusqu'aux hanches. Un colosse valaisan leur ouvrait le chemin avec sa forte stature, et les suivants pouvaient simplement suivre sa trace. Ce qu'ignorait le groupe, c'est qu'il y avait un fort danger d'avalanche. Et à la nuit tombante les voyageurs arrivèrent à Realp. Ils y passèrent la nuit chez les Pères Capucins. Le jour suivant fut atteint le col du Gothard, puis le voyage fut interrompu. A l'époque, le col de la Furka servait principalement au commerce des peaux de chèvre entre Uri et le Valais.

Bild auf der Titelseite  
von Andreas Huwiler

In Realp sind der  
WanderExpress und  
der rote Dampfzug  
bereit zur Abfahrt.



## Zwischenbilanz zur Saison 2017

# Saisonzeit - Erntezeit

Von Urs W. Züllig, Geschäftsleiter

*Der Saisonstart ist dank guten Vorbereitungen einmal mehr perfekt und störungsfrei gelungen. Pünktlich um 10.15 Uhr am 24. Juni verliess der erste Zug mit Ziel Oberwald den Bahnhof Realp. Schon am ersten Wochenende konnten wir die Züge aufgrund der guten Nachfrage doppelt führen.*

Das exklusive Angebot „Genuss 1. Klasse“ hat sich mittlerweile herumgesprochen und erfreut sich weiterhin grosser Beliebtheit. Auch auf den WanderExpress Zügen ist eine Belebung der Nachfrage festzustellen.

Bild von Urs W. Züllig

Hochbetrieb auf der Furka bei Kreuzung von zwei Passagierzügen - mit neuem Mobiliar in der Gartenwirtschaft und neuer Küche ist die Infrastruktur nun bestens für den Ansturm der Gäste gerüstet.

Die Passagierzahlen bewegten sich mit Stand Ende Juli auf Höhe des Vorjahres. Die Buchungen für den weiteren Saisonverlauf lagen jedoch unter den Erwartungen. Offensichtlich buchen die Gäste heute kurzfristiger als früher. Wir hoffen also weiterhin auf schönes Bergwetter. Natürlich ist es sehr erwünscht, wenn alle Vereinsmitglieder und Mitarbeiter weiterhin aktiv Werbung für unsere Bahn machen oder noch besser gleich mit einer ganzen Gruppe eine Dampfbahnfahrt unternehmen, die Saison dauert ja noch bis am 8. Oktober.

### Mit DOMO Reisen im Diesellok unterwegs

Der Diesellok ist jeweils Montag bis Donnerstag während des täglichen Betriebs als Charterzug für DOMO Reisen zwischen Realp und Oberwald unterwegs. Damit kann der wunderschön restaurierte Diesellok auch unter der Woche sinnvoll ausgelastet werden.

Besonders beliebt ist bei sonnigem Wetter der Aussichtswagen. Den Gästen wird, nebst unserer wunderbaren Strecke mit Langsamfahrt über die Rottenbrücke respektive die Steffenbachbrücke, auch ein Minibar Service an Bord angeboten.

Diese Tagesfahrten werden ab verschiedensten Orten in der Schweiz offeriert, wobei auch in der Ausschreibung klar darauf hingewiesen wird, dass die Fahrten über die Furka im Diesellok erfolgen und es sich nicht um Werbefahrten handelt. Wir hoffen natürlich, dass der eine oder andere Gast angesichts der Dampflokomotive, welche als Fotomotiv sehr beliebt ist, sich beim nächsten Besuch zu einer Fahrt mit dem schnaubenden Ungetüm entschliessen wird.

### Sparmassnahmen zeigen Wirkung

Die seit letztem Herbst angeordneten Sparmassnahmen beginnen zu wirken und sind in den monatlichen Erfolgsrechnungen als Verbesserung gegenüber dem Vorjahr deutlich sichtbar. Weiterhin gilt, dass nur absolut betriebsnotwendige Ausgaben getätigt werden und Investitionsprojekte nur realisiert werden können, wenn diese durch Dritte im Voraus finanziert sind.

Die Geschäftsleitung bedankt sich bei allen Beteiligten herzlich für die Unterstützung der Sparanstrengungen, sei es durch Zurückhaltung bei den Ausgaben, durch aktive Mittelbeschaffung, Umsetzung von Sparideen oder das Berappen von DFB Ausgaben aus der eigenen Tasche respektive den Verzicht auf deren Weiterverrechnung an die Bahn.

### Nachwuchsförderung / Wissenstransfer

Die DFB bietet bekanntlich jedes Jahr Ausbildungs- und Weiterbildungstage in den verschiedenen Funktionen und Aufgabengebieten an. Daneben spielt aber das „Training on the Job“ eine zentrale Rolle. Dieses muss jedoch zwingend in der Praxis, das heisst für alle betriebsnahen Aufgaben während der laufenden Saison stattfinden.





Gäste dürfen sich also nicht wundern, wenn sie während ihres Besuchs „Azubis“ in allen möglichen Chargen wie Heizer Anwärter, Gästebetreuer oder Shopverkäufer in Begleitung ihres Ausbildners kennenlernen, welche ihre ersten Gehversuche in der neuen Aufgabe machen - dies ist Bestandteil der wichtigen Nachwuchsförderung respektive des Wissenstransfers. Wir sind sicher, dass unsere Fahrgäste dafür Verständnis haben, wenn nicht alles beim ersten Mal perfekt gelingt.

**Die DFB braucht Verstärkung - Jetzt ist die ideale Zeit für die Rekrutierung von Nachwuchs**

Das Furka Virus überträgt sich bekanntlich am besten in Höhenlagen zwischen 1300 und 2200 Meter über Meer. Oder anders gesprochen ist die Erfolgchance für die Gewinnung neuer DFB Mitarbeiter oder Vereinsmitglieder nirgends so hoch wie bei einem Besuch unserer Bahn mit Freunden / Bekannten am Ort des Geschehens mit einem persönlichen Blick hinter die Kulissen.

Die Geschäftsleitung bittet daher alle Vereinsmitglieder, die jemanden für eine allfällige Mitgliedschaft im VFB oder sogar Mitarbeit bei der DFB im Auge haben, dies jetzt in die Tat umzusetzen und für die kommenden Wochen einen Ausflug mit dem Ziel: „Gewinnung von neuen Mitgliedern / Mitarbeitern“ zu organisieren.

**Das aussergewöhnliche Erlebnis**

Am 8. September findet im Rahmen der Festivitäten zum „25 Jahre Jubiläum“ der Betriebsaufnahme eine Nacht Dampffahrt ab Oberwald nach der Station Furka mit Nachtessen statt. Wer sich die einmalige Ambiance einer Nachtfahrt mit Dampf nicht entgehen lassen möchte, sollte umgehend beim Reisedienst der DFB reservieren. Es hat noch freie Plätze.

**Saisonende bereits in Sichtweite**

Die Geschäftsleitung bedankt sich bei allen Vereinsmitgliedern, die sich im Verlaufe dieser Saison bereits als Werber für unsere Bahn betätigt haben und Gästen das Erlebnis an der Furka gezeigt oder empfohlen haben - bitte weiter so. Bekanntlich kann man unsere Bahn ja immer wieder besuchen - sie bietet jedes Mal wieder neue Höhepunkte, z.B. mit einer Fahrt im offenen Wagen des „WanderExpress“, einem besonderen Genuss in der 1. Klasse oder mit einem Ausflug mit dem Gletscher Zug samt feinem Mittagessen im Glacier du Rhone.

Wer es 2017 noch nicht geschafft hat, das Erlebnis einer Fahrt über die Furka in erfrischender Alpenluft und entlang des tosenden Rottens zu geniessen, dem bleiben noch rund 5 Wochenenden Zeit für einen Besuch mit Familie, Freunden oder Kollegen. Dann ist die Dampfbahn Saison 2017 bereits wieder Geschichte. Wir fahren bekanntlich jeden Freitag / Samstag / Sonntag bis zum 8. Oktober.



Bild von Urs W. Züllig

Nachwuchs im Führerstand: Lokomotivführer Werner Blunier und Heizer Tobias Hardmeier, beide mit kürzlich erfolgreich abgelegter Prüfung, gemeinsam im Einsatz auf der blauen Lok 1.



Aus der DFB AG

# Generalversammlung stellt die Weichen neu

Von Julian Witschi, Vorsitzender der Redaktionskommission

*Die Aktionäre der DFB AG haben einem Schnitt mit der Vergangenheit mit sehr grossem Mehr zugestimmt. Die Generalversammlung vom 24. Juni billigte die Einführung der Einheitsaktie, genehmigte eine Kapitalherabsetzung und machte den Weg frei für eine Kapitalerhöhung.*

Es war hitzig und die Luft wurde immer dicker in der Mehrzweckhalle in Oberwald. Das lag aber einzig am hochsommerlichen Wetter und nicht an der Stimmung. Denn die Aktionäre der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG unterstützten die Anträge des Verwaltungsrates zwar nicht begeistert, aber ohne Kritik und mit grossem Mehr. Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli führte gut vorbereitet durch die GV sorgte gleich zu Beginn für Verständnis für die Lage der DFB AG, indem er sich zum Projekt einer Wagenhalle äusserte.

Es liege nicht an fehlender Entscheidungsbereitschaft oder Gleichgültigkeit, dass der Verwaltungsrat bislang keinen Startschuss für die Wagenhalle abgegeben habe. Sondern für die Verantwortlichen sei die Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit absolut prioritär: „Neue Investitionen sind nicht zu verantworten, ohne vorher die finanzielle Situation nachhaltig zu bereinigen. Darum geht es heute, Sie können Geschichte schreiben“, sagte Künzli.

Angesichts der Tragweite der Anträge hatte der Verwaltungsrat den Beginn der GV auf 12.15 Uhr vorverlegt und auf einen Referenten verzichtet. Trotzdem zog sich die Anfangsphase etwas hin. Abstimmungen waren zuerst nicht möglich, weil sich der unabhängige Stimmrechtsvertreter verspätete. Schliesslich sorgte das Eidgenössische Jodlerfest in Brig an diesem Tag für viel Verkehr im Oberwallis.

## Tabula rasa

Geschäftsleiter Urs Züllig schaute zu Beginn, wie bereits im „Dampf an der Furka“, zurück auf die abgelaufene Saison. Die Zahl der Passagiere blieb mit 26'984 im Vergleich zum Vorjahr praktisch stabil, obwohl markant weniger deutsche Fahrgäste gekommen sind. Das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern verschlechterte sich von 95'875 Franken im Vorjahr auf -155'393 Franken. „Wir haben nichts verprasst, sondern Arbeiten vorgezogen und erledigt. Ansonsten liegt das Ergebnis nur ganz leicht unter Vorjahr“, sagte Züllig. Die neu in Eigenregie betriebene Gastronomie Furka war rentabel und könnte eine gute Einnahmequelle werden.

Hinzu kamen in der DFB-Jahresrechnung aber, wie in den letzten Jahren üblich, Abschreibungen von gut 400'000 Franken. Genau um diese Belastung fortan zu minimieren, beantragte der Verwaltungsrat einen Kapitalschnitt (siehe „Dampf an der Furka“ 2/2017). Dazu erfolgt eine einmalige Sonderabschreibung per Ende 2016 von 4,4 Millionen Franken. Vor allem der Wert von Rollmaterial wird auf einen Schlag herabgesetzt. Das sorgt unter dem Strich für einen Jahresverlust von rund 5,0 Millionen Franken.

In einem ersten Schritt nahmen die Aktionäre den Jahresbericht und die Jahresrechnung mit sehr grossem Mehr ab. Bei 81'012 vertretenen Aktienstimmen gab es bloss 305 Nein und 804 Enthaltungen. Mit geringer Opposition im tiefen vierstelligen Aktienstimmen-Bereich genehmigten die Teilnehmer die Schaffung der Einheitsaktie (Nennwert von je 50 Franken) und einige dafür nötige Statutenänderungen.

## Aktienkapital reduziert...

Dann kam es zum eigentlichen Einschnitt beim Wert der bisherigen Aktien. VR-Präsident Künzli gab zu bedenken, dass vom bisherigen Nennwert eigentlich sowieso die aufgelaufenen Verluste abgezogen werden müssen, um den wahren Wert zu ermitteln. Die seit 1985 kumulierten Verluste betragen knapp 3,8 Millionen Franken, zusammen mit dem Jahresverlust 2016 wurden es 8,8 Millionen Franken. Dieser Betrag sollte nun mit dem Aktienkapital verrechnet werden.

Der Schritt sei unumgänglich, bekräftigte Künzli. Spätestens in etwa sieben Jahren würde eine Sanierung gesetzlich notwendig, wenn es so weiter gehe wie bisher. Aktionär Karl Kliebenschädel wollte wissen, warum die DFB AG nicht eine Kapitalerhöhung durchführe zur Finanzierung der Wagenhalle. Künzli kündigte an, die AG nehme das Thema wieder auf, wenn sie finanziell gesundet sei. Wer investiere gerne in ein Unternehmen, das jedes Jahr Verlust produziert, gab er zu bedenken. Mit der finanziellen Gesundung solle die DFB AG für potenzielle Investoren attraktiv werden und Kapitalerhöhungen sollten so wieder richtig einschenken.

Drei langjährige Mitstreiter der Furka-Bergstrecke ergriffen nun das Wort: Pepi Helg im Namen des Zentralvorstandes des Vereins, Walter Benz und Hans-Walter Beyeler. Der VFB als Grossaktionär unterstütze die Kapitalherabsetzung, die AG müsse aber alle Massnahmen treffen, um künftig eine schwarze Null zu erreichen, sagte Pepi Helg. Der Kapital-



schnitt sei kompliziert, aber gut und sorgfältig aufgegleist, befand Walter Benz. Und Hans-Walter Beyeler appellierte dazu, dem Kapitalschnitt zuzustimmen, sonst könne die Bahn nicht überleben.

Um 14.22 Uhr war es dann soweit: Im Saal genehmigten die 183 anwesenden Aktionäre die Kapitalherabsetzung einstimmig. Via briefliche Stimmabgabe kamen 3801 Nein und 1567 Enthaltungen zusammen. Das Verdikt fiel also mit rund 93 Prozent Ja sehr klar aus.

### ...und Kapitalerhöhung aufgegleist

Das Aktienkapital beträgt damit noch gut 5,8 Millionen Franken, 60 Prozent weniger als vorher. Der Verwaltungsrat beantragte der GV, genehmigtes Aktienkapital von maximal 500'000 Franken neu zu schaffen. Auch dies wurde klar gutgeheissen. Der Verwaltungsrat hat damit die Möglichkeit, in den nächsten zwei Jahren bis zu 25'000 neue Aktien zum neuen Einheits-Nennwert von 20 Franken pro Titel auszugeben.

Der Kapitalschnitt ist ein erster wichtiger Schritt, es folgten nun weitere Mosaiksteinchen, sagte Künzli. Es gehe insbesondere darum, Betriebsabläufe zu optimieren, wirtschaftliches Denken und Handeln zu fördern, das Marketing zu verbessern und Liquidität sowie Rentabilität zu sichern. So soll in Zukunft beim Jahresergebnis im Normalfall eine

schwarze Null möglich sein. „Das ist unsere Ambition, und die Chancen sind realistisch“, sagte der VR-Präsident. Aber die AG schaffe es nicht alleine, sondern auch der Verein und die Stiftung müssten ihren Beitrag leisten. Deshalb arbeite ein Ausschuss an einer entsprechenden Vereinbarung.

Einen Aktionärszug zur GV gab es dieses Mal wegen des dichten Programms nicht. Aber die DFB AG startete an diesem Tag in ihre 25. Betriebssaison. Und die Aktionäre durften zum Schluss im Wissen zum Apero schreiten, dass sie die Basis für weitere Betriebsjahre gelegt haben.



Bild unten von Bernd Hillemeyr

180 Aktionäre nahmen an der Generalversammlung in der Mehrzweckhalle von Oberwald teil (Foto: Bernd Hillemeyr)

Bild oben von Ruedi Traub

Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli führte die schwierige Versammlung geschickt





Aus dem Verein

## Vereins-Jubiläumsanlass an der Furka

Von Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident

*Am 11. Juli 1992 verkehrte der erste fahrplanmässige Zug der DFB auf der Furka-Bergstrecke. Damals ging die Fahrt nur von Realp bis zur Station Tiefenbach. Dieses 25-jährige Jubiläum war der Grund für den Verein, für seine Mitglieder einen Jubiläumsanlass zu organisieren.*

Bei bestem Bergwetter brachte ein Sonderzug, gezogen von der Dampflok „Weisshorn“, die rund 80 Teilnehmer zur Station Furka. Dort wurden die Gäste mit einem schmackhaften Risotto verköstigt, den die Küchenmannschaft direkt vor Ort in zwei grossen Töpfen gekocht hatte.

Nach dem Essen dankte VFB-Marketingleiter Beat Klarer bei einer kleinen Ansprache dem Vereinspräsidenten Robert Frech für seinen Einsatz für die Dampfbahn. Dabei überreichte er ihm eine Heizerschaufel, damit er weiter „Kohle“ für die Dampfbahn heranschaulen kann.

Bei herrlichem Sonnenschein genossen die Teilnehmer die Bergwelt rund um die Station Furka bevor die Fahrt zurück zum Depot Realp ging. Dort angekommen gab es von der Bauabteilung Informationen zu den laufenden Bauprojekten und bei Führungen durch die Werkstätten konnte man sich ein gutes Bild über die verschiedenen Arbeiten machen, welche dort ausgeführt werden.

Der Jubiläumsanlass war eine rundum gelungene Veranstaltung und natürlich eine schöne Gelegenheit, nette Kontakte zwischen den mitreisenden Vereinsmitgliedern zu knüpfen. Ein herzlicher Dank geht an den VFB-Marketingleiter Beat Klarer, welcher die Idee dafür hatte und auch für die Organisation verantwortlich war.



Bilder von der Veranstaltung sind auf der Homepage im Bereich „Verein“ zu finden.





## Bonusaktion

# Mitglieder werben Mitglieder

Vom Zentralvorstand VFB / VFB Marketing

*Damit das einmalige technische Kulturgut Dampfbahn Furka Bergstrecke auch in Zukunft erhalten bleibt und weiterhin fährt: Es gibt erfahrungsgemäss kein besseres Marketinginstrument für die Bewerbung der Bahn als die Mitglieder selbst. Bisherige Mitglieder kennen die Bahn und deren Umfeld am besten und sind einmalige Referenzen.*

Der VFB ist zurzeit in 21 Vereinssektionen in der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden organisiert. Um die Zukunft der wertvollen Institution DFB zu sichern, benötigen wir neue Vereinsmitglieder jeglichen Alters. Vereinsmitglieder in den diversen Sektionen, welche die Bahn in diversen Belangen unterstützen können, sei dies als reines Vereinsmitglied oder gar als freiwilliger Mithelfer.

Aus diesem Grunde starten wir eine Aktion „Mitglieder werben Mitglieder“, welche bis zum 15. Oktober 2018 dauert. Sofern Sie ein Mitglied oder gar mehrere werben, so warten einmalige Prämien auf Sie. Die Bonuspunkte werden verbucht sobald das neue Mitglied den Jahresbeitrag bezahlt hat.

• 1 Mitglied	Anzahl Bonuspunkte	20
• 2 Mitglieder	Anzahl Bonuspunkte	50
• 3 Mitglieder	Anzahl Bonuspunkte	80
• 4 Mitglieder	Anzahl Bonuspunkte	100
• 5 Mitglieder	Anzahl Bonuspunkte	130
• 6 Mitglieder	Anzahl Bonuspunkte	160

Ein Bonuspunkt entspricht dem Gegenwert von 1 CHF.

Die erwirtschafteten Bonuspunkte können für Tickets wie auch für den Einkauf in den Souvenirshops der DFB einlöst werden. Die Aktion gilt nur für aktuelle Vereinsmitglieder. Die Auswertung wird durch den VFB Mitgliederservice getätigt. Die Bonuspunkt-Gutscheine sind bis zum Ende der Saison 2019 einlösbar. Die Anmeldung zur Teilnahme erfolgt durch die Antwortkarte im Prospekt Mitglieder-Werbung mit der Namens-Nennung in der Rubrik „Geworben durch“.

Einzusenden an:

VFB Verein Furka-Bergstrecke // Mitgliederservice  
Steinacherstr. 6 // CH-8910 Affoltern a/A  
Herzlichen Dank für die Unterstützung!

## Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

### Organisation

Drei Organisationen widmen sich unserem Kulturgut, nämlich eine Betriebsgesellschaft, ein Verein und eine Stiftung: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG), Verein Furka-Bergstrecke (VFB) mit 21 Sektionen und die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB).

### Mitfahren

2017 verkehren die Dampfzüge vom 24. Juni bis 8. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach, 6490 Andermatt, über [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) oder Telefon +41 848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), E-Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@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, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A., Tel.: +41 44 761 47 01, Mobile: +41 79 329 47 62, E-Mail: [vfb.mitgliederservice@dfb.ch](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch) oder via Internet [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein)

### Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Hansjürg Krapf, Leiter Personal DFB AG, Rosenastrasse 6, CH-9200 Gossau, Tel.: +41 71 385 54 06, Mobile: +41 79 232 42 43, E-Mail: [personaldienst@dfb.ch](mailto:personaldienst@dfb.ch)

### Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon +41 848 000 144, E-Mail: [aktienregister@dfb.ch](mailto:aktienregister@dfb.ch)

### Spendemöglichkeiten

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige, steuerbefreite Stiftung. Sie können Ihre nachgewiesene Spende in der Schweiz in Ihrer Steuererklärung als Abzug geltend machen.

### Spendenkonto Schweiz:

Stiftung Furka-Bergstrecke // CH-3999 Oberwald  
IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2 // PC 60-293080-2  
PostFinance AG, 3030 Bern

### Spendenkonto Deutschland:

VFB Sektion Rhein-Main e.V. // Volksbank Lauterbach eG  
IBAN: DE 61 5199 0000 0010 4393 02 // BIC: GENODE51LB1

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung in Deutschland ab Spenden von über 200 Euro erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit.

### Mehr wissen

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) ist die Internet-Seite der Dampfbahn

Einfach  
einscannen &  
mehr erfahren!





## Aus dem Verein

# Neues vom VFB-Marketing

Von Beat J. Klarer, VFB Marketing

*Das Marketing ist ein zentraler Aspekt jeder Unternehmensführung. Im Kern des Marketingmanagements steht die Ausrichtung des Unternehmens am Markt. Die Aufgabe des Marketings ist es, die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden/Gäste und anderer Institutionen zu erkennen und zu erfüllen.*

Diese Grundsätze gelten auch für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Heute verkauft man nicht nur eine Bahnfahrt von A nach B, sondern ein Produkt mit einer Geschichte, verbunden mit einem Erlebnis. Die Vergangenheit zeigte bei Öffentlichkeitsarbeiten wie Messen und Ausstellungen klar, dass die DFB generell am Schweizer Markt zu wenig bekannt ist. Bei einer vorsichtigen Schätzung liegt der negative Bekanntschaftsgrad zwischen 70 und 80 Prozent. Viele Zeitgenossen jeglichen Alters verwechseln die DFB zum Beispiel mit der Brienz Rothorn Bahn (!).

Der Zentralvorstand des VFB hat nun beschlossen, eine eigene Marketinggruppe ins Leben zu berufen und mit klaren Zielsetzungen zu versehen. In den letzten Monaten konnten folgende Mitarbeiter für diese freiwillige Tätigkeit gewonnen und in eine sinnvolle Marketingstruktur eingebunden werden. Dieses Team hat seine Arbeiten bereits produktiv aufgenommen:

Leiter VFB-Marketing:	Beat J. Klarer
Technik und neue Medien:	Andreas Huwiler
Graphik, Layouts, Gestaltung:	Alain Hospenthal
Ansprechpartner Sektionen:	Stephan Kohler
Ideen und Umsetzung:	Hans-Werner Beyeler
Messen und Events:	Alfredo Degen
Logistik und Koordination:	Peter Debrunner
Mitglied VFB/VR:	Robert Frech (bei Bedarf)
Mitglied SFB:	Peter Riedwyl (bei Bedarf)
Mitglied DFB AG:	vakant

Weitere Stellen wie Informatik und Schulung sind noch geplant und offen.

Für das VFB Marketing wurden folgende klare Zielsetzungen definiert und zur erfolgreichen Umsetzung freigegeben.

- VFB Mitgliederwerbung
- Gewinnung von freiwilligen Mitarbeitern
- Durchführen von regionalen Öffentlichkeitsarbeiten

- zusammen mit Partnern
- Ertragssteigerung
- Generierung und Unterstützung von Sektionsreisen zur DFB

## Neue Werbemittel

Zurzeit werden die Prospekte und Flyer aus der VFB-Organisation nach den modernen Bedürfnissen professionell und sukzessive neu erstellt. Diese Informationsschriften werden in zwei Produktlinien erstellt: eine Hauptlinie mit den Basisprospekten wie «Mitgliederwerbung, Werbung für freiwillige Mitarbeiter, Jugendförderung etc.» und eine zweite Linie mit Produkten wie «Rundreisen, Reisetyps, Reiseangebote aus den Sektionen etc.». Die Prospekte selbst werden vorerst nur in Deutsch erstellt. Sprachversionen in Französisch, Englisch, Italienisch sowie Niederländisch sind zum Teil vorgesehen. Die neuen Prospekte «Mitgliederwerbung» und «Rundreisen» sind bereits über den DFB-Reisedienst in Schänis verfügbar.

Ein lang ersehnter Wunsch seitens der Sektionen ist die Verfügbarkeit eines DFB-Kurzfilmes für Messen und Präsentationen. Der VFB hat nun die Nutzungsrechte eines professionellen Filmes übernommen. Dieser ist per sofort auf einem 3.0 USB Stick beim VFB-Marketing zu den Selbstkosten von CHF 35.- für die Sektionen in HD-Qualität verfügbar. Der Film beinhaltet einmalige Fahraufnahmen der DFB, gefilmt von einer Drohne und zeigt auch die grandiose Landschaft der Furka. Der Film ist ohne Kommentar und in jeder Sprachregion einsetzbar. Aus urheberrechtlichen Gründen ist der Film nicht kopierbar.



## Projekte

# Zustand des Scheiteltunnels

Von Reto Brehm, Leiter Abteilung Bau DFB AG

Nach dem Rückblick auf die schwierige Entstehungsgeschichte des Furka-Scheiteltunnels im letzten Heft, folgt im zweiten Teil eine Analyse zum Zustand des Bauwerks. Es sind Sanierungsmassnahmen nötig.

Die Zustandsanalyse des 1874 Meter langen Furka-Scheiteltunnels fällt stark gerafft wie folgt aus: Das Gesamtbild der Deformationen und Bewegungen zeigt eine grosse Vielfalt und ist dementsprechend etwas verwirrend. Da es sich aber um das Ergebnis der Einwirkungen vieler wechselvoller Faktoren handelt, ist dieses Resultat der Untersuchungen keineswegs erstaunlich. Unmittelbar sichtbar sind indessen die vielen Schäden der Tunnelverkleidung. Sie können prinzipiell wie folgt kurz beschrieben werden:

- Zerfall des Betonmauerwerkes, besonders der Widerlager
- Verrottung verschiedener Partien von Bruchsteinmauerwerk mit Einbuchtungen
- Druckgelenkbildungen mit Abschaltungen (Abplatzungen, Ablätterungen längs einer Druckkante)
- Gleitbrüche (Abscherungen), Trennbruchrisse (Zugrisse)
- Schubbiegebrüche in Kämpferhöhe

Einzelne Schäden treten auch im Bereich von sehr gutem Mauerwerk auf; die meisten aber natürlich im Zusammenhang mit dem prekären Zustand vieler Partien der Tunnelverkleidung, namentlich im Bereich der Widerlager. In diesem Zusammenhang ist wichtig, dass zwischen dem Durchstich 1915 und der Fertigstellung rund zehn Jahre später sicher verschiedene Tunnelstrecken «auf Holz» gestanden sind.

Das Gesamtbild der Schäden der Tunnelverkleidung ist ebenso vielfältig wie dasjenige der Deformationen, was zu erwarten war. Als Zusammenfassung müssen folgende Punkte festgehalten werden:

- Die Tunnelverkleidung ist durch äussere Einwirkungen zum Teil stark deformiert worden
- Die Deformationen sind durch den Zustand der Mauerung begünstigt worden
- Die Bewegungen dauern immer noch an
- Die Schäden der Tunnelverkleidung sind auf einigen Tunnelstrecken schwer

- Die Lichtraumprofilverhältnisse sind schlecht, und es muss mit einer fortschreitenden Verschlechterung gerechnet werden

Der Furka-Scheiteltunnel liegt geologisch im Bereich von Schichten der sogenannten Ursernzone oder Ursernmulde. Es handelt sich um Gesteinsserien, die infolge der Alpenbildung (und früherer Gebirgsbildungen) aus (zum Teil Meeres-) Ablagerungen entstanden sind. Die Gesteine wurden durch die Vorgänge bei der Gebirgsbildung teilweise stark umgewandelt, sind aber infolge ihrer Beschaffenheit nur bedingt standfest und neigen gerne zum Zerfall, so dass nicht selten daraus erhebliche Druckäusserungen entstehen (eine der schwierigen Zonen im Gotthardtunnel der SBB).

### Zustand des Tunnels bis 1981

Der Zustand des Furka-Scheiteltunnels ist zu einem guten Teil aus seiner ungewöhnlichen Entstehungsgeschichte zu erklären. Wie erwähnt, blieb das Bauwerk während rund 10 Jahren unvollendet. Danach musste eine Rekonstruktion vorgenommen werden. Ziel war es, den Tunnel rasch befahren zu können, deshalb wurden nur die wichtigsten Schäden eliminiert. In den 1930er und 40er Jahren wäre eine weitere Sanierung notwendig gewesen, doch mangelte es an den notwendigen finanziellen Mitteln.

Zone mit Zerfall der Verkleidung





Das neue Eisenbahngesetz von 1957 ermöglichte, für dringende Arbeiten Gelder zu erhalten. Damit konnte eine 40 m lange druckhafte Zone repariert werden. Das Mauergewölbe wich einer armierten Spritzbetonkonstruktion, die sich in dieser heiklen Zone vollauf bewährte. Als in den 60er Jahren die Diskussion um den Basistunnel begann, unterliess die Bahn mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde weitere Reparaturen. Trotz einer reduzierten Betriebssicherheit konnte der fragliche Tunnel bis 1981 befahren werden.

#### **Wiederinbetriebnahme durch die DFB und heutiger Zustand des Tunnels**

Am 23. September 1986 fand eine Begehung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) statt, um einen Augenschein zu nehmen und über die zu treffenden Massnahmen zu beraten. 1990 wurde der Zustand des Tunnelgewölbes auf seine ganze Länge durch das Büro Amberg beurteilt und die notwendigen Sanierungsarbeiten für eine Wiedereröffnung vorgeschlagen. Die Sanierungsarbeiten wurden von der DFB im 1991 begonnen und dauern bis heute an.

#### **Fazit:**

Im Furka-Scheiteltunnel sind die Tragsicherheit des Tunnelgewölbes und die Betriebssicherheit zurzeit gewährleistet. Zum Erhalt sind die vorgesehenen Sanierungsmassnahmen in den nächsten drei bis vier Jahren umzusetzen.

Quellen: WEHRLI WEIMER GOLTA, Ingenieure für Hoch-+ Tiefbau, 8050 Zürich, 30. November 1968  
H. Hofmann, 7000 Chur, 1992  
M. Galli, Inspektionsbericht, 2015



Zone mit «Hochsteigen» des Firses

Sanierungsarbeiten  
2016



**Aus der Stiftung**

# Gönnerclub unterwegs auf steilen Schienen

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

*Seit 2009 findet als Dank für die Gönnerinnen und Gönner der Stiftung Furka-Bergstrecke ein Gönnererevent statt. In diesem Jahr ging die Reise auf den Pilatus, den Hausberg von Luzern.*

Am Morgen des 29. Juni trafen sich die rund 130 Teilnehmer am Schiffssteg von Luzern, um mit dem historischen Dampfschiff "Unterwalden" nach Alpnachstad zu fahren. Dies ist übrigens das einzige der historischen Dampfschiffe, das dorthin fahren kann. Nur bei ihm können der Kamin und die Aufbauten abgeseht werden, um unter der relativ niedrigen Autobahnbrücke hindurchzufahren.

In Alpnachstad angekommen, teilte sich die Gruppe. Während ein Teil ausführliche Erklärungen zum Dampfschiff bekam, machte sich der andere Teil auf den Weg zum Depot der Pilatusbahn. Dabei gaben die Mitarbeiter der Bahn interessante Informationen zu dieser mit 48 % Steigung steilsten Zahnradbahn der Welt. Bei einem Rundgang durch das Depot gab es interessante Einblicke in die Technik und den Betrieb der Zahnradbahn.

Die Fahrt hinauf auf den Pilatus bot den Reisenden immer wieder eindrucksvolle Ausblicke über den Vierwaldstätter See. An der Bergstation der Hahn beim Hotel Pilatus Kulm wurden die Teilnehmer mit einem Apéro empfangen. Leider hatten inzwischen dicke Wolken den Gipfel des Pilatus verdeckt, welche die sonst so grandiose Aussicht versperrten. Nach dem Mittagessen informierte Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl die Gäste über den aktuellen Stand der Projekte und der Mittelbeschaffung sowie die Aufgaben, die noch auf die Stiftung warten. Hierbei wurden die Fertigstellung der beiden Dampflokomotiven HG 4/4, die notwendigen

Sanierungsmassnahmen am Scheiteltunnel und den zahlreichen Stützmauern und der Finanzierung des Grossunterhalts an der Strecke genannt. Daneben steht der Bau einer Halle für die Unterstellung der wertvollen Personenwagen auf der Wunschliste.

Nach dem Dessert und Kaffee ging die Reise der Gönnerinnen und Gönner mit der Seilbahn über Fräkmüntegg hinunter nach Kriens und weiter mit Extrabussen zurück zum Ausgangspunkt am Bahnhof Luzern.

Trotz des Wetters am Pilatus waren alle Teilnehmer von der Veranstaltung begeistert. Der jährliche Gönnererevent fördert den Zusammenhalt der Gönnerinnen und Gönner mit der Stiftung. Dies ist auch ein Ansporn für eine weitere finanzielle Unterstützung, wie der Brief eines Teilnehmers zeigt, den wir hier gerne ohne Namensangabe abdrucken.

Ein herzlicher Dank geht an Stiftungsrat Heinz Schaller, welcher wieder die Organisation des Gönnererevents übernommen hatte.



Weitere Informationen zur Stiftung und dem Gönnerclub finden auf der Homepage unter [www.dfb.ch/stiftung](http://www.dfb.ch/stiftung)

**Zitat eine Briefes von einem Gönner:**

*"Grüezi Herr Riedwyl, vielen Dank für den wiederum gut organisierten Gönneranlass. Diese Veranstaltungen sind eine Wertschätzung an die Gönner. Es gibt Ansporn, das nächste Jahr wieder zu spenden."*





### Optimaleres Stopfen mit der MATISA-Stopfmaschine

# Gleisstopfen mit Seilwinde

Von Peter Fischer

*Längere Zeit war die MATISA-Stopfmaschine in Realp im Dornröschenschlaf bis sie von Norbert Kirchner vor etwa 2 Jahren geweckt und wieder in Einsatz gebracht wurde.*

Mit dieser Maschine kann der Schotter wesentlich gleichmässiger unter den Schwellen verdichtet werden als mit den schweren Handstopfern WACKER oder JACKSON. Für die Gleisbauer heisst dies viel weniger Körpereinsatz und eingesparte Arbeitszeit!

Weil die MATISA keinen eigenen Fahrtrieb hat, war das genaue Vorrücken von Schwelle zu Schwelle im Zahnstangenbereich recht mühsam. Bisher wurde dies mit einem HABEGGER-Seilzug und mit Handzeichen bewerkstelligt.

Ganz zufrieden war man mit dieser Arbeitsweise nicht und nach einigen Diskussionen entwickelte sich die Idee, die

Maschine mit einer geeigneten Seilwinde auszurüsten. Im Internet fand sich die Elektroseilwinde COME-UP CP 500 mit 60 m Drahtseil, Zugkraft horizontal 500 kg und mit Funkfernsteuerung. In vorbildlicher Zusammenarbeit der Motorengruppe von Peter Fischer, Werni Aschwanden, Marcel Brühlhart, Roland Fehlmann und Eugen Schneebeili wurde das Ganze auf ein Rollenfahrzeug gestellt.

Verschiedene Schweissarbeiten hat Hansjörg Leibundgut ausgeführt. Als Wetterschutz hat Familie Schneebeili eine passende Schutzhaube beige gesteuert. Rund 150 Arbeitsstunden waren nötig, bis die Einrichtung auf die Schiene gesetzt werden konnte. Die Kosten für die Winde und diverses Zubehör hat die Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus übernommen. Darum herzlichen Dank an alle, die mitgearbeitet haben und für die Kosten aufgekommen sind!

So sieht jetzt der Arbeitsablauf aus: Idealerweise ist die Arbeitsrichtung bergwärts. Die Winde wird in einiger Distanz zur Stopfmaschine an Gleis und Zahnstange fixiert, das ausgezogene Seil an der MATISA angehängt und dann für die Stopfung von Schwelle zu Schwelle gezogen. Die Funkfernsteuerung erlaubt es dem Maschinisten mit der Stopfmaschine punktgenau vorzurücken. Anschliessend wird die Winde auf dem Rollenfahrzeug vorgezogen und das ganze wiederholt sich.

Die Stromversorgung erfolgt von einem auf der Baustelle platzierten Generator. Den Testlauf hat die Seilwinde beim Totalumbau km 53.580 – 53.880 zur vollen Zufriedenheit bestanden.



Bilder von  
Peter Fischer

Wetterschutz für  
die Seilwinde

MATISA an der  
Seilwinde

Seilwinde ein-  
satzbereit



## Aus der Stiftung

# Finanzielle Unterstützung der DFB AG durch die Stiftung

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

*In der Vergangenheit wurden Projekte gestartet ohne dass solide Projektunterlagen vorlagen und die Gesamtfinanzierung gesichert war. Dies führte zu finanziellen Engpässen und zum permanenten Stopfen von Finanzlöchern, auch wegen den Mehrkosten bei den von der SFB finanzierten Projekten. Handlungsfreiheit hatte die SFB keine mehr. Finanzielle Verpflichtungen mit Geld das nicht vorhanden ist, darf die SFB als Stiftung nicht eingehen. Somit besteht auch kein Risiko, dass die Stiftung wegen fehlenden Finanzen oder Schulden aufgelöst werden muss. Im Übrigen kontrollieren die Revisionsstelle Balmer Etienne Luzern und die Aufsichtsbehörde des Kantons Wallis die Aktivitäten der SFB genau.*

Der Stiftungsrat beschloss im letzten Jahr zuerst den Finanzbedarf für die laufenden Projekte, wie die Erweiterung der Werkstätte Realp und die Wiederinstandstellung der beiden HG 4/4 sicherzustellen. Erst wenn dies gewährleistet ist und das notwendige Kleingeld in der Kasse ist, kann über neue finanzielle Verpflichtungen befunden werden.

Die DFB AG musste einen Kapitalschnitt und Sonderabschreibungen vornehmen um die kumulierten Verluste von über 8 Mio. zu tilgen. Als Konsequenz will die DFB AG die Kosten vom Grossunterhalt im Rahmen von ca. CHF 400'000 pro Jahr ab 2018 auf die SFB und den VFB überwälzen. Die SFB hat keine freien Mittel als Reserve und muss diese Kohle zuerst sammeln. Ein Spendenfranken kann nur einmal ausgegeben werden. Für die SFB hat die Sicherung der Strecke Realp – Oberwald als Kulturgut Priorität vor neuen Wünschen. Für die SFB stehen 2018 beim Grossunterhalt deshalb der jährliche Totalumbau von 300m Gleis, der Reuss-Sohlenschutz sowie Stützwerke an erster Stelle. Es ist unbestritten, dass die Personenwagen im Winter ohne Dach Schaden nehmen, die Lebensdauer verkürzt wird und deshalb eine Halle notwendig ist. Optimisten glauben, dass eine offene Baugrube die Spenden fließen lasse wie Honig. Der Verwaltungsrat der DFB AG will angesichts der leeren Kasse für Investitionen neue Projekte nur freigeben, wenn sie vollständig durch Dritte finanziert werden.

### Erweiterung Werkstätte Realp

Nach mehr als 8 Jahren Bauzeit konnte am 1. September 2016 das Gebäude eingeweiht und der DFB AG übergeben werden. Ursprünglich ging man von Fremdkosten von 1.6 Mio. aus. Die Wertschöpfung inkl. Fronarbeit und Materialsponsoring beträgt CHF 3'867'840 (Fremdkosten CHF 2'678'450; 34'513

Stunden Fronarbeit, angenommen mit CHF 30 ergeben CHF 1'035'390; Materialsponsoring CHF 154'000). Herzlichen Dank für das tolle Werk allen freiwilligen Mitarbeitern und den vielen Spendern. Der Schlussbericht kann per Mail an [stiftung.praesident@dfb.ch](mailto:stiftung.praesident@dfb.ch) angefordert werden.

### HG 4/4

Es wird gehofft, dass die Lok 704 im Spätherbst nach Realp verschoben werden kann. Es zeichnet sich ab, dass die je 2x 1.7 Mio. Budget nicht reichen werden.

### Spendeneingänge 2016

Total sind 3840 Spenden im Betrag von CHF 883'062 eingegangen, davon Grossspenden:

VFB für Gletsch-Oberwald.....CHF	100'000
1000er Club HG 4/4 704.....CHF	60'315
Einzelspende HG 4/4.....CHF	41'300
Spende Dampfschleuder.....CHF	13'200

### Mittelverwendung 2016

Erweiterung Werkstätte Realp.....CHF	69'953
HG 4/4 Nr. 704.....CHF	172'274
HG 4/4 Nr. 708.....CHF	94'821
Gletsch-Oberwald.....CHF	200'000
Total.....CHF	537'048

### Ausblick

Aktuell besitzt die Stiftung eine zweckgebundene Reserve von CHF 155'047 für den Reuss-Sohlenschutz. Mit der Aktion im DadF 2/2017 Flyer Furkareuss hoffen wir, den voraussichtlichen Bedarf für die nächsten 5 Jahre abzudecken.

Das SFB Konto freie, ungebundene Mittel, ist mit der letzten Zahlung für Gletsch-Oberwald, leer. Im Vordergrund der Spendenaktivitäten für 2017 stehen die Restfinanzierung der HG 4/4, die Aufstockung der freien Mittel bei der SFB zur Rückgewinnung der Handlungsfreiheit (für Unvorhergesehenes und Notfälle) und der Totalumbau von jährlich 300 m Gleis. Da die Spendenaufträge ein unkontrolliertes Ausmass erreicht haben, hat die SFB für Gruppe Furka-Bergstrecke Spendenregeln vorgeschlagen. Nachdem nur noch ein Aktienbuch geführt wird und keine neuen Aktien mehr herausgegeben werden, können die alten historischen Aktien behalten werden. Wer aufräumen will, kann mittels Brief mit der Auflistung der Aktiennummern mit dem ehemaligen Nennwert an die SFB zedieren (schenken).



Aus der Abteilung Bau

## Einsätze von Login Ticino an der Furka

Von Manfred Willi und Hans-Jörg Häfliger, DFB Abteilung Bau

*Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke profitiert seit vielen Jahren von den Einsätzen der Lernenden von Login. Dieses Engagement ist für den erforderlichen Gleisunterhalt sehr wichtig.*

Bisher waren Lernende der Standorte Olten, Zürich und Bern an unserer Strecke im Einsatz. Während je drei Wochen pro Jahr wirkten die Gruppen mit je 10 bis 12 Lernenden im ersten Lehrjahr bei den jährlichen Gleis-Totalumbauten mit. Es besteht die begründete Hoffnung, dass diese Zusammenarbeit auch künftig weitergeführt werden kann.

Auf die Initiative des Ausbildungskordinators des Login-Standorts Bellinzona kam letztes Jahr erstmals ein Einsatz der Tessiner Lernenden zustande. Diese angehenden Verkehrswegbauer – Fachrichtung Gleis – leisteten 2016 wie ihre deutschsprachigen Kollegen einen tollen Einsatz. Im Gegensatz zu den Kollegen aus der Deutschschweiz wirkten die Tessiner nicht im Rahmen eines Totalumbaus mit, sondern wurden für Kleinunterhaltsarbeiten am Gleis eingesetzt. Angesagt waren Korrekturen an der Spurweite und an den Zahnstangenhöhen, Gleisregulierungen, sowie der Ersatz von verschlissenen Oberbau-Befestigungsmaterial. Diese Korrekturarbeiten wurden vor allem auf der Walliser

Seite der Furka-Bergstrecke ausgeführt, wo sich noch der grösste Anteil des hundertjährigen Oberbaus befindet.

Der Ersteinsatz der Tessiner fand zu unserem Glück in diesem Jahr ihre Fortsetzung. In den Wochen 26, 27 und 29 wurde wiederum sehr wertvolle Arbeit auf dem Streckenabschnitt Oberwald – Gletsch geleistet. Unter der kompetenten Leitung des Lehrverantwortlichen leisteten die Lernenden wiederum ein grosses Pensum an Korrektur- und Reparaturarbeiten. Die siebenköpfige Gruppe bestand im Gegensatz zu den Deutschschweizern aus Lernenden vom ersten bis zum dritten Lehrjahr. Grundlage für das Arbeitsprogramm der Korrekturarbeiten ist das Messwagendiagramm der letztjährigen Gleismessung. Die anschliessende Messwagenfahrt brachte erfreuliche Resultate.

Login Berufsbildung AG ist der professionelle Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs. Als Bildungspartner der SBB, BLS, RhB, des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) und rund 50 weiterer Unternehmen organisiert Login marktorientierte Berufslehren, Praktika und weiterführende Ausbildungen. Login ist als Aktiengesellschaft organisiert und hat den Sitz in Olten.

[www.login.org](http://www.login.org)

Bild von HJ. Häfliger

Das über hundert Jahre alte Gleis erfordert viel Aufwand für die Überwachung und für die Instandhaltung, damit die Sicherheit gewährleistet bleibt.

Bild von Manfred Willi

Mit diesem Bild verabschieden sich die Lernenden, der Lehrverantwortliche und die Leitung von Login Bellinzona für dieses Jahr von der Furka-Bergstrecke.





Aus der DFB-IT

## Hans-Peter Sigrist

Vom Elektriker zum Baugruppenleiter zum Informatiker

*Auch eine Dampfbahn benötigt heute trotz aller Nostalgie moderne Informatik. Das reicht vom Billett-Verkauf samt Reservationssystem im Internet über Webveranstaltungskalender bis hin zu internen Datenbanken und elektronische Archive. „Dampf an der Furka“ hat mit Hans-Peter Sigrist gesprochen. Er gehört der DFB-IT an. Dieses Team sucht neue Freiwillige.*

*Hans-Peter, Du bist seit vielen Jahren für die DFB-IT tätig. Wie bist Du zur Dampfbahn gekommen?*

Hans-Peter Sigrist: Eine Webseite über Freiwilligenarbeit brachte mich zur Dampfbahn. Der Besuch des Interessententages im Dezember 2005 war mein erster Kontakt mit der DFB.

*Und wie wurdest Du dann zum Aktiven?*

Im Januar 2006 rief mich Federico Rossi an und bat mich, am Samstag 28. Januar nach Realp zur Arbeit zu kommen. Im sich noch im Bau befindlichen DFB Bahnhof Realp half ich dem Elektriker während des ganzen Tages Rohre und Anschlussbuchsen zu montieren.

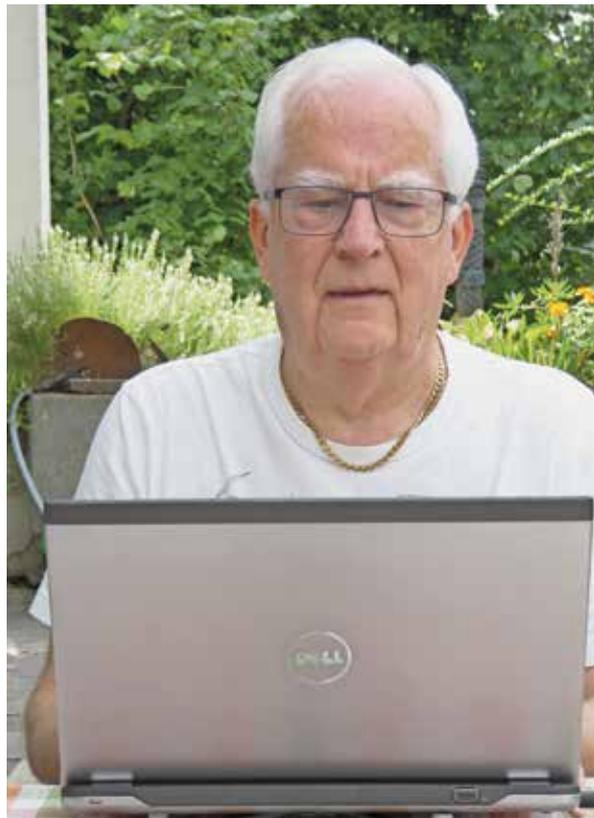
*Daraufhin wurdest Du gleich zuständig für die Informatonstechnologie der Dampfbahn?*

Nein, als nächstes hatte ich im August 2006 als Baugruppenführer die Aufgabe, mit den Lehrlingen und ihrem Meister aus Basel den Kehrtunnel bei Gletsch mit Neonröhren zu bestücken, damit in den folgenden Wochen die Schienen durch andere Baugruppen erneuert werden konnten. Ich traute mir diesen Bauleiterjob zu, da ich mich in handwerklichen Dingen auskenne: für meine Hobbies und Arbeiten im Haus besitze ich umfangreiches Werkzeug, z.B. eine eigene Drehbank, deren Umgang ich mir anlässlich eines Praktikums während meiner Studentenzeit aneignete.

*Ging dieser Sprung ins kalte Wasser gut?*

Dieser Baugruppenleiter-Job forderte mich ganz schön: „Wir brauchen 12 Pickel, ein Stromaggregat, hunderte von Neonröhren samt Fassung welche im Stollen bei der Drehscheibe in Realp gefunden werden können, Schleifmaschinen, Hammer usw. usw.“, das waren die Anforderungen meiner Gruppe. Wo sind denn die Pickel? Wo Schleifmaschinen? Und überhaupt, wo ist die Drehscheibe? Wie komme ich denn in den Militärstollen? ... und hundert ähnliche Fragen... Es war eine lehrreiche und interessante Erfahrung.

*Wie kam es dann zum Wechsel in die DFB-IT?*



Meine Bemerkung bei einem zufälligen Treffen mit dem Personalchef, dass die DFB-Homepage wohl etwas Auffrischung bedürfe, hat prompt zur Aussage geführt: „Mach es besser... Übrigens hat ein anderer bereits eine ähnliche Aussage gemacht; schliesse dich doch mit dem zusammen!“ Das hatte zur Folge, dass der erste Einsatz als Baugruppenleiter im August 2006 auch mein letzter war. Seither kümmere ich mich – zusammen mit Max Annen; das war der ‚Andere‘ – um Informatik-Aufgaben in der DFB.

*Was sind Eure Aufgabengebiete?*

Nebst der Umstellung des DFB-Webauftritts auf ein Content-Management-System (Typo3) haben Max und ich im Wesentlichen die DFB-Intranet-Anwendungen auf die Beine gestellt; teilweise konnten wir auf Open Source Anwendungen zurückgreifen, einen grossen Teil programmierten wir selbst. Wir führten intensive Besprechungen mit Kollegen anderer Abteilungen, um Anforderungen und Bedürfnisse zu erfahren. Dabei kam auch die Bemerkung: „Ihr seid nun die Fünften, welche versuchen die Homepage auf Vorder-



mann zu bringen, wir glauben nicht, dass ihr das schafft.“

*Das ist ziemlich entmutigend.*

Nein, das hat uns bestärkt, die Sache professionell anzugehen. Wir wissen sehr wohl, zwischen Amateur-Lösungen und fachgerechten Arbeiten zu unterscheiden. Die vorwiegend im Zweierteam entwickelten Komponenten wie Kontakt-Management, Dokumenten-System, Einsatzplan, Anmeldeformulare im Web und vieles mehr verlangten Stunden, Wochen und Monate. Die technischen Auseinandersetzungen, das Erarbeiten von Lösungen und deren Programmierung sind Schwerpunkte, die Freude und Befriedigung bringen.

*Wie setzt sich die DFB-IT heute zusammen?*

Seit unseren Anfängen hat sich die DFB-Informatik zu einer eigenen Abteilung mit 5 bis 6 Fronis inklusive Informatik-Leiter gemauert. Ein Höhepunkt im Jahr bilden u.a. die beiden festen Termine für die Ein- und Auswinterung der Informatik-Geräte auf dem Berg, verbunden mit Netzwerk- und sonstigen Anpassungen.

*Welchen beruflichen Hintergrund hast Du?*

Seit meinen Informatikanfängen in den 1960er-Jahren entwickelte ich mich in der Firma IBM vom Systems-Engineer und EDV-Instruktor zum Manager. Später betätigte ich mich in der mit meiner Frau geführten eigenen Internet-Firma als Web-Designer, Programmierer von Datenbank-orientierten Webaufgaben und als Ausbilder unserer Kunden.

*Was motiviert Dich für die Arbeit bei der DFB-IT?*

In meiner Tätigkeit als Informatik-Froni schätze ich vor allem die Freiheit in der Gestaltung und Abwicklung meiner Arbeiten zusammen mit neugierigen, kreativen und hilfsbereiten Kollegen. Das Programmieren, Testen und in Betrieb nehmen von Anwendungen fordert und fördert meine grauen Zellen, auch weit nach der Pensionierung.

## Interesse geweckt?

Das Aufgabengebiet der DFB-Informatik ist sehr vielfältig und umfasst diverse Projekte. Das Team ist offen für Verstärkung. Interessierte können sich via das Freiwilligen-Formular bei der DFB-Personalabteilung melden oder direkt beim Leiter Informatik der DFB AG:

*Kurt Hunn, Alte Affolternstrasse 3,  
CH-8908 Hedingen,  
informatik.leiter@dfb.ch*

## De l'Association

# Manifestation à la Furka à l'occasion du jubilé de l'Association

par Bernd Hillemeier, vice-président de l'ALSF /  
Texte traduit par Claude am Rhyn

*C'est le 11 juillet 1992 que le premier train du DFB circula selon un horaire sur le tronçon de la ligne sommitale de la Furka. A cette époque, les convois ne circulaient que de Realp jusqu'à la station de Tiefenbach. Pour l'Association, ce 25ème anniversaire était l'occasion d'organiser une manifestation pour ses membres.*

Par la meilleure des météo, un train spécial, tracté par la locomotive "Weisshorn", a conduit environ 80 participants à la station Furka. Là, les invités ont pu déguster un délicieux risotto mitonné sur place dans deux grosses marmites par l'équipe de cuisine.

Après ce repas, lors d'une petite allocution, le directeur marketing de l'ALSF Beat Klarer a remercié le président de l'Association Robert Frech de son engagement pour le train à vapeur. Il lui a alors remis une pelle de chauffeur afin qu'il puisse continuer à alimenter le train en "charbon".

Par un soleil magnifique, les participants ont pu profiter du panorama des montagnes autour de la Furka avant d'entamer le retour vers le dépôt de Realp. A leur arrivée, ils ont obtenu des informations du département concerné sur les projets de construction en cours. Lors d'une visite à travers les ateliers, ils ont également pu se faire une bonne idée sur les différents travaux qui y sont réalisés.

Cette manifestation d'anniversaire fut une fête très réussie et, bien évidemment, une belle occasion de nouer d'agréables contacts entre les membres de l'Association qui ont participé à cette sortie.

Nos chaleureux remerciements vont à Beat Klarer, directeur marketing de l'ALSF, qui en a eu l'idée et assuré l'organisation.

Vous pouvez consulter les photos de cette réunion sur la page d'accueil, rubrique "association".  
(code <http://www.dfb.ch/verein>)

Remarque à ce sujet :

En cas de besoin, ces photos sont à disposition en haute définition (6000 X 4000 pixel)



## Début de la saison

# Temps de saison – La récolte

Par Urs W. Züllig – DIRECTEUR / Texte traduit par Franca Roncoroni

*Grâce à une bonne préparation, l'ouverture de la saison a été une fois de plus parfaite et a obtenu, sans problème, un beau succès. Ponctuel, le 24 juin à 10h15, le premier train a quitté la gare de Realp en direction d'Oberwald. Le premier week-end nous avons dû doubler les trains en raison de la forte demande.*

L'offre exclusive „Profitez de la 1e Classe” est maintenant bien répandue et continue de jouir d'une grande popularité. Il convient également de noter l'augmentation de la demande pour les trains «Express des randonneurs».

Le nombre de passagers à la fin du mois de juillet est resté au niveau de l'année précédente. Toutefois, les réservations pour le reste de la saison sont en deçà des attentes. De toute évidence, actuellement les clients réservent à plus court terme que naguère. Nous espérons donc continuer avec le beau temps à la montagne. Bien sûr, il serait souhaitable que tous les membres de l'association et collaborateurs continuent de faire de la publicité pour notre train ou, mieux encore, prennent le train à vapeur avec des groupes. Rappelons que la saison se poursuit jusqu'au 8 octobre.

### Avec DOMO Voyages en route avec le train diesel

Le train diesel circule entre Realp et Oberwald tous les lundis – jeudis en tant que train charter quotidien pour la compagnie DOMO Voyages. Cela permet à ce train diesel, magnifiquement restauré, d'être également utilisé pendant la semaine.

Par temps ensoleillé, la voiture panoramique est particulièrement populaire. Outre l'enchantement de notre magnifique ligne, parcourue au pas sur les viaducs du Rhône et de Steffenbach, les clients sont également choyés par le minibar proposé à bord.

Ces excursions journalières sont proposées à partir de divers endroits en Suisse, et dans ces offres il est clairement spécifié que la traversée de la Furka se fait par le train diesel et qu'il ne s'agit pas de voyages publicitaires.

Nous espérons bien sûr que quelques clients décideront, lors d'une prochaine visite, de faire le voyage avec la locomotive à vapeur, magnifique occasion de faire des photos avec le monstre haletant.



### Les mesures d'austérité prennent effet

Les mesures d'austérité décidées à l'automne dernier commencent à prendre effet et sont clairement visibles avec l'amélioration des comptes mensuels par rapport à l'année précédente. Le principe est que seules les dépenses de fonctionnement absolument nécessaires sont prises en charge et les projets d'investissement ne peuvent être réalisés que s'ils sont financés par un tiers à l'avance.

La Direction tient à remercier tous les participants pour leur soutien aux mesures d'austérité, que ce soit par la diminution des dépenses, la collecte active de fonds, la mise en œuvre des idées d'épargne ou le financement de leur propre poche des frais du DFB, respectivement le renoncement au remboursement par la compagnie.

### Promotion de la relève / transfert des connaissances

Le DFB organise chaque année des journées de formation et développement dans les différentes fonctions et domaines de responsabilité. Le «training on the job» joue ici un rôle central. Toutefois, cela doit nécessairement passer par la

Photo de Urs W. Züllig

Heure de pointe sur la Furka lors du croisement de deux trains voyageurs – avec les nouveaux meubles dans le jardin du restaurant et les nouvelles infrastructures de la cuisine on est maintenant bien préparés pour l'assaut des clients.



Photo de Urs W. Züllig

pratique, laquelle, pour toutes les tâches liées à l'entreprise, doit avoir lieu pendant la saison en cours.

Les clients ne doivent donc pas être surpris si, au cours de leur visite, ils rencontrent des stagiaires dans tous les postes possibles, tels que des candidats «chauffeurs», «personnel du service à la clientèle», «vendeurs» qui, accompagnés de leurs formateurs, font leurs premiers pas dans ces nouvelles tâches – car c'est une partie importante de la promotion de la relève, respectivement du transfert des connaissances. Nous sommes certains que nos passagers sont très compréhensifs si tout n'est pas tout de suite parfait.

### Le DFB a besoin de renforts

C'est maintenant le moment idéal pour le recrutement de jeunes.

C'est connu, le virus de la Furka se transmet mieux à une altitude entre 1300 et 2200 mètres. Ou, autrement dit, les chances de succès pour attirer de nouveaux membres à l'association et de nouveaux collaborateurs au DFB n'est nulle part aussi élevé qu'en allant visiter notre train sur place avec des amis ou des connaissances, avec un regard dans les coulisses.

En conséquence, la Direction invite tous les membres de l'association à contacter les personnes qui seraient susceptibles d'adhérer à l'ALSF, ou même à collaborer au DFB et, dans les semaines à venir, à organiser pour eux un voyage avec le but: «attirer des nouveaux membres ou collaborateurs».

### Une expérience extraordinaire

Le 8 septembre, dans le cadre des festivités liées au «25ème anniversaire», aura lieu une montée nocturne à vapeur d'Oberwald à la station de la Furka, avec un dîner sur place. Ceux qui ne veulent pas manquer l'atmosphère unique d'un voyage de nuit avec un train à vapeur doivent réserver immédiatement leur place au service des voyages du DFB. Il y a encore des places disponibles.

### Fin de saison déjà en vue

La Direction remercie tous les membres de l'association qui, au cours de cette saison, ont fait de la réclame pour notre ligne, et proposé ou recommandé à des hôtes de faire l'expérience de la Furka. Continuez comme ça. Il est notoire que notre chemin de fer peut toujours être revisité, il y a chaque fois quelque chose de nouveau à découvrir, par exemple une balade avec le wagon ouvert de l'Express des randonneurs, un traitement privilégié en première classe, ou un voyage avec le «train de Gletsch», y compris un déjeuner au Glacier du Rhône.

Si vous ne l'avez pas encore fait, il vous reste encore environ 5 week-end pour profiter de l'expérience d'un voyage sur la Furka en famille, entre amis ou collègues, avec l'air frais des montagnes le long du Rhône rugissant. Ensuite, la saison 2017 du train à vapeur sera de l'histoire ancienne. Nous roulons encore tous les vendredis, samedis et dimanches jusqu'au 8 octobre.





**Norbert Baumann**

## Verdientes Mitglied des VFB ist nicht mehr

**Norbert Baumann  
Ehrenpräsident der Sektion Nürnberg verstorben**

Am 04.07.2017 verstarb mit nur 67 Jahren unser langjähriger Ehrenpräsident und Gründungsvater der Sektion Nürnberg Norbert Baumann. Für Norbert war die Initialzündung für die Furka-Bergstrecke aktiv zu werden, bei einer Fahrt mit dem „Glacier-Express“ von Zermatt nach St. Moritz im Winter 1986, bei herrlichem Sonnenschein durch die schneebedeckte Landschaft des Goms. Auf die Frage des späteren Vorsitzenden der Regionalgruppe Nürnberg/Nordbayern, Norbert Baumann an den Schaffner, was denn nun nach Fertigstellung des Furka-Tunnels mit der Bergstrecke passieren wird, antwortete der Schaffner: „Da treffen sich am Wochenende ein paar Verrückte, die die Bergstrecke wieder in Betrieb nehmen wollen.“

Hellhörig geworden, erfuhr Norbert kurz darauf von der Gründung einer Aktiengesellschaft zur Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke und kaufte spontan einige Aktien. Auf diese Weise kam Norbert in Kontakt mit Wolfgang Schmidt, dem unermüdlchen Verfechter der DFB-Sache in Deutschland und geistigem Vater fast aller deutschen Sektionen. Wolfgang Schmidt war es denn auch der Norbert drängte, doch auch im fränkischen Raum eine Sektion zu gründen. Und so kam es am 06.12.1991, dem Vorabend der Fahrt der ersten deutschen Eisenbahn von 1835, zur ersten Zusammenkunft der fränkischen Furka-Freunde in der Georg-Simon-Ohm Fachhochschule in Nürnberg. Aus diesem ersten Treffen, an dem fast 80 Personen teilnahmen, entstand dann die Regionalgruppe und spätere Sektion Nürnberg/Nordbayern mit dem Vorsitzenden bzw. späteren Präsidenten Norbert Baumann.

Durch einen Schlaganfall mit nachfolgender halbseitiger Lähmung fiel es ihm immer schwerer sein Amt als Präsident der Sektion Nürnberg auszuüben, so dass er schweren Herzens dies an seinen bisherigen Stellvertreter abgeben musste. In Würdigung seiner Verdienste um die Sache der Furka-Bergstrecke ernannten die Mitglieder der Sektion Nürnberg Norbert Baumann zu ihrem Ehrenvorsitzenden. Soweit es seine Kraft noch zuließ, stand er mit Rat und Tat zur Verfügung oder nahm am vielfältigen Leben unserer Sektion teil.

Wir, die Mitglieder der Sektion Nürnberg werden Norbert Baumann in ehrendem Gedenken behalten.

Volker Kabisch, Präsident der Sektion Nürnberg)





## Informationen zu den VFB Sektionen

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 22 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein). Dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.

und So einfach geht's:  
QR-Code mit einer dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite. Auf dieser können Sie sich dann über die aktuellsten Ereignisse informieren.



## Aargau

VFB-Sektion Aargau, Rohrerstrasse 118,  
CH-5000 Aarau, [vfb-aargau@dfb.ch](mailto:vfb-aargau@dfb.ch)

### AGENDA

2. September 2017	Eröffnung Wagi-Museum Schlieren	Harald Salzmann	079 357 23 58
9. September 2017	Sektionsreise Appenzell	Hans-Peter Stähli	056 401 61 34
30. September 2017	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	079 357 23 58
1. - 6. Oktober 2017	4. Arbeitswoche Furka	Jürg Morf	062 291 11 40
9. März 2018	Generalversammlung	Hans Fellmann	079 683 34 13

### Personenwagen AB 4453

Nach nun etwa 1 ½ Jahren Revisionsarbeit haben wir mit den abschliessenden Arbeiten begonnen und rechnen damit, dass wir den Wagen Ende September abliefern können. Über den Winter können wir ihn leider nicht in der Werkstatt behalten, weil wir Platz für den Aufbau des B 4231 benötigen. Sein Bodenrahmen lehnte bisher ja platzsparend an der Wand.

Nach viel Detailarbeit wie Montage der Fenster, der Sonnenstoren, der Wasserschutzfolien unter den Fenstern, der Fenstertische, Überarbeitung und Anpassung der Türen etc. etc. haben wir bereits mit dem Einbau der Bänke 1. und 2. Klasse und der Montage der Aussenverblechung begonnen. Hier braucht es viel Sorgfalt für eine zuverlässige Abdichtung zwischen den Dachgurten und den neuen Dachrinnen. Abschliessend wir unser Malerteam die unvermeidlichen Spuren der Werkstattarbeit nacharbeiten und dem AB 4453 den letzten Glanz verleihen.

### Personenwagen BD 2503

Obwohl der AB 4453 Priorität hat, wird parallel dazu und punktuell am BD 2503 gearbeitet. So sind z. B. die neuen Holzbänke und Gepäckablagen bereits im Entstehen. Als Dienstwagen kam der Wagen ja «ausgeräumt» in die Werkstatt. Auch die Aussen- und Innentüren sowie die Gepäckraumtüre sind in Arbeit.

Am Wagenkasten haben wir bereits begonnen, die unteren Wagenecken, Teile der Bodenbalken und eine Dachpfette zu ersetzen. Sie waren ja stark vermodert und mussten herausgeschnitten werden. Die einzusetzenden Teile werden vor dem Einbau präzise mit den erforderlichen Nuten, Bohrungen und Zapfen versehen.

### Personenwagen B 4231

Am B 4231 geht die Arbeit an den Einzelteilen weiter und ist schon weit gediehen. Die Fenster-, Tür-, und Kasteneckpfosten sind alle fertig hergestellt. Ebenso alle Quer- und Senkrechtstreben in den Seiten-, Stirn- und Abteilmwänden. Jetzt



folgen die 11 Dachspanten, die in unserer Spezial-Klebpresse aus über 300 Einzelbrettchen zusammengeleimt und anschliessend in die definitive Form zugefräst werden. Die Arbeit an den Einzelteilen der Drehgestelle ist auch schon weit gediehen. Sie werden gereinigt, überprüft, bei Bedarf überarbeitet, gestrichen und vorerst an Lager gelegt. Der Zusammenbau beginnt, sobald alle Teile einbaubereit sind. Unser Lagerbestand an Original-Einzelteilen wie Innenlüfter und Dachlüfterhüte oder äussere Fenstereinfassungen trocknet langsam aus, so dass wir – wo möglich – an die Nachfertigung dieser Komponenten denken müssen. Aktuell suchen wir Fenstergriffe (siehe Foto) und sind dankbar für jeden Hinweis auf eine Bezugsquelle.

### Arbeitseinsätze auf der Bergstrecke

Bereits sind unsere Arbeitswochen 2 und 3 wieder Geschichte. Die 2. Arbeitswoche vom 14. bis 19. Mai war naturgemäss von Vorbereitungsarbeiten für die bevorstehende Fahrsaison geprägt: U.a. Neuverlegen der Verbundsteine auf dem Perron des Bahnhofs Realp und Befreien von Wasserablaufrippen und der Wasserfassung 1 von unerwünschten Steinen, Ästen, Sand und Erde. Die Schneeräumtruppe wurde verstärkt, damit sie zeitgerecht ihre Arbeit abschliessen konnte und 2 Mann bogen Armierungseisen für die Verstärkung der Stützmauer Gletsch.

In der 3. Arbeitswoche war die Erstellung der neuen Stützmauer oberhalb des Blauen Hauses in Gletsch ein Schwerpunkt. Unter Leitung eines versierten Poliers wurde an der schwierigen Baustelle (steil, nur mit der Bahn erreichbar) die alte Mauer abgerissen, ein neues Fundament betoniert, die schweren Armierungseisen verlegt und schlussendlich vom Bahntrasse aus betoniert.

In Realp wurde das Gelände an mehreren Stellen mit Bergschotter aufgefüllt und diverser Material vom abgebrochenen Inventar der Furka-Küche entsorgt. – Die Arbeit der Vegi-Gruppe konzentrierte sich auf die vielen Durchlässe zwischen der Station Furka und Realp, um den Abfluss des Wassers vom Bahntrasse sicher zu stellen.

### Werbeanlässe rund um den Kalender

Unser Werbeteam war mit Werbeaktionen an verschiedenen Orten und mit der Vorbereitung künftiger Auftritte aktiv. So waren wir am Frühlingsmarkt in Dietikon vertreten, im Telli-Einkaufszentrum in Aarau (eingeladen von Andermatt Tourismus), bei der Migros Berikon-Widen und an den Rail-Days im Verkehrshaus Luzern. Die Wagi-Schlieren hat uns zur Eröffnung ihres neuen Museums am 2. September eingeladen und am 30. September sind wir am Winzerfest in Döttingen wieder vertreten.

Zu den Werbeanlässen zählen auch die von uns organisierten Busreisen an die Furka-Bergstrecke. Mit der Eröffnungsfahrt Ende Juni und der Sommerfahrt im August konnten wir zwei Busse mit Passagieren zur Dampfbahn bringen



Bilder von  
Heinz Unterweger

Personenwagen B 2503:  
Ersatz der vermoderten  
Kastenecken

Personenwagen AB  
4453: Einbau der  
1.-Klasse-Sitze

Bild von  
Werner Beer



Original-Fenstergriffe  
gesucht! Fundorte bitte  
an W. Beer melden.

Bild von Jürg Morf  
Bahnhof Realp: Neuver-  
legung der Verbundstei-  
ne, um Stolperfallen zu  
vermeiden.



Bild von Harald Salz-  
mann  
Migros-Einkaufszentrum  
Berikon-Widen: Die DFB  
zieht auch die Kleinsten  
in ihren Bann.



## Bern

VFB-Sektion Bern, Postfach 2115,  
CH-3001 Bern, [vfb-bern@dfb.ch](mailto:vfb-bern@dfb.ch)

### Besichtigung des neuen Rosshäusern-Tunnels

Von Thomas Gehri, Vizepräsident

Vor 116 Jahren wurde die einspurige Bahnstrecke Bern – Neuenburg als Teil der internationalen Verbindung Bern – Paris eröffnet. Teil der Strecke ist der Tunnel zwischen dem Bahnhof Rosshäusern und dem Saaneviadukt welcher aus geologischen Gründen die Ortschaft Rosshäusern in einem Bogen nördlich umfährt. Die heutige Betreiberin – die BLS – beabsichtigt die Strecke Bern – Neuenburg auf Doppelspur und für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h auszubauen. Dazu wird ein neuer, 2,1 km langer Rosshäuserntunnel erstellt. Diesen werden wir im Rahmen unseres Herbstausfluges besichtigen. Mitte Jahr konnte der Rohbau des Tunnels nach einer Bauzeit von 4 Jahren der BLS übergeben werden. Zu dieser interessanten Besichtigung sind alle herzlich eingeladen. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Anmeldungen werden in der zeitlichen Reihenfolge berücksichtigt (wer keine entsprechende Meldung bekommt ist dabei). Hier die Daten:

Datum: Samstag, 18. November 2017  
Treffpunkt 1: 13.34h, Bahnhof Bern – Gleis 13C, S52 – vorderster Wagen  
Treffpunkt 2: 13.45h, Bahnhof Rosshäusern  
Anschliessend Besichtigung des Rosshäuserntunnels unter kundiger Führung  
Danach (ca. 16:00 Uhr) gemeinsames Apéro (Offeriert von der Sektion)  
Anmeldeschluss: Samstag 11. November 2017

Anmeldung an: Thomas Gehri, Dählenweg 50, 2503 Biel oder per Mail an [vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch](mailto:vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch) oder per SMS an Tel. 079 251 27 66

### Nostalgierese zur Furka

Von Hanspeter Wyss, Reiseleiter

Wer war in diesem Jahr noch nicht an der Furka? Am 24. September bieten wir unsere beliebte Nostalgierese vom feinsten an. Die sehr erlebnisreiche Anreise ab Interlaken via Grosse Scheidegg und Grimsel sowie die Rückreise via Susten erfolgt in einem Nostalgiebus von Saurer (Typ RH). Nach dem Mittagessen im Restaurant Alpenrösli auf dem Grimselpass geht es zur eindrucklichen Fahrt mit dem Furka-Dampfbus von Oberwald via Gletsch nach Realp. Anmelden bitte bei Hanspeter Wyss: [vfb-bern.reisen@dfb.ch](mailto:vfb-bern.reisen@dfb.ch) oder Tel. 079 379 86 32. Die Platzzahl ist beschränkt! Anmeldeschluss ist der 9. September 2017. Die Flyer mit detaillierten Angaben zu unseren Reisen und Besichtigungen finden sich auf der Internetseite [www.dfb.ch/bern](http://www.dfb.ch/bern) unter der Rubrik Agenda.

## Innerschweiz

VFB-Sektion Innerschweiz, Postfach,  
CH-6002 Luzern 2, [vfb-innerschweiz@dfb.ch](mailto:vfb-innerschweiz@dfb.ch)

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Im Herbst 2017 sind noch Samstags-Einsätze an der Furka geplant: Am 9. und 23. September und am 7. Oktober. Besten Dank all den Helfern, die unsere Einsätze bisher bestritten haben. Einige Male durften wir mit dem Dieselzug die Strecke gegen die Furka hochfahren, Arbeiten am Wassergraben, Demontage von Gleisjochen vom Streckenumbau oberhalb Steinstafel-Viadukt, Schotter planieren und Streckenkabel einziehen standen unter anderem auf dem Arbeitsprogramm.

Am Samstag, 23. September 2017 besucht der Vorstand der Sektion „seine“ Arbeitsgruppe.

Dieser Besuch beim Freiwilligen-Einsatz und bei der DFB ist auch für interessierte Mitglieder und bahnbegeisterte Jugendliche in Begleitung von Eltern, Grosseltern, Gotte, Göttis usw. möglich. Nur mit Anmeldung, bis 18. September an Willy Auf der Maur, am Besten via e-Mail, Kontakt siehe unten. Treffpunkt wird in Realp sein. Dauer ca. 9.30 Uhr bis ca. 15 Uhr, Details folgen nach Anmeldung.

Anmeldung für Arbeitseinsatz :  
Jakob Hartmann oder Willy Auf der Maur  
Baumatt Alte Gasse 6  
6284 Sulz LU 6423 Seewen SZ  
041 / 917 15 46, ab 19 Uhr abends 077 407 60 13

[vfb-ich.praesident@dfb.ch](mailto:vfb-ich.praesident@dfb.ch)

Bitte frühzeitig Anmelden, am Besten am Dienstag-Abend.

Der Furka-Hock in Luzern jeweils am 1. Dienstag im Monat, wir treffen uns ab 19.30 Uhr im Bahnhof-Buffer Tibits im Obergeschoss direkt im Bahnhof Luzern.



## Nordwestschweiz

VFB-Sektion Nordwestschweiz, Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4103 CH-Oberwil, vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

### Frühlingsausflug // Samstag, 29. April 2017

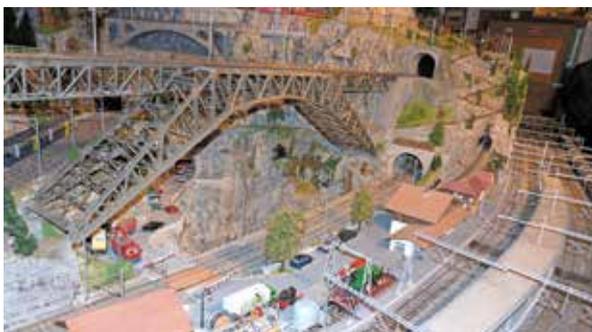
Von Martin Wymann

Der VFB NWCH organisiert jedes Jahr ei-nen Frühlings- und Herbstaussflug. Beim diesjährigen ersten Ausflug standen die Mo-delleisenbahnen in Spur 0 im Vordergrund. Wir besuchten den sechzigjährigen Thuner Eisenbahn- Amateurklub (TEA). Der ganztä-gige Ausflug ins „Berner Oberland fand an einem wunderschönen Frühlingstag statt.

Der TEA wurde im Winter 1957 gegründet. Bereits zwei Jahre später konnte im Estrich des Dienstgebäudes der SBB in Thun das Klublokal eingerichtet werden. Nach mehr-maligen Erweiterungen des Lokals entstand eine wunderschöne Anlage mit ca. 520 m Geleisen. Sehr speziell ist der Bahnbetrieb. Die Anlage wird, wie in früheren Jahren, analog durch Lokführer und zwei Fahrdienst-leiter gesteuert.

Nach der zweistündigen reibungslosen Vor-führung und ohne Zugzusammenstoss war es Zeit für den Apéro im „Spur 0 – Beizli“. Dort wurde mit den neun Verantwortlichen für den Bahnbetrieb und mit Vorstandsmit-gliedern noch viele Gedanken über das Mo-delleisenbahnthema ausgetauscht.

Die Schifffahrt ab Thun war der zweite Hö-hepunkt dieser Reise. Dazu genoss die 18-köpfige Reisegruppe während der Fahrt das traditionelle Mittagessen „Rahmschnitzel mit Nudeln“ bis Interlaken und schliesslich die Heimreise mit dem Zug ohne Umzusteigen bis Basel.



### Vereinstätigkeiten bis 31. Januar 2018

#### Sa, 7. Oktober 2017, 08.45 - 17.00 Uhr

Herbstaussflug, Abfahrt ab Basel SBB  
Besuch Festungsmuseum, Ort: Reuenthal

#### Mo – Sa, 16. bis 21. Oktober 2017

Fronarbeiten nach Saisonschluss  
Einwinterungsarbeiten , Ort: Realp

#### Do, 23. November 2017, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand , Anschliessend Nachtessen mit den Fronarbeitern; Einladung folgt schriftlich, Ort: Basel

#### Sa, 25. November 2017,

11.00 – ca. 15.00 Uhr  
Mitgliedertreffen mit Vortrag aus dem «Le-ben der Dampf-bahn», Ort: Arlesheim

#### Sa, 06. Januar 2018, 19.00 Uhr

Drei Königstag, Ort: Modelleisenbahn-Club Basel, Elsäs-serstrasse 2A, Basel

### Anmeldung „Herbstaussflug“ // Samstag, 07. Oktober 2017 „Besuch Festungsmuseum Reuenthal“

#### Treffpunkt

08.00 Uhr Basel SBB, Gleis 3

#### Tagesablauf

08.13 Uhr Abfahrt ab Basel SBB / Baden / Koblenz  
09.52 Uhr Ankunft mit Bus 147 in Reuen-Thal,  
kurzer Fussmarsch  
10.00 Uhr Besichtigung mit Führung  
12.15 Uhr Mittagessen „Spatz mit Crème-schnitte“  
15.01 Uhr Rückfahrt nach Koblenz  
15.14 Uhr Abfahrt ab Koblenz nach Baden  
16.47 Uhr Ankunft in Basel SBB

Kosten: Zu Lasten Teilnehmer, Tageskarte zum Halbtax-Abo oder GA von Vorteil (Billett per-sönlich beschaffen)

Eintritt und Mittagessen (o. Getränke) // CHF 31.50

VFB NWCH bezahlt einen Beitrag von CHF 15.- pro Person

Meldefrist - Samstag, 30. September 2017

#### Leitung / Anmeldung

Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Ober-wil, 061 401 32 65 oder 079 687 99 77, E-Mail: vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Anmeldung (auch Gäste sind willkommen) bitte mit Anga-be von Name, Vorname, Ad-resse, PLZ/Wohnort, Mail, Mobil und Anzahl der Teilnehmer.



## Ostschweiz

VFB-Sektion Ostschweiz, Andreas Huwiler, Dorfstrasse  
17, CH-8372 Wiezikon b. Sirnach, vfb-ostschweiz@dfb.ch

### AGENDA

28.09. - 02.10.2017	Werbeauftritt an der WEGA, Weinfeldern	Erwin Hug	071 385 64 17
19. - 21.01.2018	Werbeauftritt an der Grenzenlos, St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
03.03.2018	Hauptversammlung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
25./26.08.2018	2tägige Mitgliederreise an die Furka (die Einladung erfolgt rechtzeitig)	Erwin Hug	071 385 64 17

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar. Die aktuelle Agenda ist auch unter [www.dfb.ch/ostschweiz](http://www.dfb.ch/ostschweiz) zu finden.

### Einsatz Bauwoche 19 (7.-12.05.2017)

Von Markus Geiger

Das Anreisen am Sonntagabend um 18.00 Uhr zum Nachtessen ist beinahe schon Kult und mit grosser Wiedersehens-Freude unter Freunden verbunden. Nach einem tollen Nachtessen erfuhren wir einiges übers Wochenprogramm unsererseits wie auch das der Schneeräumequipe.

Am Montag spornte uns das besser als erwartete Wetter, fast trocken, an. Die Aussenarbeiten wie Zaunreparatur, Geländer richten und schweissen, Schneestangen abräumen wurden speditiv ausgeführt. Das Vordach für die „Festbänke“ nahm bis am Abend auch schon Form an. Nachdem wir einen Prototyp der Doppel-Rippenplatten abgesägt, geschweisst und gerichtet hatten, machten wir uns an die Serienproduktion von insgesamt 55 Stück. Der „Unit“ Bauwagen musste ausgeräumt und mit einem neuen Gestell im „James Bond“-Wagen neu eingeräumt werden.

Am Dienstag machte sich eine 3 Mann starke Equipe von uns zusammen mit den Anderen auf nach Oberwald, bei schönstem sonnigen Wetter, um die Zahnstange am Bahnübergang wieder einzubauen. Zuerst hiess aber entrusten, sandstrahlen und lackieren bevor montiert wurde. Im DFB-Bahnhof wurde der Rolladen montiert und elektrisch getestet. Alle anderen Arbeiten vom Vortag wurden fortgesetzt. In Realp war das Wetter durchzogen wie ein „Speck“.

Der Mittwoch zeigte sich von seiner sonnigen Seite in einer traumhaften weissen Bergwelt! Die weiteren Arbeiten waren die Neopren- und Gummiunterlagen in einer grossen Zahl (Ein ganzes Palett) abzulängen. Der Wasserturm sprudelte bei dieser Schneeschmelze ziemlich stark, ganz oben zum Überlauf heraus. Nach genauerem pickeln und herausschaukeln kamen wir der Verstopfung auf den Grund. Der Ein- Auslaufschacht war komplett mit Schotter und Erde zugeschüttet. Nach der Reinigung funktio-

nierte die Leitung unter dem Gleistrasse zur Strasse wieder tadellos. Ein Aluminiumdeckel schloss die Arbeit ab.

Ein durchzogener Donnerstag motivierte uns von neuem noch den zweiten Teil der Woche in Angriff zu nehmen. Keine Sonnencreme und kein Regenzeug, ideale Voraussetzungen. Einen Rolleiter-Wagen haben wir abgebrochen, einen repariert, bei einem Roll-Plattformwagen ein Rad gerichtet und neue Bretter eingepasst. Einem Förderband schraubten und entsorgten wir das Untergestell. Dem FURKA-Depotwagen wurde ein KABA Schloss eingepasst (nach Türzerlegung!). Beim Spaltanlagen-Schacht passten wir Winkel und Holzleisten ein um ein einknicken mit den Füssen zu verhindern.

Der Abreisetag – Freitag zeigte sich von seiner sonnigsten Seite! Somit konnten wir alle angefangenen Arbeiten speditiv erledigen. Es reichte zeitlich sogar noch um die eingesunkenen Verbundsteine auf dem Perron im DFB-Bahnhof Realp neu zu setzen. Die Maschinen und Werkstätte wurden noch aufgeräumt und gereinigt, wie es sich gehört.

Wie im Flug verstrich die Arbeitswoche im Kreise der voll motivierten Fronis. Ein herzliches Dankeschön allen Beteiligten für ihren Einsatz! Hoffen wir, dass wir uns spätestens in einem Jahr gesund wiedersehen können. Gerne möchte ich am Schluss das Küchen-Team von der allerbesten Seite rühmen und ihm den besten Dank, im Namen aller, aussprechen!

### Die GEWA in Kreuzlingen – die Messe, die uns verbindet

Von Erwin Hug, Leiter Werbung

Alle 2 Jahre um Mitte Mai organisiert Kreuzlingen die regionale Gewerbesmesse. Nachdem der Anlass jahrelang zusammen mit der angrenzenden Stadt Konstanz an der Landesgrenze statt fand, versuchte man diesmal den



Zahnstangenmontage Oberwald

Verbundsteine Perron Realp

Spaltsicherung vor Dampflokdepot

eigenen Weg und präsentierte sich auf dem zentrumsnahen Bärenplatz in mehreren Zelthallen und auf dem Freigelände.

Die Messe zog das regionale Publikum in Scharen an. Davon wollte auch die Sektion Ostschweiz als langjähriger Aussteller wieder profitieren. In der Tat hatte unser Werbeteam während dreier Tage Vollbeschäftigung. Nebst vielen Publikumskontakten bot sich auch öfters Gelegenheit mit Vereinsmitgliedern unsere Begeisterung für die Dampfbahn zu teilen. Das Werbematerial wurde fleissig unter die Leute gebracht.

Manche Gespräche mit Dampfliebhabern führten zu ausführlicher Beratung mit Programm für einen 2-Tage-Aufenthalt in der Furka-Region. Das Furka-Kennenlern-Programm erwies sich dafür als sehr nützliches Dokument und Reiseführer. Die Spendenkasse durfte sich ebenso einem gewissen Zuspruch erfreuen, wie auch die Nachfrage nach Loki-Teigwaren.

Insgesamt ein weiterer erfolgreicher Sektions-Werbeanlass im Bodenseeraum. Nächster Auftritt dann Ende September an der „Thurgauer Olma“ genannt WEGA in Weinfelden.

### Baustellenbesichtigung Ruckhaldetunnel St. Gallen

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Zum ersten Mal führte die Sektion Ostschweiz einen Mitglieder-Abend Anlass durch. Wir nutzten die Chance die Baustellen des im Bau befindlichen Ruckhaldetunnels der Appenzeller Bahnen in St. Gallen besichtigen zu können.

Bei nassem Wetter trafen sich am 25. April knapp 40 Personen (10 Personen fehlten leider unentschuldig) im Showroom der Appenzeller Bahnen im Bahnhof St. Gallen. In zwei Gruppen aufgeteilt wurden uns einerseits grundsätzliche Informationen zum Bau des Ruckhaldetunnels und den weiteren Projekten der Appenzeller Bahnen vermittelt. Andererseits ging es nach der Zugfahrt



Bild von  
Andreas Huwiler

Überzeugende Beratung bringt Fahrgäste





## Romandie

ASLF Section Romandie, Case postale,  
CH 1142 Pampigny, vfb-romandie@dfb.ch

### Compte-rendu de la semaine de travail 2017 sur la ligne de la Furka

Rédigé par Hervé Deville, alias «HerrW Von Stadt»

Elle s'est déroulée durant la semaine 28, du lundi 10 au samedi 15 juillet à Realp. Cette semaine fût très particulière, car elle comportait le 14 juillet!

C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à Realp le dimanche vers 17h30 au nombre de dix-sept pour la prise de contact traditionnelle. Quatre «nouveaux», Philippe Lorétan, Franca Roncoroni, Stefan Studer et Josef Giger. Nous retrouvons donc neuf «anciens» qui sont: Brigitte Bauco, Pierre-Alain Bossel, François Clavadetscher, Jean-Pierre Lamaudière, Bernhard Lang, (affecté sur une machine), Pascal Nectoux, Andreas Simmen, Florian Wunsche et moi-même.

Et trois «spécialistes végétation» du DFB, ancienne Section NWCH (Nordwestschweiz, Basel): Fritz Minder, Charles Müller, Josef Giger mais aussi Eugen Lindegger et Markus Ziggrebe, (Basel Land) qui ont adhéré à la Section Romandie. Nous sommes pour la plupart en résidence au «Touristenlager der Gemeinde Realp» et répartis dans les dortoirs du bâtiment. Quelques-uns d'entre nous logent dans des hôtels à Realp.

Nous avons été accueillis par Philippe Roessinger, chargé de l'organisation de la semaine de travail depuis 2012. Il présente les excuses du Président Philippe Roux, empêché. Tous deux nous remercient par avance pour notre «engagement». Les activités qui sont à notre charge sont de deux natures et sur quatre sites. Activités techniques dans le tunnel sommital pour un ripage de voie côté portail de Muttbach et intervention sur la crémaillère rétractable d'Oberwald. Activités de nettoyage des abords de la voie et des caniveaux entre Muttbach Belvédère et Gletsch.

Lundi matin dans la salle de restauration (Kantine!), Manfred Willi nous salue et nous détaille les travaux à réaliser durant la semaine. Le chantier «végétation» commence à partir de Muttbach Belvédère jusqu'à Gletsch en deux tronçons. De Muttbach au passage à niveau et du passage à niveau à Gletsch. Nettoyage des caniveaux et coupe de l'herbe aux abords de la voie. Nous sommes à pied d'œuvre et prenons les matériels nécessaires à ces différentes opérations. Les deux équipes: «groupe du haut» sous l'autorité de Charles Müller et celui du «bas» dirigé par Josef Giger se rendent ensemble à Muttbach Belvédère et rejoignent le passage à niveau par la voie. Les «rotofil» se sont montrés capricieux et au final il s'agissait d'un problème de filtre à air vite traité. Mais ils ont persisté avec une fâcheuse tendance à refuser de démarrer!

über die jetzige Zahnstangenstrecke zur Station Riethüsi zu Fuss von Baustelle zu Baustelle und schliesslich zurück zum Bahnhof. Bei jeder Baustelle wurden uns durch die Führer interessante Details vermittelt. Der Durchschlag des 700 Meter langen Tunnels erfolgte inzwischen am 20. Juli. Mit diesem Bauwerk kann der Zahnstangenabschnitt durch eine reine Adhäsionsstrecke ersetzt werden.

Wir blicken auf eine interessante Führung in St. Gallen zurück. Es kann gut sein, dass wir auch 2018 einen Mitglieder-Abend Anlass durchführen werden.

Bilder von  
Andreas Huwiler

Die „chic“ gekleideten  
Teilnehmer lauschen  
den interessanten  
Worten

Sicht von „hinter  
dem Gitter“ auf eine  
Aussichtsplattform





Le chantier «haut» est terminé le mardi soir et, le mercredi matin, le groupe descend à Gletsch pour rejoindre nos camarades. Nous débutons dès la Maison Bleue et passons le chantier de reconstruction d'un mur situé à une centaine de mètres. Ainsi les deux groupes se retrouveront au Pk 47,3 le vendredi. Les repas seront toute la semaine des «lunch» tirés du sac. Heureusement que le temps est globalement clément! Le transport se fera exclusivement avec des véhicules. Le groupe «du bas» est déposé au passage à niveau «haut», au fur et à mesure de l'avancement. La remontée à partir de Gletsch est un peu laborieuse, car le caniveau est étroit et nous rencontrons vers le Pk 47,1 des caniveaux plus larges mais bien encombrés de terre et végétation. Piocher, «biner» puis peller et déposer sur la bâche étalée sur la voie pour vider côté ravin sont des gestes quotidiens pour les deux groupes. Le vendredi après-midi, jonction des deux groupes au Pk 47,4. Fusion des activités avec cloisonnement des interventions pour éviter le coup de pioche dans le dos... bien entendu! Josef Giger a dû s'arrêter car il souffrait en position debout. Samedi, recomposition des groupes avec une aide apportée au chantier technique dans le tunnel! Nettoyage et rangement des outils le samedi après-midi. Le chantier technique

#### A) Scheiteltunnel (tunnel sommital)

Préparation et ripage de la voie dans le tunnel sommital en des points bien précis côté portail de Muttbach. Le gabarit de certains matériels de traction est limité compte tenu des déformations connues de la voûte. Il est donc demandé de préparer la voie en dégarnissant les traverses acier qui comportent des «pelles» à chacune de leur extrémité. Ensuite bien mesurer et positionner en conséquence les crics et leurs appuis sur le piédroit du tunnel en intercalant des cales solides puis tourner les manivelles des crics selon la nécessité! Le déplacement ne doit être que de quelques centimètres! Dans le tunnel éclairé, certes, mais un peu froid et humide. Pioche, fourche mais aussi pelle et mains, tout est bon pour venir à bout du ballast...

Positionnement des crics, mesure, poussage... puis bourrage mécanique avec des bourreuses électriques forcément difficiles à manipuler! Bravo aux valeureux frons qui s'y sont «collés»! Sans oublier le bruit!

Le tout dans des intervalles travaux liés au passage des convois. Cette gestion est l'affaire de François qui fait merveille avec sérieux. Car il faut absolument que le bourrage soit effectué sous toutes les traverses pour éviter un affaissement de la voie au passage des trains. Une chute a entraîné un déplacement à la pharmacie de Fiesch par le train... Le mode opératoire du secours sur place doit être revu.

#### B) Crémaillère rétractable à Oberwald

Pour changer un peu et parce qu'il est nécessaire d'intervenir le groupe se rendra en partie à Oberwald afin

de désencombrer la canalisation d'évacuation de l'eau et des graviers. Le fonctionnement de cet appareil donne quelques soucis. L'analyse du phénomène fait apparaître une évacuation faite directement en terre. L'accès au tuyau noyé dans le béton du dispositif n'est pas aisé. Au final, après bien des efforts et de la technique, il est décidé de créer un regard visitable de dessablage côté voies du DFB – et se pose alors le problème d'approvisionnement d'un morceau de canalisation cylindrique avec une plaque supérieure – puis ensuite excaver son emplacement, le découper pour le passage des tuyaux, le poser et reboucher l'ensemble. Travail rondement mené par cette équipe technique aidée au final par une partie des «végétalistes» pour le rebouchage, car le temps est compté là aussi. La photo le montre mieux qu'un trop long discours!

Jeudi soir sur la proposition de nos Amis des SV NWCH nous avons participé au traditionnel repas convivial au... restaurant du Golf voisin! Pas de problème de transport! (Le ciel du soir, peu propice aux observations, a tout de même permis de voir quelques étoiles et également Jupiter dans la constellation de la Vierge, et le matin tôt, Vénus!)

Le samedi soir, traditionnelle raclette préparée par Le Président et Sébastien Rey de la Cave Bruchez à Flanthey. Leur arrivée en compagnie de Philippe Roessinger a été quelque peu retardée par un autobus Espagnol lent dans les virages lors de la montée du col et la descente sur Realp. Les deux Philippe(s) nous ont félicités pour le travail accompli.

Le dimanche nous nous sommes retrouvés à onze pour faire le voyage en train sur la totalité de la ligne, ce qui nous a permis de «sentir» le «travail de ripage de la voie» et la propreté des caniveaux. Bernhard Lang nous a accueilli en son chalet pour un dîner avec des poulets au vin, accompagné de légumes bien entendu, et précédé d'un apéritif raisonné. À l'an prochain, si tout va bien!





## Zürich-Schaffhausen-Glarus

VFB-Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus, Bruno Berto,  
Bleichstr. 37, CH-8400 Winterthur, vfb-zuerich@dfb.ch

### AGENDA

02. Sep.	Thales – Samstageinsatz	R. Minder	044 836 64 04
25. – 30. Sep.	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67
05. – 09. Okt.	Sektionsreise Barcelona	F. Renold	052 335 24 39
13. – 15. Okt.	Modelleisenbahnausstellung Bauma	B. Streckeisen	044 980 33 08
25. – 29. Okt.	Schaffhauser Herbstmesse	B. Streckeisen	044 980 33 08
10. Nov.	Führung "Winterdienst am Flughafen"	offen	

Anmeldungen bitte via unsere Homepage unter „Agenda“ oder telefonisch. Danke.

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch (keinen Stamm im Juli/Dezember). Lokal: Restaurant „Werdguet“, Morgartenstrasse 30. Ca. 3 Minuten vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder 3 Minuten von der Tramstation „Werd“. Vom HB mit Tram 14.

### Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Der Sektionsausflug am 23. Juli mit unserer Dampfbahn war ein erfolgreicher Anlass. Siehe dazu den Reisebericht. Bei dieser Gelegenheit konnte ich den umgebauten Shop im Bahnhof Realp besichtigen. Der Umbau hat sich gelohnt und sieht richtig gut und kundenfreundlicher aus. Ebenfalls nahm ich die Gelegenheit wahr, um mich vom Umbau der Küche auf der Furka-Station überraschen zu lassen. Unsere Sektion leistete einen namhaften Beitrag an den überfälligen Totalumbau. Endlich steht den Mitarbeitenden eine effiziente Infrastruktur zur Verfügung, damit die Gäste während ihres kurzen Aufenthaltes mit einem breiten Angebot verwöhnt werden können. Die zwei vorgesehenen Besuche der Lokwerkstatt in Uzwil mussten mangels Interesse auf einen Besuch beschränkt werden. Schade, denn die Ausführungen des Personals der Revisionswerkstätte waren sehr interessant. Der Stand der Revisionsarbeiten ist eindrucklich und weit fortgeschritten. Gespannt warten wir nun alle auf die Überführung der ersten HG 4/4 nach Realp.

Die Bauwoche 22, unter der Leitung von Hansjörg Häfliger, mit 10 Teilnehmern konnte unfallfrei und zur vollen Zufriedenheit der Bauleitung durchgeführt werden. Siehe Bericht. Ein grosser Dank gebührt der Gärtnerei in Wohlenschwil, welche jedes Jahr für unsere Bauwochen Gemüse und Früchte gratis liefert.

Der Vorstand hat beschlossen nach der Sektionsreise nach Barcelona einen zusätzlichen Event zu organisieren, nämlich eine Spezialführung „Winterdienst am Flughafen Zürich“. Dieser findet am 10. November statt. Einladung folgt. Bei Redaktionsschluss stehen noch zwei weitere Bauwochen an. Auch diesen Gruppen wünsche ich einen erlebnis-, erfolgreichen und unfallfreien Einsatz.

### Sektionsausflug an die Furka

Von Fritz Renold, Vorstandsmitglied

Pünktlich fährt der Moser-Bus, vom Chef selbst gesteuert, über Zürich, das Säuliamt mit Stopp in Affoltern, Axenstrasse, Alte Gotthardstrasse, Schöllenen hinauf nach Realp. Hier werden wir bereits mit Kaffee und Gipfeli erwartet. Der neue Souvenir-Shop mit Billettschalter wird besucht und bestaunt. Unser Zug steht auf Gleis 1 bereit, das Kuppeln der Dampflok 9 wird von vielen verfolgt. Wasserfassen in Tiefenbach, Erfrischungshalt bei der Station Furka, mit Besichtigung der neuen (teilweise von unserer Sektion finanzierten) Küche sowie Einkehr in der Gaststätte. Die Tunneldurchfahrt nach Muttbach mit planmässiger Zugkreuzung. Der letzte Streckenabschnitt führt hinunter bis Gletsch. Hier werden wir im altherwürdigen Grand Hotel Glacier du Rhône zum Mittagessen erwartet. Die Weiterreise führt uns Richtung Grimsel und Brünig. In Gisikon im Restaurant Tell ist nochmals ein Erfrischungshalt eingeplant. Später erreichen wir die Ausgangsorte, damit ist die schöne Fahrt zu Ende. Ein herzliches Dankeschön an Herrn Moser für die tolle Fahrt sowie allen Teilnehmenden fürs Mitkommen und die eisenbahnmässige Pünktlichkeit. Ein ausführlicher Bericht mit Fotos ist auf unserer Webseite publiziert.





Bilder von HJ. Häfliger  
und Jack Lyrenmann



### Unser Mitarbeiter Portrait

Von Bruno Letter, Vorstandsmitglied



An der 1. Sektionsbauwoche dieses Jahres unter der bewährten Leitung von Hans Jörg Häfliger beteiligten sich acht Kollegen und zwei Kolleginnen im Küchendienst. Im Telegrammstil kann ich vermelden: unfallfreie Woche bei schönem, angenehm warmen Wetter. Die Schneeresten entlang der Strecke sind zu dieser Jahreszeit nicht unüblich.

Das Arbeitsprogramm war anspruchsvoll und vielfältig. Dank dem guten Einsatzwillen konnte das vorgegebene Wochenziel erreicht, ja übertroffen werden. Um die Arbeit bzw. die Sicherheit bei der Wagenreinigung zu gewährleisten, musste ein Rahmengerüst erstellt werden. Dadurch erübrigt sich ab sofort ein Besteigen der Wagendächer! Dies war bis anhin eine nicht ungefährliche Arbeit.

Unter dem Titel „alle Jahre wieder“, mussten die offenen Wassergräben entlang dem Trasse von Geröll und Schutt gereinigt werden, um einem Über- oder Unterlaufen der Geleise vorzubeugen. Der Auftrag beinhaltete auch die Bordräumung. Eine strenge, ungewohnte Arbeit! Ebenfalls in die Knochen ging die Arbeit am Totalumbau der Schienen und Zahnstangen von 300 Metern. Trotz dem umfangreichen Maschinenpark ist anstrengende Handarbeit gefragt! Die folgenden Bilder sagen mehr als 1'000 Worte!

Peter Fischer ist im Bereich Unterhalt Gleisbau- Maschinen unser „Hansdampf“. Es sind über 100 Geräte mit Benzin-, Diesel- und Elektromotoren, die auf ihren Einsatz warten. Zusammen mit seinen Kollegen findet er meistens die nötigen Ersatzteile und Lösungen um auch die ältesten Aggregate wieder betriebstüchtig zu machen!

*Zuerst auch bei dir die obligate Frage: Wie bist du zur DFB gekommen? Bist du vorbelastet oder hat dich die Eisenbahn schon immer interessiert resp. fasziniert?*

Nein, vorbelastet bin ich eigentlich nicht. Ich absolvierte die Lehre als Mechaniker. In meiner weiteren beruflichen Tätigkeit wurde ich jedoch mit der Bahntechnik vertraut, allerdings im kaufmännischen Bereich. Bei Robert Aebi AG lernte ich den Unimog, d.h. das Schienen-Strassenfahrzeug kennen, welcher zum Einsatz kam bei grösseren Industriebetrieben als Rangierfahrzeug. Mit der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn führte ich die Verkaufsverhandlungen für drei solcher Fahrzeuge, welche im Notfall als Rettungsfahrzeuge im Basistunnel vorgesehen waren. Mein späterer Weg zur DFB war sozusagen vorgespurt! SERSA, mein letzter Arbeitgeber war im Sektor Gleisbau tätig. Deshalb kenne ich



ein breites Spektrum von bahntechnischen Maschinen und ich habe immer noch Kontakte zu ehemaligen Lieferanten, Händlern und Herstellern von bahntechnischen Maschinen. So gelingt es mir meistens, günstige Ersatzteile für unsere älteren Modelle zu beschaffen, die im offiziellen Handel nicht mehr erhältlich sind. Auch Manfred Willi, Leiter DFB-Bahntechnik kenne ich aus jener Zeit. Er war dazumal Leiter eines Infrastrukturbereichs der SBB in Goldau. Wer hätte gedacht, dass wir uns später für das gleiche Projekt engagieren würden!

*Wann bist du zur DFB gestossen und kannst du dich an deine ersten Einsätze erinnern?*

Mein Sohn Martin ist seit Jahren ein sehr engagiertes und aktives Mitglied bei der DFB. So lag es nahe, dass er mich mit meinen beruflichen Erfahrungen für ein Mitmachen überzeugen konnte. Meinen ersten Einsatz leistete ich im Jahr 2005, d.h. kurz vor meiner Pensionierung. Da dringender Bedarf bestand für einen zuständigen Mitarbeiter im Bereich „Reparaturen Kleinmaschinen“ war ich der Gesuchte! Obwohl ich beruflich nicht mehr aktiv als Mechaniker arbeitete, faszinierte mich die Aufgabe. Arbeit und Herausforderungen gab es in Hülle und Fülle. Wie vorher erwähnt, haben wir zahlreiche ältere Modelle im Elektro- und Kleinmaschinenpark. Da müssen teilweise Ersatzteile gesucht werden, auch für Geräte, die nicht mal mehr ein Typenschild tragen. An meinen Einstieg bei der DFB erinnere ich mich genau, weil der Grund der ersten Reparatur eher unüblich war. Die Maschine war nicht mehr funktionstüchtig, weil ein Wespennest im Luftfilter der Maschine sozusagen den „Schnau“ abriegelte.

*Dein Aufgabengebiet umfasst den Unterhalt und die Reparatur von elektrischen- wie auch mechanischen Defekten.*

Ja, das ist richtig. Mit meiner Grundausbildung als Mechaniker kann gut ich den mechanischen Teil abdecken. Im Laufe der Zeit ist es glücklicherweise gelungen, einige Kollegen aus der Nachbarschaft und aus der DFB mit verschiedenen Fähigkeiten für ein Mitmachen zu begeistern! Mit Eugen Schneebeli, Werni Aschwanden, Marcel Brühlhart und Roli Fehlmann sind wir inzwischen ein gut eingespieltes Team mit einem breiten Fachwissen und Erfahrung im DFB-Maschinenpark. Nichts kann uns mehr erschüttern und bevor wir zum Schluss kommen „diese Maschine lässt sich nicht mehr lauffähig machen“, tüfteln wir lange! Bevor eine Maschine in der Schrottmulde landet, werden die brauchbaren Teile demontiert und eingelagert.

*Du hast es angetönt, die Beschaffung von Ersatzteilen ist oftmals eine Übung.*

Ja richtig. Aber ich bin der geborene „Chlüteri“ und Tüftler und es lässt mir keine Ruhe in meinem Beziehungsnetz nach Ersatzteilen zu suchen. Angesichts der knappen finanziellen Mittel bei der DFB steht natürlich die preisgünstigste Lösung immer im Vordergrund. Wenn nichts anderes mehr hilft, hat

uns die Polymechnik-Lehrlingsausbildungsstätte in Zürich oft angeboten, ein Ersatzteil nach Muster anzufertigen.

*Dein Arbeitsplatz in Realp liegt nicht gerade vor deiner Haustür. Wie oft bist du vor Ort?*

Ich denke es sind ungefähr 200h/Jahr. Da wir heute verschiedene Reservegeräte bereithalten, ist unser Team in wechselnder Zusammensetzung alle 2-3 Wochen in Realp. Die Anreise von meinem Wohnort Au/ZH ist nicht nur im Winter manchmal mühsam. Der Verkehr auf der Gotthardstrecke hat seit 2005 auch ausserhalb der Ferienzeiten enorm zugenommen.

*Dies bringt mich zum Thema „Überalterung“. Die Alterspyramide der Freiwilligen zeigt generell ein Manko an jüngerem Nachwuchs.*

Meine Kollegen und ich sind alle im Pensionierungsalter aber das DFB-Virus hat uns gepackt und ein Rücktritt ist noch kein Thema, vorausgesetzt die Gesundheit lässt ein Weitermachen zu. Sorgen machen mir, dass wir kaum jüngere Leute finden, die Zeit und Interesse haben, alte Maschinen zu pflegen und zu erhalten. Das Nachwuchsproblem stellt die DFB vor grosse Probleme, denn ohne Freiwilligenarbeit kann die Bahn nicht bestehen.

*Lust und Frust?*

Die Freude und Motivation herrscht vor. Unser Team kann etwas bewirken und wenn eine alte Maschine wieder betriebsfähig ist, bedeutet dies Stolz und Genugtuung. Ein Freiwilligenbetrieb unserer Grösse birgt hie und da auch Probleme und Konfliktstoff. Mich stört – weil ich direkt betroffen bin – dass die Sorgfaltspflicht für Material und Maschinen oftmals fehlt. Wegen unsachgemässer Handhabung oder Fehlbedienungen entstehen unnötigerweise Defekte am Maschinenpark und am Werkzeug. Statt ein Miteinander stelle ich manchmal ein „Gärtlidenken“ fest. Eigentlich schade, denn wir haben alle die gleiche Zielsetzung: unfallfreie Fahrten mit zufriedenen Kunden und die Erhaltung dieses Kulturgutes.

Nun warte auch ich mit Spannung auf die Überführung der Lok HG 4/4 und hoffe, dass die „alte Dame“ alle strengen Auflagen der Behörden auf Anhieb erfüllen kann. Dass der geplante Bau der Wagenremise in Realp nach hinten verschoben werden musste, bedaure ich ausserordentlich. Die revidierten Wagen von unseren Aarauer-Kollegen hätten zum Werterhalt einen Unterstand verdient.

P.S. Siehe im redaktionellen Teil den Beitrag von Peter Fischer betr. Arbeit mit der Gleisstopfmaschine.



## Berlin-Brandenburg

VFB-Sektion Berlin-Brandenburg, Dieter Frisch, Konrad-Wolf-Str. 66b, DE-13055 Berlin, vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch

### Bauwoche 28 vom 15. bis 20. Juli 2017

Unsere Sektion kam heuer mit 9 Personen an die Furka. Gudrun unterstützte nach besten Kräften die Küche und half bei der Hauswirtschaft, während Margit den Souvenirverkauf in der Station Furka meisterte. Klaus übernahm Aufgaben auf dem Löschzug. Die weiteren Mitstreiter bildeten das Bau-team.

Gruppe 1 errichtete unter Leitung von Kurt Hohl während der Woche das Element 3 einer neu zu bauenden Stütz-mauer nahe Bahnhof Gletsch. Zunächst waren Frank, Axel und Tonoli mit Erdarbeiten zum Freimachen und Ausheben der Baugrube für das Fundament beschäftigt. Anschließend wurden Armierung und Unterbeton eingebracht.

Für die senkrechte Bewehrung musste weitere Armierung eingebunden und schließlich die Schalung für die Stahlbetonwand geschlossen und verspannt werden. Am Freitag-morgen kamen 5,75 Kubikmeter Beton vom Fahrmischer via Kranwagen in Kübeln zur Baustelle, wurden verfüllt und verdichtet. Samstag konnte bereits teilweise ausgeschalt und das Element 4 für die nächsten Bauwoche vorbereitet werden. Alles in allem war es eine anstrengende Arbeit, aber es ist was zu sehen.

Andreas, Wieland und Dieter hatten während der Bauwoche auf dem Parkplatz ehemalige Bahnsteigkanten aus Gneis in ungefähr rechteckige Stücke von 30 bis 50 cm Länge zu

spalten, an den Ecken und Kanten zu beklopfen sowie zum Abtransport auf Paletten zu stapeln. Trotz der nicht immer zuträglichen Wetterbedingungen konnten 14 Paletten mit jeweils 18 Steinen -insgesamt 253 Stück - weil auf eine Palette eine zusätzlicher Stein „geschmuggelt“ wurde, be-laden werden. Das Gewicht eines Paletts liegt zwischen 800 und 1000 kg.

Gut 40 gespaltene Steine lagen wegen des andauernden Regens am Freitagabend noch unbearbeitet da, so dass auch hier ein guter Anfang für eine folgende Bauwoche gegeben war. Nahezu 350 gebohrte Löcher, ca. 175 Spaltungen und 3036 mit dem Vorschlaghammer behauene Kanten ergaben ca. 18 Quadratmetern Blendmauerwerk für die Stütz-mauer; eine reife Leistung.

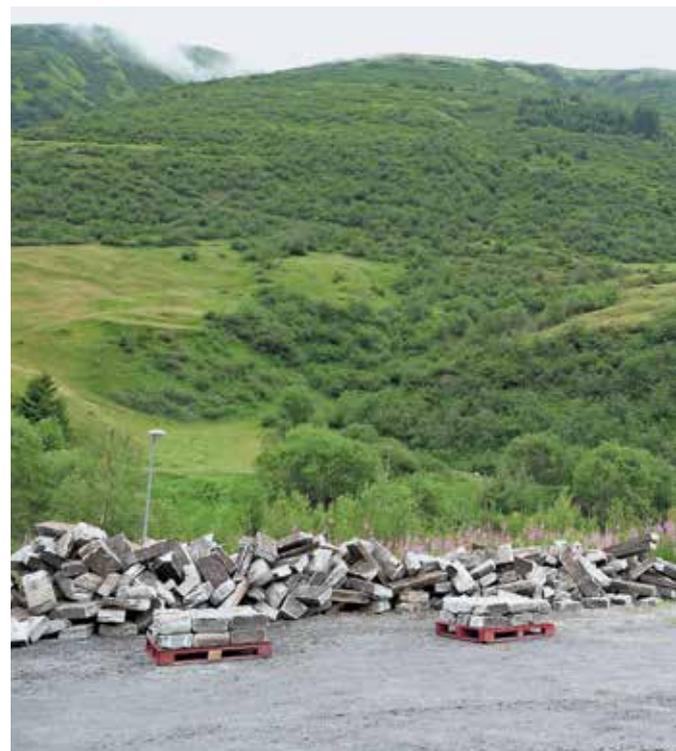
### Unser Stammtisch

Wir treffen uns im "Torhaus" in Berlin-Niederschönhausen im September 2017. Ein Hauptthema wird natürlich unse-re Bauwoche 2017 sein. Die Adresse lautet: "Zum Torhaus", Nordendstraße 46, 13156 Berlin (Niederschönhausen), **Tele- fon 030-916 61 14**, Internet <http://zumtorhaus.de> Tram M1 Richtung "Rosenthal" (Wichtig! Einige Tram fahren ab S-Pankow nach "Schillerstr") bis Nordendstr. und 50 Meter zu Fuss.

Bilder von Axel Schiele

Baustelle nahe Bahnhof Gletsch: Bau einer neuen Stütz-mauer

Imposant! Ein geladenes Palett wiegt bis zu einer Tonne





## Nordrhein-Westfalen

VFB-Sektion NRW, c/o Frank Waffel, Auf der Kluse 20a,  
DE-44263 Dortmund, vfb-nrw@dfb.ch

Von Frank Waffel, Sektionspräsident

### Intermodellbau Dortmund

Schon traditionell waren wir Anfang April in den Dortmunder Westfalenhallen auf der Messe Intermodellbau vertreten. Wir hatten einen günstig gelegenen Stand in Halle 7, der durchgehend gut besucht war. Obwohl schon mehrfach vorgeführt, war unser großes Funktionsmodell der Steffenbachbrücke ein absoluter Publikumsmagnet für die insgesamt rund 85.000 Messebesucher. Auch in diesem Jahr konnten wir eine Reihe intensiver Gespräche rund um unsere Bahn führen. Der Erfolg auf einer solchen Messe ist natürlich nur schwer messbar, wir sind aber durchaus optimistisch, dass der eine oder andere Kontakt von dauerhafter Natur sein wird.

Auf der Intermodellbau werden wir ebenfalls schon fast traditionell von den Freunden der Sektion Norddeutschland besucht, so auch in diesem Jahr. Für das gemeinsame Abendessen ging es in das Restaurant „Schweizer Bootschafft“ (das doppelte „o“ ist kein Schreibfehler) in Dortmund. Bei leckerer original Schweizer Küche und guten Appenzeller Bier (mit den dazu passenden Bierdeckeln...) ließen wir einen langen Messtags genussvoll und kurzweilig ausklingen. Den Wirt und Betreiber des Restaurants durften wir im Rahmen unseres Besuchs auch als neues Sektionsmitglied begrüßen.

### Gartenbahntreffen im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen 20. – 21.05.2017

Zu diesem von den LGB-Freunden Niederrhein anlässlich Ihres Vereinsjubiläums ausgerichteten Treffen waren wir mit unserem in der LGB-Szene bekannten Funktionsmodells der Steffenbachbrücke eingeladen. In der großen Wagenhalle des Eisenbahnmuseums fanden sich verschiedene LGB-Anlagen und etliche Hersteller und Händler ein. Die Veranstaltung war sehr gut besucht und hatte eingebettet in das Eisenbahnmuseum auch das richtige Ambiente. Während in der Halle die Rauchgeneratoren in den LGB-Modelldampfloks qualmten, dampfte vor der offenen Tür die BR 38 des Museums vorbei. Eine Testfahrt in passender Umgebung unternahm bei der Veranstaltung ein Modell unserer DFB-Draisine Xmh 4961 auf unserer Steffenbachbrücke. Das Modell in Spurweite IIm (LGB) wird erhältlich sein bei Ed's Gartenbahnen in den Niederlanden.

### Stammtisch Dortmund

Unser Stammtisch in Dortmund findet statt in der Gaststätte „Keglerklause“, Oespeler Dorfstraße 6, 44149 Dortmund-Oespel

Termine: am ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr (außer Dezember, bei Feiertagen eine Woche später)

### Feierlichkeiten im Restaurant Schweizer Bootschafft

Aus Anlass des 5-jährigen Bestehens des Restaurants Schweizer Bootschafft in Dortmund sind 5-tägige Feierlichkeiten vom 04. – 08.10.17 mit verschiedenen Veranstaltungen geplant. Als Sektion werden wir die Gelegenheit haben, an einem Abend unsere Dampfbahn zu präsentieren. Weiterhin geplant sind beispielsweise ein Alphornkonzert, Tastings von Schweizer Wein, Käse und Whisky und eine Ausstellung des Malers, der die Etiketten der Appenzeller Brauerei malt. Informationen finden Sie auf der Homepage des Restaurants [www.schweizer-bootschafft.de](http://www.schweizer-bootschafft.de)



### CLUB GRAND HÔTEL & PALACE

H. - Ueli Gubser, CEO,  
Feldbergstrasse 86,  
CH-4057 BASEL, E-Mail:  
[gubser@clubgrandhotel-palace.ch](mailto:gubser@clubgrandhotel-palace.ch)

(0)61 692 37 25, Fax.: +41  
(0)61 693 44 88

**Tradition und Qualität**  
**Mehr als 100 Mitglieder**  
**Möchten auch Sie dazugehören?**

### UNSERE MITGLIEDER im GOMS

Grand Hôtel GLACIER du RHÔNE	GLETSCH
Hotel FURKA	OBERWALD
Hotel HUBERTUS	OBERGESTELN

freuen sich auf Ihren Besuch!

### Unser Tipp:

Fahren Sie mit der Furka Dampfbahn und besuchen Sie anschliessend eines unserer Mitglieder.

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



## Oberbayern

VFB-Sektion Oberbayern, Johann W. Berger, Hörglkofener  
Straße 7, DE-84183 Niederviehbach, vfb-oberbayern@dfb.ch

### Sektionsreise nach Niederösterreich vom 26. Juni bis 3. Juli 2017

Von Siegfried Weber

Ziel der diesjährigen Reise der Sektion Oberbayern war Niederösterreich mit Fahrten auf der Semmeringbahn sowie mit der Zahnradbahn auf den Schneeberg.

Mit dem Erwerb der in Wien Hbf. gelösten "Wochenkarte Wien" für 7 Tage konnten wir während des gesamten Aufenthaltes in der Wiener Kernzone U- und S-Bahn, Bus und Straßenbahn benutzen. Ein besonderes Angebot war der Erwerb der „Niederösterreich Card“. Freie Eintritte in Museen, Burgen und Schlössern, freie Fahrten mit Bergbahnen und Schiffen in den zahlreich angebotenen Ausflugszielen in Niederösterreich innerhalb der Gültigkeit von einem Jahr.

Nachdem wir am Dienstag allesamt eine Fahrt nach Bratislava absolviert hatten, stand Donnerstag die Fahrt auf der Semmeringbahn an. Die am 17. Juli 1854 als erste normalspurige Gebirgsbahn vom Erbauer Carl Ritter von Ghega eröffneten Strecke bezwingt auf einer Streckenlänge von 41 km eine Höhendifferenz von 457 m über 16 Viadukte, 15 Tunnels und 100 gemauerte Bogenbrücken. Sie überwindet von Gloggnitz bis zum Scheitelpunkt, 898 m ü. A. (=Meter über der Adria) eine Höhendifferenz von 459 m, aus Richtung Müzzzuschlag 271 m. Auf fast 60 Prozent der Gesamtstrecke beträgt die Steigung mindestens 20 Promille, maximal 28 Promille. Zum Gedenken an das Genie

der Baukunst des Carl Ritter von Ghega steht ein Denkmal am Bahnhof Semmering.

Am vorletzten Tag war die Fahrt auf den Schneeberg angesagt. Ab Puchberg am Schneeberg ging es mit der Zahnradbahn (System Abt) mit einer der 3 Salamander-Garnituren mit ca. 15 km/h auf die 9,805 km lange Strecke. Dabei überwindet die Bahn in 40-minütiger Bergfahrt zwischen der Talstation 577 m ü. A. und der Endstation Hochschneeberg auf 1756 m ü. A. einen Höhenunterschied von 1218 Metern und einer Steigung von maximal 19,7 Prozent auf 1 Meter Spurweite. Sie ist eine von noch drei existierenden Zahnradbahnen in Österreich. Für das Design der Triebwagen war gefordert, dass es auch einen Bezug zur Natur der Schneebergregion herstellte.

Leider war der Gipfel bei Ankunft in Nebel gehüllt und versperrte uns damit den Blick ins Tal. Dennoch konnte an der Bergstation die Ankunft einer 200 PS starken Dampflok der Baureihe 999 gefilmt und fotografiert werden. Die übrigen Tage wurden Dank der oben erwähnten Angebote individuell gestaltet, wie z.B. ein Besuch im technischen Museum Wien, der Remise des Verkehrsmuseums der Wiener Linien, Besuch des Heizhauses in Straßhof, eine Fahrt mit der Liliputbahn im Prater, der Besuch des Donauturms oder einfach eine gemütliche Straßenbahnfahrt durch Wien.



Bild vorn  
Siegfried Weber

Zahnradampflokomotive  
Puchberg auf dem  
Schneeberg bei  
Nebel



## Schwaben

VFB-Sektion Schwaben, c/o Bernd Hillemeyr, Galgenberg  
22, DE-86381 Krumbach, vfb-schwaben@dfb.ch

### Sektion Schwaben auf Reisen

Von Bernd Hillemeyr, Präsident Sektion Schwaben

Im Juni und Juli waren die Mitglieder der Sektion Schwaben bei zwei Ausflügen mit der Bahn unterwegs.

Das Deutschen Dampflokotiv Museum in Neuenmarkt-Wirsberg war am 4. Juni das Ziel des ersten Sektionsausfluges. Dort fanden die alljährlichen Pfingstdampftage mit entsprechendem Programm statt. Unsere Reiseroute ging von Ulm über Ingolstadt und Nürnberg nach Neuenmarkt-Wirsberg. Am Morgen war das Wetter noch sehr trübe und so war auch der Andrang auf das Museum recht bescheiden. Nach einer Fahrt mit der Kleinbahn durch das Museumsgelände konnten die Teilnehmer das Museum und die verschiedenen Exponate erkunden. Dabei trafen wir auch auf die Kohlenhofprinzessin Ramona I. Bei einer Führung zum Thema „Faszination Dampfloktechnik“ erfuhren wir spannende Details über den Aufbau und die Funktionsweise einer Dampflok.

Was wäre Neuenmarkt-Wirsberg aber ohne die bekannte „Schiefe Ebene“, die berühmte Steilstrecke der ehemaligen Ludwigs-Süd-Nord-Bahn. Mit einem Dampfzug ging es bei inzwischen herrlichem Wetter hinauf nach Marktschorgast. Nach der Rückkehr war es schon bald wieder Zeit für die Heimreise, die uns über Bayreuth, Nürnberg, Ingolstadt und Augsburg zurück nach Ulm führte.

Der zweite Ausflug des Jahres führte uns am 22. Juli in den Schwarzwald. Von Ulm ging es auf eine große Rundfahrt durch die Täler der Fils, des Neckars und der Kinzig. Wir fuhren dabei über die Geislinger Steige nach Plochingen und dann weiter nach Reutlingen und Tübingen. Anschliessend ging es durch das Ammertal nach Herrenberg. Über Freudenstadt erreichten wir dann die historische Flößerstadt Schiltach im Schwarzwald, unser erstes Ziel. Dort konnten die Teilnehmer eine Mittagspause einlegen oder das Museum der Badekultur besichtigen. Bei einer Stadtführung erfuhren wir vieles über die Geschichte der Stadt und die Flößerei im Schwarzwald. Den Abschluss der Führung bildete die Besichtigung des Denkmals für den "Roten Brummer", den Schienenbus der hier auf den Strecken verkehrte.

Schliesslich ging die Reise weiter nach Hausach, wo ein Besuch der Schwarzwald Modellbahn auf dem Programm stand. Es handelt sich hierbei um eine der größten nach realem Vorbild erbauten Modellanlagen. Nachdem wir die Schwarzwaldbahn in Miniatur erlebt hatten ging die Heimreise über die „echte“ Schwarzwaldbahn mit ihren Schleifen und Tunnels vorbei an Triberg und St. Georgen nach Donaueschingen. Entlang der Donau fuhren wir dann über Sigmaringen zurück nach Ulm.

Die Sektion Schwaben kann damit auf zwei erlebnisreiche Ausflüge zurückblicken und wir werden uns bald darüber Gedanken machen, wohin die Reise beim nächsten Ausflug im kommenden Jahr führen soll.





## Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB oder bei der DFB AG



Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampf- und Lokführer-Verband (DLV) Furka-Bergstrecke. Ich weiss, dass meine Tätigkeit finanziell nicht entschädigt wird. Die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung ist jedoch gewährleistet. Meine Daten werden vertraulich behandelt. Informationen zu Versicherungen finden sich auf [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein) -> Unterlagen.

Personalien (bitte in Blockschrift)			
<b>Name</b>		<b>Vorname</b>	
<b>Geb'datum</b>		<b>Beruf</b>	
<b>Strasse</b>		<b>PLZ</b>	
<b>Wohnort</b>		<b>Land</b>	
<b>Tel fest</b>	P	<b>Tel mobile</b>	
<b>E-Mail P</b>	P	<b>E-Mail G</b>	

Ich möchte mich beim VFB *und/oder* bei der DFB AG freiwillig engagieren (nach erfolgter Ausbildung bzw. Einführung. Mich interessieren folgende Aufgabenbereiche:

Verein Furka-Bergstrecke			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Sektion AG)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
		<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokheizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellokführer	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Bauzügen
<input type="checkbox"/>	Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Gästebetreuung (im Zug)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Schaltermitarbeiter/in Billettverkauf	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug	<input type="checkbox"/>	Andere Baufacharbeit
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in eines Souvenirshop	<input type="checkbox"/>	Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Betreuer/in Bahnhofcafé Realp	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Betriebskantine	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Hausdienst in den Unterkünften Realp	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude, Umgebung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration

<input type="checkbox"/>	Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf
<input type="checkbox"/>	Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:
<input type="checkbox"/>	mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)
<input type="checkbox"/>	mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke, VFB; (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)
<input type="checkbox"/>	als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an eine der folgenden Adressen:

Verein VFB	Verein Furka Bergstrecke (VFB)	DFB AG	Dampf- und Lokführer-Verband (DLV) Furka-Bergstrecke AG
	Mitgliederservice / Administration Frau Simone Hurter Steinachstrasse 6 CH-8910 Affoltern am Albis Telefon +41 44 761 47 01 Mobile +41 79 329 47 62  vfb.mitgliederservice@dfb.ch		Herr Hansjürg Krapf Personalchef DFB AG Rosenaustrasse 6 CH-9200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 06 Mobile: +41 79 232 42 43  personaldienst@dfb.ch



Impressum:

Herausgeber/Verlag:

VFB Verein Furka-Bergstrecke [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein)  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG [www.dfb.ch/ag](http://www.dfb.ch/ag)  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke [www.dfb.ch/stiftung](http://www.dfb.ch/stiftung)

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,  
Tel. +41 79 399 04 86, [julian.witschi@dfb.ch](mailto:julian.witschi@dfb.ch)  
Vorsitz Stv.: vakant  
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB  
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)  
Tel. +41 62 823 02 75, [pepi.helg@dfb.ch](mailto:pepi.helg@dfb.ch)

Sektionsnachrichten :

Aargau: Heinz Unterweger, [heinz.unterweger@dfb.ch](mailto:heinz.unterweger@dfb.ch)  
Bern: Julian Witschi, [julian.witschi@dfb.ch](mailto:julian.witschi@dfb.ch)  
Nordwestschweiz: Martin Wymann, [mwymann@intergga.ch](mailto:mwymann@intergga.ch)

Herstellung, Druck:

ZT Medien AG  
Henzmannstrasse 20  
CH- 4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach 141  
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 848 000 144  
[administration@dfb.ch](mailto:administration@dfb.ch)

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a.A.  
[vfb.mitgliederservice@dfb.ch](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch)

Erscheinungsweise:

vierteljährlich (Mitte Februar, Mitte Juni, Mitte September,  
Ende November) Einem Teil der Auflage des «Dampf an der  
Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektions-  
nachrichten» der Sektionen Aargau, Bern und Nordwest-  
schweiz beigelegt. Sie sind im Abonnementspreis  
inbegriffen.

Abonnement :

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:

¼ Seite CHF 300.- | ½ Seite; CHF 500.- | 1 Seite sw CHF  
900.- | 1 Seite 4-farbig; CHF 1200.- | Rückseite CHF  
1500.-

Rabatte:

2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%  
Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und  
Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.

## Mitteilung der DFB-Bauabteilung

# Demontage der Steffenbachbrücke 2017 Besichtigung

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten,  
mit einer Besuchergruppe unter der Leitung der DFB bei der  
diesjährigen Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu  
sein.

### Datum

Demontage Herbst 2017:  
Freitag, 13. Oktober 2017 (ganzer Tag)

### Programm (Änderungen vorbehalten)

- 08.30 Uhr: Treffpunkt in der Kantine des  
DFB-Stützpunktes Realp, Einführung in  
die Geschichte und Konstruktion der  
Brücke
- ca. 09 Uhr: Bahntransport zur Brücke und  
Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
- ca. 14 Uhr: Bahntransport zurück. Anschliessend  
fakultativ: Mahlzeit in der DFB- Kantine,  
ev. zusammen mit der Montageequipe

### Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 25.-  
Mahlzeit: Fr. 15.-

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung  
eingezogen.

### Weitere Bestimmungen

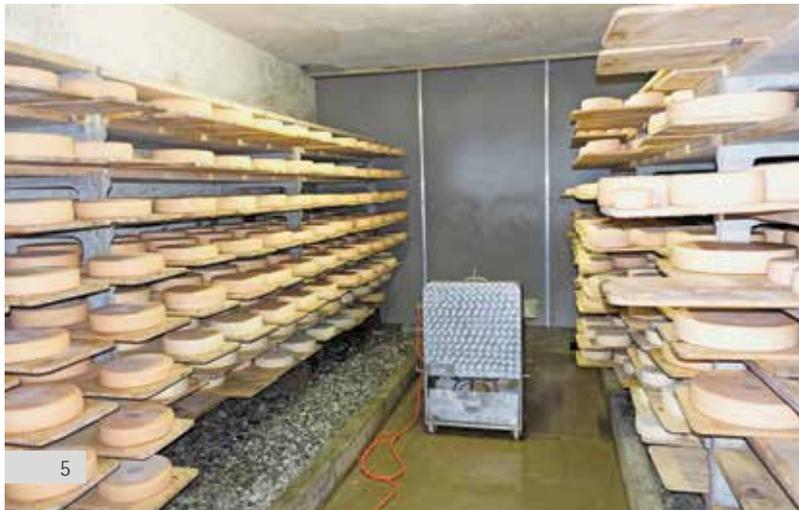
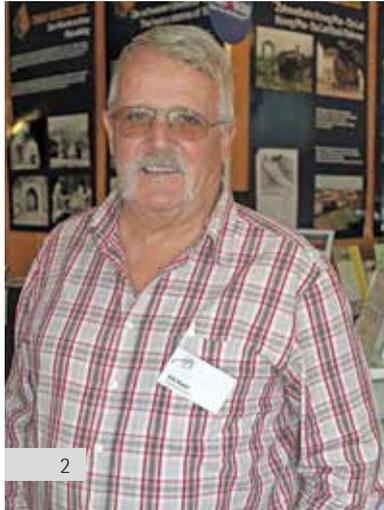
Alle Besucher müssen bergstauglich ausgerüstet sein (Klei-  
dung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1'800 m ü.M.,  
und es muss mit schlechtem Wetter und auch mit Schnee  
gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demon-  
tage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist  
auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30  
Personen beschränkt.

### Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer (bitte  
Name, Adresse, Telefon, E-Mail und Personenzahl angeben;  
ebenso, ob mit oder ohne Mittagessen):

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon  
Telefon 044 930 63 53, E-Mail [wgysi@sunrise.ch](mailto:wgysi@sunrise.ch)

# ANGETROFFEN



1. Jeannette Adam, Verkauf Oberwald
2. Edi Kunz, Infopoint Gletsch
3. Marc und Tobias Winkelmann, die Gastgeber im „Glacier du Rhône“ in Gletsch. Im Hintergrund die Anglikanische Kapelle
4. Christian Flückiger, Vegetation
5. Monikas Käsekeller in Gletsch
6. Erwin Gyr, Fahrdienstleiter, Realp
7. Käthi Flückiger, Küchenhilfe Realp, zeigt stolz ihre selbstgenähte Schürze

Fotos von Ruedi Traub



- ① **Dampfbahn-Broschüre (EK-Verlag)**  
90 Seiten / 250 Farbfotos; Geschichte der Furka-Bergstrecke mit Berichten über die 25-jährige Arbeit des Wiederaufbaus bis zur Eröffnung der vollständigen Strecke von Realp bis Oberwald **CHF 17.80**



- ② **NEU: Polo-Shirt** Farbe hellblau, kurzarm, mit drei Knöpfen; Das DFB-Logo ist in Farbe navy-blau in Brusthöhe aufgestickt. Grössen S, M, L, XL, 2XL **CHF 39.00**

Bitte gewünschte Grösse angeben.



- ③ **NEU: Soft Shell-Gilet**, innen Microfleece, Farben navy- und royal-blau, mit Reissverschluss; Seitentaschen mit Zip, DFB-Logo zweifarbig in Brusthöhe aufgestickt. Grössen S, M, L, XL, 2XL **CHF 79.00**



- ④ **Dampflok HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn»** CHF 870.00  
Es ist nur noch eine kleine Stückzahl am Lager.

**Bemo-Modelleisenbahn (H0m)**

Weitere DFB-Modelle finden Sie auf unserer Website: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) (Souvenir-Shop)



- ⑤ **Memo-Spiel mit 36 Bildpaaren**  
72 Kärtchen mit attraktiven vierfarbigen Bildsujets; Schachtelgrösse 27x19x4 cm (LxBxH)  
Bildmotive: 30 DFB / 6 DVZO  
Mit Spielanleitung in D/F/E; Eigenverlag DFB  
Ein Freizeitspass für die Familie **CHF 27.50**



- ⑥ **Dampflok HG 3/4 Nr. 4** CHF 845.00  
Bitte sofort vorbestellen. Die Stückzahl ist beschränkt.



- ⑦ **Schneidebrett aus Buchenholz**  
in Form einer Dampflok; Holz 100% FSC  
Dicke ca. 10 mm; Grösse ca. 26 x 18 cm  
mit Laser-Gravur des DFB-Firmensignets  
**CHF 12.50**



- ⑧ **Bahndiensttraktor Tm 2/2 Nr. 91 (DFB)**  
(ehemals RhB) **CHF 199.00**

- ⑨ **Sporttuch** dunkelgrau  
Microfaser, Grösse 60 x 120 cm;  
schnelltrocknend; mit unauffälligem Prägedruck des DFB-Schriftzuges; verpackt in kleiner Tasche mit Foto «Dampfzug in Gletsch» und Reissverschluss; Taschen-Rückseite offen mit Netz  
**CHF 28.50**



Farbe Sporttuch 



Hiermit bestelle ich:

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

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Stückzahl									
Grösse									

Name und Vorname \_\_\_\_\_

Strasse und Nr. \_\_\_\_\_

PLZ und Wohnort \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_

DADF 3/2017

**Bestellung im WebShop:** [www.dfb.ch/shop](http://www.dfb.ch/shop)

**Per E-Mail:** [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch)

**Oder Talon senden an:** DFB Souvenirhandel,  
Bahnhof SBB, CH-8718 Schänis

Telefon: 0848 000 144 (vom Ausland +41 848 000 144)

**Verkaufs- und Lieferbedingungen:**

Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung  
Pauschale für Porto- bis CHF 250.00 = CHF 10.00  
kosten in Schweiz: ab CHF 251.00 = kostenfrei  
Porto ins Ausland wird nach Aufwand verrechnet.

**Telefon-Nummer oder**

**E-Mail-Adresse für Rückfragen**