



dampf an der furka



Saison-
rückblick



2

Werkstätte
Uzwil



4

Durchstich
des Scheitel-
tunnels



8

Aus der
Stiftung



6

Radio Central
an der Furka



11

Vegetations-
kontrolle



14

Letzte Fahrt
von Jakob
Knöpfel



18



ACTUEL DÈS 19



SEKTIONEN AB 23

IMPRESSUM 37

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2016

02.01.2016
Erscheint Mitte Februar

Ausgabe 3/2016

30.07.2016
Erscheint Ende August

Ausgabe 2/2016

23.04.2016
Erscheint Mitte Juni

Ausgabe 4/2016

15.10.2016
Erscheint Mitte November



Bild von R. Traub

Dieses scheinbare Seildurcheinander hat System. Damit wird der talseitige Brückenteil auf das Bahngleis gezogen und zwar mit der Seilwinde auf der anderen Tobelseite! Im Vordergrund (blauer Helm) der Leiter der Aktion, Adelbert Baggenstos.

EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

Kürzlich las ich in einem renommierten Schweizer TV-Magazin, wie heute immer mehr Sendungen von Kamera-Robotern aufgenommen werden. Keine Menschen umgeben die Moderatoren, nur noch Roboter auf Schienen. Es handelt sich um ein vollautomatisiertes Regiesystem. Grund: Man spart viel Geld. Als ich diesen Herbst bei der Demontage der Steffenbachbrücke dabei war, sah dies ganz anders aus. Ich versuchte die Kosten dieser Arbeit zu errechnen. Ein ganzer Tag sind ca. achtzehn Arbeiter vollständig beschäftigt. Sie hatten bereits Vorarbeiten geleistet und arbeiteten nach unserer Abfahrt weiter. Mindestens 90 Mannstunden à fünfzig Franken ergibt 4500 Fr. Und dies ist zurückhaltend gerechnet. Der Fronarbeiter-Job ist unbezahlbar. Kommt noch dazu, dass die Leute perfekt arbeiten. Kein Griff geht daneben. Keine laute Worte fallen. Die Mannschaft ist gut ausgerüstet, die einzelnen Personen tragen Leuchtkleider, einen Helm und ein „Gstältli“ (vom Alpinsport übernommene Einrichtung, hindert Menschen vor dem Sturz in die Tiefe). Man denke an die Ingenieur-Arbeit. Zig Tonnen Stahl müssen von Hand bewegt werden. Dies war anfänglich reine Handarbeit an einer Winde. Heute erledigt ein Elektromotor mit der Winde die Arbeit.

Erstaunlich ist aber die Tatsache, dass der Elektromotor mit der Winde bergseits steht, auch für das Verschieben der Teile an der Ostseite des Grabens. Durch ein geschicktes Umfädeln der Zugseile wird dies bewerkstelligt. Die gleichen Werkzeuge werden auf beiden Seiten des Grabens gebraucht.

Eine verblüffend einfach gebaute Seilbahn übernimmt die Arbeit – Handarbeit. Der Hackbraten zum Mittagessen, von Fronis gemacht, schmeckte ausgezeichnet.

Dernièrement j'ai lu dans un magazine suisse de TV renommé qu'aujourd'hui de plus en plus d'émissions sont enregistrées par des caméras-robots. Aucun être humain n'entoure les animateurs, que des robots sur des rails. Il s'agit d'un système de régie entièrement automatisé. La raison : On économise beaucoup d'argent. Lorsque j'assistais au démontage du viaduc de Steffenbach cet automne, c'était tout autre chose. J'essayais de calculer les coûts de ce travail. Pendant une journée entière, environ dix-huit ouvriers sont occupés à plein temps. Ils avaient déjà effectué des travaux préparatoires et continuaient à travailler après notre départ. Minimum 90 heures-hommes à cinquante francs, qui font 4'500 frs. Et ceci est une estimation prudente. Le travail bénévole est impayable. A cela s'ajoute que ces personnes travaillent à la perfection. Aucune fausse prise. Pas d'éclat de voix. Le groupe est très bien équipé, certaines personnes portent des vêtements fluo, un casque et un baudrier (équipement repris du sport alpin pour éviter une chute dans le vide). On pense aux travaux d'ingénieurs. X tonnes d'acier doivent être bougées à la main. Au début c'était du travail purement manuel avec un treuil. Aujourd'hui le travail est fait par un moteur électrique. Mais ce qui est surprenant, c'est que le moteur électrique avec le treuil est placé en amont, aussi pour déplacer des pièces du côté est du fossé. Cela est possible par un déplacement ingénieux des câbles de traction. Les mêmes outils sont utilisés sur les deux côtés du fossé. Un étonnamment simple téléphérique reprend le travail – travail manuel. Le rôti haché au diner, cuisiné par des bénévoles, était excellent.



SAISONRÜCKBLICK

DIE DAMPFBAHNSAISON 2015 IST BEREITS WIEDER VORBEI

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER

Bilder von
Urs W. Züllig

links

Das Blauhaus ist bei der DFB Geschichte - Blick auf den ausfahrenden „Gletscherzug“ mit Lok Weisshorn

rechts

Herbstliche Impressionen mit Silberdisteln und Lok 4 an der Steffenbachbrücke

Für einmal möchte ich mit dem Dank starten - einem riesengrossen Dankeschön an alle, welche mit ihrem Engagement und Einsatz den Betrieb unserer einmaligen Bahn erst möglich machen. Dieser Einsatz kann manchmal ganz schön anstrengend sein, eine hundertjährige Dampfbahn und dazu noch eine im Gebirge benötigt eben viel Pflege und Unterhalt. Ich hoffe, sie alle haben die Saison auch als Bereicherung empfunden getreu unserem Motto: „Die sprichwörtliche Begeisterung unserer Mitarbeiter steckt auch unsere Gäste an.“

ERFOLGREICHE SAISON 2015

Wir dürfen mit Freude und Dankbarkeit auf eine gute Saison 2015 zurückblicken. Diese verlief unfall- und praktisch

störungsfrei. Ebenso blieb die DFB zum zweiten Mal in Folge von Naturereignissen verschont. Dies ermöglichte es uns, zahlreiche wichtige Projekte wie geplant voranzutreiben und die in einer Balanced Scorecard (BSC) festgehaltenen Ziele zum überwiegenden Teil zu erreichen.

Woran messen wir eigentlich den Erfolg der Saison?

GÄSTEZUFRIEDENHEIT

Die ab der zweiten Saisonhälfte durchgeführte elektronische Gästebefragung stiess auf grosses Interesse. Über 500 Fahrgäste haben der DFB und ihren Mitarbeitern ein sehr positives Zeugnis (alle Kriterien mit Ergebnis zwischen 4 und 5 auf einer 5-stufigen Skala) ausgestellt. Am aufschlussreichsten sind aber die zahlreichen Anregungen und Kritikpunkte im Textformat, welche nun ausgewertet werden und uns helfen, unser Angebot für die kommenden Jahre weiterzuentwickeln und die Zufriedenheit unserer Gäste weiter zu steigern.

WEITERENTWICKLUNG ORGANISATION

Hier konnte folgende wichtige Meilensteine erreicht werden:

- Reto Brehm als neuer Leiter Bauabteilung gewonnen
- Wagenunterhalt mit der Anstellung von Stephan Stauber professionalisiert
- Interne und externe Audits durchgeführt und Erkenntnisse bearbeitet
- Mitarbeiter besser informiert dank Newsletter „Furka 2160“

ERREICHUNG DER PROJEKTZIELE

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien die folgenden, erfolgreichen Projekte erwähnt:

- Termingerechte Inbetriebnahme und störungsfreier Betrieb des Kassensystems
- Gletscher Zug eingeführt
- 300 Meter Streckengleis komplett erneuert
- Scheiteltunnel saniert (Etappe 2015)
- Diverse Stützwerke/Durchlässe erneuert
- Sicherheitsziele erreicht
- PGV Wagenremise Realp eingereicht

Dazu konnten zahlreiche weitere kleinere und grössere, aber nicht minder wichtige Verbesserungen wie z.B. der





Treppenaufgang zum Bahnhof in Gletsch realisiert werden. Natürlich konnten nicht alle Ziele voll und termingerecht erreicht werden. Gewisse Themen wie z.B. die Fertigstellung der Werkstätteerweiterung mussten trotz grossem Einsatz auf nächstes Jahr verschoben werden. Auch bei der Einführung des Sicherheitsmanagement Systems SMS mussten aufgrund fehlender personeller Ressourcen Abstriche gemacht werden resp. die Gestaltung und Einführung der Prozesslandschaft zurückgestellt werden. Auch die immer noch oder neu wieder vakanten Leitungspositionen im ZfW und Marketing haben zu Verzögerungen und Mehrbelastungen der übrigen Führungsmannschaft geführt.

FREQUENZEN

Leider ist es nicht gelungen, die Anzahl der Fahrgäste trotz Ausbau des Angebots zu erhöhen. Dies ist aufgrund der touristischen „Grosswetterlage“ im Umfeld des starken Euro und rückläufiger Gästezahlen aus dem Euroland auch nicht weiter verwunderlich.

Im passqueren Verkehr ging die Zahl der Fahrgäste zwischen Realp und Gletsch um 2 Prozent zurück. Zwischen Gletsch und Oberwald betrug der Rückgang unter Ausklammerung der Festlichkeiten „100 Jahre Brig-Gletsch“ sogar 6 Prozent. Nach einem guten Saisonstart entwickelte sich das Abenteuer Rottenschlucht Angebot im September negativ und schloss mit einem Minus von 9 Prozent. Erfreulicherweise konnte wieder eine Anzahl Extrazüge gefahren werden.

DIE DFB ALS REGELKREIS

Damit sind wir bereits beim nächsten Element des bei unserer saisonalen Bahn besonders ausgeprägten Regelkreises angelangt, nämlich der Saisonanalyse und dem Sammeln von Ideen für Verbesserungen für die kommende Saison. Der Regelkreis besteht aus folgenden 4 Elementen im Jahresablauf:

Analyse der Ergebnisse der Vorperiode	Oktober
Zielsetzungen für die nächste Saison	Nov. / Dez.
Planung Projekte und Massnahmen	Januar - März
Umsetzungsphase	April - Sept.

Es macht Freude zu sehen wie die verschiedenen Teams den Schwung der Einwinterung und die noch frischen Eindrücke der Saison besprechen und bereits in konkrete Massnahmen und Verbesserungsvorschläge umsetzen. Konkretes wird darüber in der nächste Ausgabe im Rahmen der Saisonvorschau zu lesen sein.

Jetzt wünsche ich allen DFB'lern noch kreative Planungsrunden, dann erholsame und besinnliche Festtage und freue mich, gemeinsam mit neuem Schwung die nächste Saison zu gestalten.





WERKSTÄTTE UZWIL

HG 4/4 - DIE STÄRKSTE DAMPFLOK AN DER FURKA

VON JAKOB KNÖPFEL, PROJEKTLEITER

Die HG 4/4 war noch nie in der Schweiz im Einsatz. Aus diesem Grund ist eine neue Zulassung beim BAV nötig, was zur Folge hat, dass umfangreiche Nachweise zur Sicherheit erbracht werden müssen. Gebaut wurden ursprünglich neun Lokomotiven. Sieben davon durch SLM in Winterthur (1923/1930) und zwei durch die Maschinenfabrik Esslingen (1929). In die Schweiz zurückgeschafft wurden Lok 704 (1923), Lok 708 (1930) und in Fragmenten Lok 706 ME (1929).

Geplant ist zuerst die Fertigstellung von Lok 704, aber immer wenn ein Teilstück neu produziert wird, dann gleich in doppelter Anzahl, sodass es auch für Lok 708 reicht. In der ursprünglichen Planung gingen wir davon aus, dass die Lokomotiven wieder auf den originalen Rahmen aufgebaut werden können. Leider musste nach der Zerlegung und dem Sandstrahlen festgestellt werden, dass sich eine Aufarbeitung der alten Rahmen nicht rechnet. Durch grosszügige Unterstützung der Firma Stadler Rail (Lieferung von Stahlgussteilen, Fräs- und Bohrarbeiten auf einem grossen Portalfräswerk, sowie dem zur Verfügung stellen einer Halle mit 10 t Kran) wurden die neuen Rahmen in Winterthur durch das DFB Personal zusammengenietet. Anschliessend wurden alle Lagerstellen an den Rahmen auf einem Fräswerk bearbeitet, sodass die Montage der Lokomotive auf einer sauberen Basis erfolgen kann.

Obschon Lok 706 als Ersatzteillieferer vorhanden war, mussten auch viele andere Teile neu angefertigt werden, so unter anderem ein neuer Hochdruck-Zylinder, zwei neue Kamine, vier neue Zylinderdeckel, acht neue Schieberdeckel und drei neue Gegendruck-Bremsventile. Alle diese Teile konnten in der Giesserei Benninger in Uzwil gegossen werden. Eine amüsante Geschichte zu den Kaminen ist, dass über den „Tausender Club“ ein Grossvater seinen Enkeln symbolisch je ein Kamin schenkte.

Eine weitere grosse Herausforderung ist die Kesselrevision. Aufgrund der guten Erfahrung mit den Originalkesseln von Lok 4 und der Lok 6 Weisshorn haben wir uns entschieden, die alten Kessel zu revidieren mit Ersatz der Kupferfeuerbüchsen. Leider gibt es nur noch sehr wenige Anbieter, die solche Arbeiten seriös ausführen können und zudem sind ihre Auftragsbücher voll, was sich auch auf Preise auswirkt. Eine Erkenntnis der letzten Zeit ist zudem, dass es immer schwieriger wird, Firmen zu finden die Teile herstellen können, für die alte Handwerkstechniken oder lange Berufserfahrung nötig sind. So haben wir die neue Kupferfeuerbüchse in Uzwil selber hergestellt und in den Kessel eingebaut. Nun sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass demnächst die Kesseldruckproben erfolgen können.

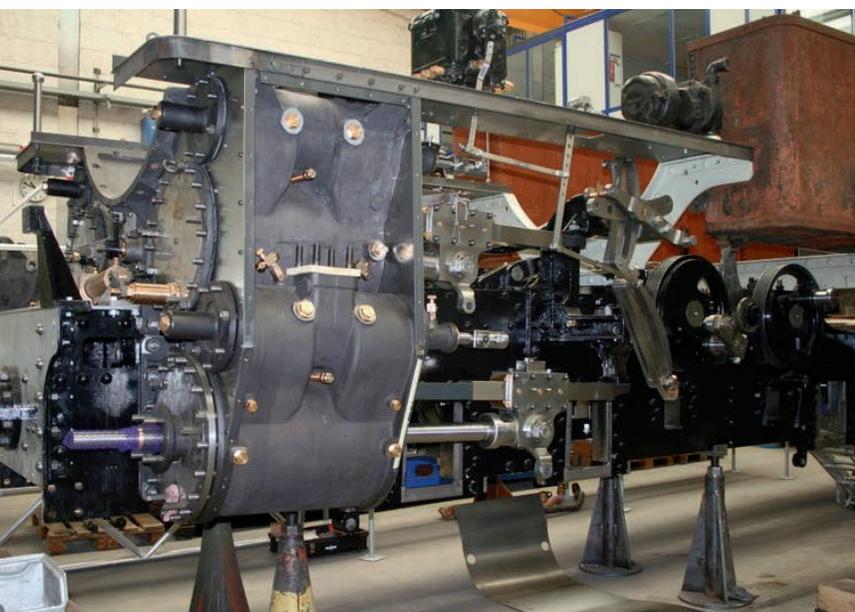
Bilder von
Jakob Knöpfel

links
Neuer Hochdruckzylinder

mitte oben
Neue Feuerbüchse

rechts oben
Arbeiten am Kessel

unten
Nieten der Feuerbüchse





DFB-KARTEN-AKTIONEN

WECHSEL IM BETREUUNGS-TEAM

VON PAUL GÜDEL

Neben den unentbehrlichen Aktivitäten der Stiftung, den Beiträgen des Vereins Furka-Bergstrecke und direkten Spenden ist das Team der DFB-Kartenaktion seit 2005 tätig. Es arbeitet zusammen mit Rolf Bamert, Allschwil, seinerzeit von der Kulturförderung Luzern zur Finanzierung des Marketings vermittelt.

Die Kartenaktion umfasst den zweimal jährlichen Versand der Spendenauftrufe mit jeweils 2 Karten an rund 70'000 Adressen, die von der Datenbank QDM AG Sempach in enger Absprache mit dem Team ausgewählt werden. Diese Unternehmung ist nur für Non-Profit-Projekte tätig. Im Laufe der Jahre konnte ein enger Spenderkreis aufgebaut werden, der seit 2009 auch auf die welsche Schweiz ausgedehnt wurde. Das Team betrachtet die Spender nicht als anonyme Zahler, sondern als Gäste und Freunde der Dampfbahn, die betreut und begleitet werden, deren Erwartungshaltung und auch Wünsche zu respektieren sind.

Alle Texte der Spendenauftrufe hat Hansueli Fischer ausnahmslos redigiert. Er hat diese Aufgabe in hervorragender Weise betreut. Man spürt seine Verbundenheit mit der Bahn, die Faszination von diesem Kulturgut. Die Texte sind keine Bettelbriefe, sondern Tatsachen der hervorragenden Leistungen dieses Netzwerkes Dampfbahn Furka-Bergstrecke, welches alle drei Organisationen wie insbesondere auch die Fronarbeit umfasst. Die Bedeutung der Unternehmung DFB für den Erhalt des technischen Kulturgutes, für die Förderung der Talschaften Goms und Urseren, sowie für die Zusammenarbeit mit dem Tourismus einer ganzen Region wurde spannend vermittelt. Für die Grafik und die Bilder der Karten war Beat Moser zuständig. Als Bahn-Journalist motivierte er die Spender für die Faszination der Technik, die erlebbare Kraft des Dampfes und der Mechanik; er schuf durch das Erleben der einzigartigen Landschaften Begeisterung und bleibende Werte. Die Betreuung der Spender, das Verdanken namhafter Zahlungen und die Zusammenarbeit mit der Datenbank wurden von Silvia Güdel sichergestellt. Die Zuwendungen sind keine reinen Zahlungsvorgänge, sondern das Erkennen, die Unterstützung der wertvollen Dampfbahn Furka-Bergstrecke in ihrer Gesamtleistung. In den Jahren 2005 bis 2015 wurden insgesamt rund CHF 3'000'000 erwirtschaftet. Hansueli Fischer, Silva und Paul Güdel beenden ihre Mitarbeit auf Jahresende 2015, während Beat Moser dem neuen Team nach wie vor zur Verfügung steht. Die Verantwortung für diese Kartenaktionen trägt fortan der Geschäftsleiter Urs Züllig.

„NEUE“ KÜCHE UND KANTINE IN DER LOK-WERKSTATT

DIE LUXUS-KÜCHE IN UZWIL

VON DAVID BAUMGARTNER, HOBBY-KÜCHENCHEF

Es ist unglaublich, wie gut man überall an der Furka-Dampfbahn essen kann. Das liegt vor allem an den guten Köchen und Köchinnen, aber auch an der Kücheneinrichtung. Kombi-steamer sind eigentlich fast Standard. Wichtig zu wissen ist, dass uns alle diese Apparate geschenkt wurden.

Seit zehn Jahren koche ich in der Lok-Werkstatt der DFB. Letztmals am 26. März und am 2./3. April 2013 für insgesamt 52 Fronis in Chur. Im Laufe der Zeit wurden die Kücheneinrichtung demontiert und Geräte und Möbel, sowie Maschinen und Material aus der Werkstatt auf Paletten verladen. Nun ging die grosse „Züglete“ von Werkstatt und Küche los. Über 2000 Mann-Stunden und unzählige Lastwagenfahrten waren erforderlich, um alles nach Uzwil zu verfrachten. Um in der Werkstatt (sie ist nicht so geräumig wie diejenige in Chur) keinen Platz zu verlieren, wurden die Küche und die Kantine auf einem 5 m hohen Stahlpodest platziert. An der Planung haben Paul Bruggmann, Kurt Aeberli und andere Kollegen gearbeitet. Max Dürr, unser Freund und Sponsor, hat in verdankenswerter Weise zusammen mit Fronis in unzähligen Stunden eine Küche wie aus dem Bilderbuch geschaffen, um die uns mancher Wirt beneiden würde. Alle Möbel und Geräte, die in Chur im Einsatz waren, wurden wieder verwendet und versehen ihren Dienst weiterhin; zusätzlich wurden zwei ebenfalls gesponserte Geräte eingebaut. Lange mussten wir auf unsere Küche warten. Entzugserscheinungen machten sich bereits bemerkbar. Am 22. November 2013 konnten wir die „neue Küche“ mit einem gespendeten, guten Glas Wein einweihen. Seit da können Kurt Aeberli und ich unsere Froni-Kollegen wieder mit jeweils einem Vier- oder Dreigangmenu verwöhnen. Diesen Sommer konnte auch die Kantine fertiggestellt werden. Die Tische und Stühle hat uns ein unbekannter Sponsor gratis überlassen. Finanziert wurde beides, Küche und Kantine, mit Spenden, Sponsoring und Beiträgen aus Werkstattführungen. Den zahlreichen Spendern, Sponsoren und Gönnern dankt die Mannschaft der Lok-Werkstatt für ihre Grosszügigkeit ganz herzlich.





AUS DER STIFTUNG

GÖNNERCLUB UNTERWEGS IM ZÜRCHER OBERLAND

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 wurde das Zürcher Oberland mit einem Dampfzug des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland (DVZO) bereist.

Rund 150 Teilnehmer trafen sich am Morgen des 29. August 2015 am Bahnhof in Bauma beim Bahnsteig des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland. Das neu gestaltete Perron wird von einer historischen Halle überdacht. Diese wurde ursprünglich 1860 für den ersten Bahnhof in Basel gebaut. Bei dem Bau des heutigen Bahnhofs 1903 wurde sie nach Olten umgesetzt und diente dort 110 Jahre lang als Lagerhalle der SBB. Der DVZO hat dieses Baudenkmal der Biedermeierzeit gerettet und mit den notwendigen Anpassungen nun im Bahnhof Bauma aufgestellt. Noch vor der offiziellen Einweihung konnte bereits der Gönnerclub die Halle nutzen und es wurden dort als kleine Stärkung für die Reise den Gästen Kaffee, Gipfeli und ein Glas Wein angeboten. Vor der Abfahrt des Dampfzuges wurden die Gönnerinnen und Gönner von Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl offiziell begrüsst und

über den weiteren Ablauf des Tages informiert. Der Ausflug stand unter dem Motto „Rund um den Bachtel“, den 1115 m hohen Aussichtsberg im Zürcher Oberland. Der erste Teil der Reise führte über die Stammstrecke des DVZO nach Hinwil. Das hochsommerliche Wetter war ideal, um die Landschaft bei der Fahrt mit offenen Fenstern zu geniessen. Aber es war natürlich auch die Gelegenheit zu netten Gesprächen unter den Teilnehmern. Die weitere Fahrt führte über Wetzikon nach Rüti. Dort wurden die Lok umgesetzt und die Wasservorräte aufgefüllt. Mit der weiteren Fahrt nach Bauma war der Bachtel komplett umrundet worden und mit einem kleinen Spaziergang ging es zum Mittagessen in den Gasthof Tanne. 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 zukommen werden. Die gesamte Spendensumme liegt inzwischen bei CHF 12,1 Millionen. Davon ist der grösste Teil schon in die verschiedenen Projekte investiert worden. So wurden für die Erweiterung der Werkstätten Realp rund 2,4 Mio. und in die Aufarbeitung der Loks HG 4/4 rund 2,3 Mio. aufgewendet. Für die komplette Finanzierung der Lokomotiven fehlt aber immer noch rund 1 Million. Auch ist es der Stiftung wichtig, dass der Unterhalt der Anlagen und Fahrzeuge ebenfalls finanziert werden kann, welche im Eigentum der Stiftung stehen. Frisch gestärkt brachte der historische Zug des DVZO die Teilnehmer zum Industriensemble Neuthal, wo verschiedenen Führungen rund um die Geschichte der Textilproduktion geboten wurden. Unter den Titeln Spinnen, Weben, Sticken und Wasserkraft erhielten die Gönnerinnen und Gönner fachkundige Erklärungen an den teilweise historischen Geräten und Maschinen, welche in der Sammlung zu sehen waren. Besonders eindrucksvoll waren hier die voll funktionsfähigen Maschinen aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Die Zeit verging eigentlich viel zu schnell und ein letztes Mal an diesem Tag stiegen die Gäste in den Dampfzug ein, der sie zurück nach Bauma brachte. Dort ging dann der 7. Gönnererevent zu Ende und Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl verabschiedete die Teilnehmer, die alle einen herrlichen Tag erlebt hatten. Ein herzlicher Dank gilt auch Stiftungsrat Max Graf als Organisator der Reise.



Weitere Informationen zur Stiftung und dem Gönnerclub finden sich auf der Homepage unter www.dfb.ch/stiftung



METALLDRÜCKEN IN DER WAGENWERKSTATT AARAU

ALTES HANDWERK FÜR NOSTALGISCHE TEILE

VON HEINZ UNTERWEGER, VIZEPRÄSIDENT VFB SEKTION AARGAU

Sind Ihnen auch schon mal die wunderschön geformten und glänzenden Messingteile der Lüfter und Lampen in unseren Personenwagen aufgefallen? Soweit nicht Originalteile zur Verfügung stehen, fertigt unser Werkstattkollege Hans Ott die Blechteile in der Wagenwerkstatt Aarau auf seiner Hand-Drückbank. Auch die sogenannten Hunzen (oberer Abschluss des Lampenkamins) und die Frontringe der Dampflok-Lampen sind sein Werk.

Die Drückbank von Hans Ott fand nach seiner Pensionierung den Weg in die Wagenwerkstatt und als Gegenleistung profitieren wir von den Teilen für die Wagenbeleuchtung, die Lüfter und die Loklampen, die er gemäss den Originalmustern für uns fertigt. Mit der Technik des Metalldrückens können fast beliebige rotationssymmetrische Teile hergestellt werden. Gewisse Einschränkungen bestehen bezüglich der Form der Teile, damit sie sich – wie in der Giess- und Spritztechnik – von der Form trennen lassen. Mit geteilten Formen und viel handwerklichem Geschick sind auch komplexe Teile möglich wie nachstehend am Beispiel einer Lampenfassung dargestellt wird.

Beim Drücken wird das Metall einer Blechscheibe mit Drückstählen verschiedener Kopfform gegen die Drückform angeschmiegt. Die Drückform wird an die Spindel der Drückbank angesetzt und das kreisrunde Ausgangsblech mit dem mitlaufenden Vorsetzer dagegen geklemmt. Das rotierende Blech wird mit einem speziellen Gleitmittel eingeschmiert und in mehreren Stufen gegen die Form gepresst. Da sich das Blech unter dem Einfluss des aufgetragenen Druckes verhärtet, ist es notwendig, es zwischendurch weich zu glühen.

Die Drückformen haben grundsätzlich die Gestalt des herzustellenden Teiles. Wenn das Teil Verjüngungen im Querschnitt aufweist, können Abweichungen oder geteilte Formen erforderlich sein, damit das Werkstück aus der Form gelöst werden kann. Die Querschnittsverjüngungen werden dann quasi nach Gefühl gegen den hohlen Innenraum des Teiles gedrückt. Die Bilder zeigen die Arbeitsschritte am Beispiel einer Lampenfassung für unsere Personenwagen.



oben von links nach rechts

Die Zone 2 wird mit viel Gefühl und Geschick gegen das hohle Innere geformt

Die fast fertige Lampenfassung vor dem Ausformen der Zone 3

Der obere Teil der Lampenfassung ist noch kegelförmig, um die Form herausnehmen zu können

mitte
Hans Ott presst das Messingblech mit einem Drückstahl an die Form



unten links
Die Drückform aus Birnbaumholz für die Lampenfassung ist zweiteilig, um das Entformen zu ermöglichen. In den Zonen 2 und 3 weicht die Kontur der Form aus dem gleichen Grund von jener der Lampenfassung ab.

unten rechts
Lüfter und Lampen aus Messing schmücken die Personenwagen der DFB



DURCHSTICH DES SCHEITELTUNNELS VOR 100 JAHREN

VIERZEHN BEWAFFNETE LEUTE SORGTEN FÜR RUHE AN DER FURKA

VON HANNES WANNER, GEOLOGE UND FAHRDIENSTLEITER DFB

Mehrere Anläufe waren nötig, bis der richtige Ort für den Tunnelbau gefunden wurde. Dass in einem alten Stollen immer noch tote Arbeiter liegen sollen, hat sich bis heute nicht bestätigt.

Am späten Abend des 25. September 1915 reichten sich die Mineure der Tunnelbaustellen Muttbach und Furka im Scheiteltunnel die Hand, der Tunnel war durchschlagen. Dem „Walliser Boten“ war das Ereignis eine Meldung von 4 Zeilen wert. „Richtung gut“, hiess es. Während 5 Jahren hatten sich die Arbeiter durch schwierigste geologische und technische Bedingungen gekämpft.

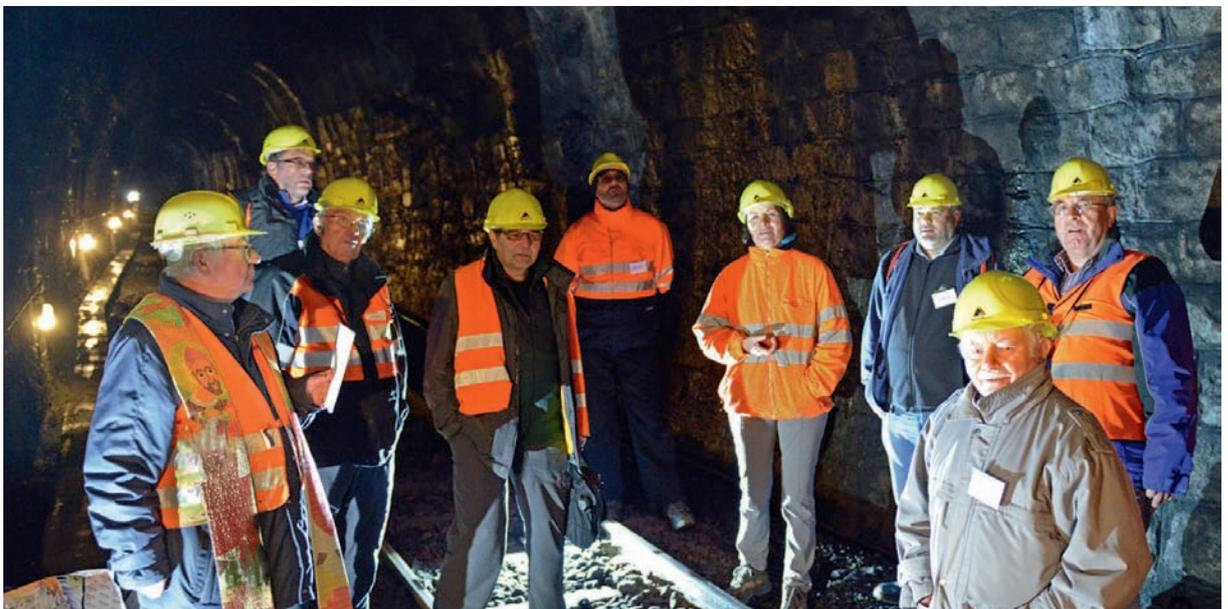
Ohne jede geologische Vorerkundung wurde der Tunnel in der kürzest möglichen Achse projektiert, und das war genau die gesteinsmässig allerschlechteste Zone. An der Nahtstelle zwischen dem Aarmassiv im Norden und dem Gotthardmassiv im Süden sind die Gesteine bei der Bildung unserer Alpen so verschiefert, zerdrückt und zerbrochen worden, dass von „Fels“ keine Rede sein kann. Dazu kommt, dass das erste Tunnelportal in Muttbach in eine Gesteinsschicht gesetzt wurde, welche Dolomit und Gips enthält. Die Fortsetzung dieser Gesteinsschicht ist westlich des Tunnels im Gelände deutlich zu erkennen als bräunlich-weiße, fast senkrecht hangaufwärts streichende Serie von Aufschlüssen.

Während eineinhalb Jahren war der Tunnelvortrieb immer wieder behindert durch Niederbrüche und Wassereintritte.

Der wasserfreie Gips, Anhydrit genannt, nahm im Tunnel Feuchtigkeit auf und entwickelte gewaltige Quelldrücke, welche die Holzabstützungen immer wieder zerstörten. Bis im Mai 1912 war man mit einem kleinen Sohlstollen lediglich 160 Meter weit gekommen und die Bauleitung entschloss sich, knapp 100 m weiter südlich, neu anzufangen. Die Gesteine waren hier, also beim heutigen Tunnelportal, etwas besser, aber immer noch sehr schlecht.

Wegen den Bauverzögerungen wurde auf der Urner Seite eine zweite, kleinere Tunnelbaustelle eröffnet, sobald das Trasse von Realp her mitsamt der ersten Steffenbachbrücke erstellt war. Damit das in grossen Mengen anfallende Wasser aus dem Tunnel ausfliessen konnte, musste dieser mit einem minimalen Gefälle gegen das Portal hin angelegt werden. Daher steigt der Tunnel von der Station Furka bis zur Durchlagsstelle ganz leicht an. Dieser Vortrieb von Osten her war ursprünglich nicht vorgesehen. Man wollte von Muttbach her mit einer durchgehenden Steigung von 30 Promille direkt die Station Furka erreichen. Wegen dem Gegenvortrieb lag man nun aber mit der ursprünglichen Tunnelachse zu tief. Um am mutmasslichen Durchschlagpunkt trotzdem die richtige Höhe zu erreichen, musste man von diesem Zeitpunkt an von Muttbach her steiler fahren, nämlich mit 35 Promille. Getroffen hat man sich dann dort, wo heute der Gefällsbruch liegt, also ca. 600 m ab Portal Furka.

Die Tunnelbaustelle in Muttbach war die erste Baustelle der



Ansprache im Tunnel



damaligen BFD, der Brig-Furka-Disentis-Bahn. Sie wurde schon 1910 eröffnet. Es waren bis zu 300 Arbeiter und 15 Pferde dort. Wie auch heute war der Standort im Winter nicht zugänglich. Sämtliches Baumaterial für den Winter, Zement, Kies, Holz für die Tunnelabstützung, Granitblöcke für die Ausmauerung des Gewölbes und natürlich alle Lebensmittel und Heu für die Pferde wurden im Herbst antransportiert. Bis 1913 gab es auch keine Telefonverbindung zur Baustelle. Die vorwiegend italienischen Arbeiter mit ihren Vorgesetzten zusammen waren im Winterhalbjahr jeweils fast völlig von der Aussenwelt abgeschnitten.

Das Barackendorf in Muttbach wurde mehrmals von Lawinen getroffen, am schlimmsten am 5. April 1913. Mehrere Lawinen trafen die Sägerei, wo die Bretter und Baumstämme für die Tunnelabstützung zurecht gemacht wurden. Es gab dabei vier Todesopfer und zwei Verletzte. Zweihundert Arbeiter waren zwölf Stunden lang im Tunnel eingeschlossen, ehe man den Eingang wieder freimachen konnte. Weitere Todesopfer gab es durch Sprengunfälle und durch herunterstürzende Steine. Insgesamt verloren zehn Italiener und ein Schweizer bis zum Durchschlag ihr Leben. Die oft gehörte Vermutung, dass im ersten, eingestürzten Tunnel noch verschüttete Mineure liegen sollen, kann nicht bestätigt werden. Verbürgt sind jedoch diverse Messerstechereien und Tötlichkeiten unter den Arbeitern. So vermeldet beispielsweise der „Walliser Bote“ am 25. Juni 1913: „Arbeiter der Furkabahn, befeuert durch die hitzigen Kantinegetränke, werfen den Gendarmen von Oberwald zu Boden, der Ruhe schaffen wollte. Vierzehn Mann aus Oberwald werfen sich ins Wehrkleid und treten mit ihren Gewehren so entschlossen auf, dass wieder Ruhe herrscht“.

Nach dem Durchschlag am 25. September 1915 war der Tunnel noch lange nicht fertig. Von beiden Seiten her wurde zunächst lediglich ein kleiner Stollen erstellt, der im rückliegenden Teil etappenweise bis zum heutigen Tunnelprofil ausgeweitet, provisorisch mit Holz unterstützt und dann definitiv mit einem Gewölbe aus Granitquadern versehen wurde. Wo der Gebirgsdruck dieses Gewölbe zu deformieren begann, wurde es später mit Beton verstärkt. Das Tunnelgewölbe deformiert sich heute noch. Jedes Jahr wird daher ein Stück Tunnel saniert, indem Baustahlgitter am Gewölbe befestigt werden und diese dann mit Spritzbeton überdeckt werden. Nachdem letztes Jahr diese Arbeiten wegen Finanzknappheit nicht durchgeführt werden konnten, hat dieses Jahr das VFB-Mitglied Paul Tschudin zusammen mit zwei Freunden sowie der VFB ZV der Bauabteilung mit einer sehr grosszügigen Spende unter die Arme gegriffen, sodass genügend Mittel für die dringendsten Sanierungsarbeiten zur Verfügung standen. Für die Planung dieser Arbeiten konnte auf umfangreiche und minutiöse Vorarbeiten zurückgegriffen werden, welche Walter Willi noch vor seiner Erkrankung erstellt hatte.

Am 25. September 2015, auf den Tag genau hundert Jahre nach dem Durchschlag, wurde der gewaltige Einsatz der damals Beteiligten und die dabei erbrachten Opfer mit ei-

ner kleinen Feier gewürdigt. Im Beisein von Behörden- und Tourismusvertretern und von Delegierten der SFB-Stiftung, des VFB-ZV und der DFB-AG wurde im Tunnel am Ort des damaligen Durchschlags eine Plakette der heiligen Barbara, Schutzpatronin der Bergleute und Tunnelbauer, enthüllt und durch Herrn Pfarrer Camenzind aus Andermatt eingesegnet. Als Regierungsvertreterin würdigte Staatsrätin Esther Waeber-Kalbermatten die Anstrengungen der damaligen Arbeiter und den Einsatz der heutigen Freiwilligen, welche die Furka-Dampfbahn zu einem wichtigen touristischen Element im Goms und Urserental gemacht haben. Erfreulicherweise erlaubte es der Gesundheitszustand auch Walter Willi, an diesem Anlass teilzunehmen. Vor und nach der Feier im Tunnel erfolgten historische Erläuterungen von Hannes Wanner und Erklärungen zu den heutigen Sanierungsarbeiten von Werner Galli sowie nach dem Mittagessen im Furka-Zelt eine spontane Dankesrede von Manfred Willi. Der von Arne Moritz organisierte und vom DFB-Geschäftsführer Urs Züllig geleitete Anlass war von schönstem Herbstwetter begleitet.

oben links
Pfarrer Marzell Camenzind neben der Plakette der Heiligen Barbara

oben rechts
Die Walliser Staatsrätin Esther Waeber-Kalbermatten und DFB-Geschäftsleiter Urs Züllig

Bild unten
von Peter Grünig

Anlässlich erster Arbeiten der VFB Sektion Bern in Muttbach um 1990 waren Schienen und Radachsen der ehemaligen Stollenbahn freigelegt worden





FILM-DREHARBEITEN BEI DER DFB

HISTORISCHES ZUR NEAT-ERÖFFNUNG

VON ARNE MORITZ

Zodiac Pictures und das Schweizer Fernsehen drehen gemeinsam zu der NEAT-Eröffnung einen Spielfilm über den Bau des ersten Gotthard-Bahntunnels.

Entsprechende alpine Bahn-Aufnahmen fanden dazu bei der DFB am 21. September in Gletsch und am 22./24. September in Tiefenbach von früh bis spät (der Dampfzug erreichte Realp nach einer Nachtfahrt um 22:15 Uhr) statt. Um die historischen Szenen zu schaffen waren umfangreiche Vorbereitungen nötig: es mussten nicht nur ein kompletter Hilfswagen ausgeräumt und zum Dynamit-Transportwagen umgebaut werden, sondern auch „störendes“ Rollmaterial, Gegenstände und Beschriftungen aus dem Bahnareal entfernt resp. getarnt werden. Nach getaner Arbeit wurde es wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und heute erinnert nichts mehr an die aufwendigen Dreharbeiten. Auch wenn alle Wagenbeschriftungen und Bahnhofsnamen überdeckt wurden: DFB-Kenner werden vieles wiedererkennen. Besonders die Material- und Personaltransporte per Bahn nach dem nicht ganz einfach erreichbaren Tiefenbach stellten alle Beteiligten vor unbekannte Herausforderungen, die aber professionell und zur Zufriedenheit der Film-Crew gelöst wurden. Und spektakuläre Aufnahmen aus dem Helikopter versprechen imposante und so noch nicht gesehene Szenen von der Furka. Es war ein riesiger logistischer Aufwand um mit zeitgerecht gekleideten Personen, viel Requisiten, einem DFB Extrazug, einem Eselgespann und mehreren Pferdefuhrwerken Szenen aus dem Spielfilm zu drehen. Auch das DFB Lokpersonal wur-

de periodengerecht eingekleidet und musste in die Maske. Im Bahnhof Gletsch gab es mehrere Szenen rund um den Sprengstoff-Transport und im Bahnhof Tiefenbach ein Wettrennen zwischen einer historischen Kutsche und dem (gemäss Film) neomodischen Dampfzug. Das weitgehend sonnige Herbstwetter erleichterte dem rund 100-köpfigen Team die Arbeit. Der dritte Drehtag, ebenfalls in Tiefenbach, musste aufgrund eines ersten Wintereinbruchs verschoben werden und wurde am 24. September nachgeholt.





RADIO CENTRAL BEI DER DFB

„LIVE VON DER FURKA“

VON BEAT J. KLARER, MARKETINGLEITER VFB ZV

Die DFB schaltete in der zweiten Saisonhälfte bei zwei bekannten Radiostationen rund dreissigsekündige Werbespots. Dabei strahlte Radio Central im Sendegebiet der Innerschweiz und Radio Eviva (ebenfalls in Rotkreuz ansässig) auf nationaler Ebene gegen fünfzig DFB-Werbespots aus.

Dies innerhalb von entsprechenden Sendefässen wie zum Beispiel „Ländler-Z'Morge“ oder bei Veranstaltungshinweisen. Zusätzlich zu den Werbespots wurden beim Morgenspiel „Schätzinsel“ von Radio Central jeweils zwei DFB Tageskarten verlost. Warum wurden gerade diese zwei Radiostationen für die Dampfbahn Werbung ausgewählt? Beide Sender decken eine grössere Hörerschaft mit breitem Programmspektrum aus. Zudem entsprechen die Sender geographisch und flächendeckend dem Einzugsgebiet und dem Zielpublikum der DFB Tagesgäste und kommerziell wurde das Ganze vertretbar.

Nach einer sehr kollegialen Zusammenarbeit mit dem Studioteam wurde der Spot in kürzester Zeit produziert. Bei diesen Studioarbeiten wurde die Idee einer Live-Radio-Sendung von der DFB geboren. Nur wenige Tage danach war die DFB das Tagesschwerpunktthema bei Radio Eviva und Central. Der bekannte Moderator Christian Stämpfli verbrachte einen vollen Tag zwischen Realp und Gletsch. Vom Fahrdienstleiter Werner Gubler, über unseren Küchenchef Fiorenzo Bortoli, den Fahrgästen, Reiseleitern und nicht zuletzt der Fuka-Wirt sowie die Lokführer u.v.m. wurden professionell interviewt. Lustige Reminiszenzen, Tatsachen vom täglichen Betrieb der Bahn und von den Menschen fanden einen Platz innerhalb den einzelnen Sendungen.

Die Aufzeichnungen wurden so gestaltet, dass diese einen Live-Sendung Charakter haben. Am Samstag 26. August strahlten Radio Central und Eviva als Schwerpunktthema den ganzen Tag über in stündlichen Einschaltungen von ca. zehn Minuten zur DFB. Dabei gelang Christian Stämpfli einen interessanten und guten Querschnitt der Dampfbahn an die Hörerschaft zu vermitteln. Neben den ausgiebigen Interviews untermalte auch die entsprechende Musik die Sendungen.

Die ganze Radio-Kompagnie ergab ein grosses und äusserst positives Echo aus der Hörerschaft der ganzen Schweiz. Erfreulich wirkte sich diese Medienpräsenz auch auf die Fahrgastzahlen der DFB in den Monaten August und September aus. Die einzelnen Radio-Aufzeichnungen sind im DFB Intranet abrufbar.



Bilder von Beat J. Klarer



oben
Ein freundliches Lächeln der Zugbegleiterin Ursula Spichale (Ostschweiz)

mitte
Freude herrscht bei Radiomoderator Christian auf der Lok



unten
Seriös und witzig der Furka-Wirt Hannes vor dem Mikrofone mit Christian (links)



AUS DEM VEREIN

TREFFEN DER SEKTIONEN D / NL

VON BERND HILLEMAYER, VIZEPRÄSIDENT VEREIN FURKA-BERGSTRECKE

Am 17. Oktober haben sich die Präsidenten der deutschen und niederländischen Sektionen in Mannheim zum Erfahrungsaustausch getroffen. Zum Hauptthema Werbung und Standauftritt war Beat Klarer angereist, um den Anwesenden die Ziele des Marketings zu erläutern. Vorgestellt wurde auch der neue Werbepost für Deutschland, der dort den Sektionen leihweise zur Verfügung gestellt werden kann. Weitere Themen der Veranstaltung waren der gemeinsame Internetauftritt, der Umgang mit dem Intranet, weitere Werbemittel, Wege der Spendenbeschaffung und die Zusammenarbeit zwischen den Sektionen.

Das Treffen ist eine sinnvolle Ergänzung zur Sektionspräsidentenkonferenz in der Schweiz, um die speziellen deutschen und niederländischen Belange zu besprechen und gibt die Möglichkeit zum weiteren Erfahrungsaustausch.

WICHTIGER HINWEIS

SPENDEN IN DEUTSCHLAND

VON JOACHIM ZIEGLER, VORSITZENDER DER VFB-SEKTION RHEIN-MAIN E.V.

Seit Erlangen ihrer Gemeinnützigkeit 2003 wirbt die VFB-Sektion Rhein-Main deutschlandweit um Spenden für die Furka-Bergstrecke. Spendern aus Deutschland ist damit die Möglichkeit gegeben, ihre Spende Steuern mindernd geltend zu machen.

Viele Spendenaufträge der deutschen Sektionen, aber auch von DFB und SFB, waren mit den bisherigen Überweisungsträgern versehen. Diese können nur noch bis 31. Januar 2016 genutzt werden. Ab dann müssen die neuen SEPA-Überweisungsträger verwendet werden. Die Angaben zum Spendenkonto finden Sie in jedem Heft im Kasten „Kurz gefasste Gebrauchsanweisung“ oder auf den Internetseiten der VFB-Sektion Rhein-Main und der Stiftung Furka-Bergstrecke.

Gleich ob Sie die alten Vordrucke noch „aufbrauchen“, neue verwenden oder papierlos überweisen: Sie helfen mit, das einzigartige Kulturgut Furka-Bergstrecke zu erhalten!

Die Sektion Rhein-Main dankt allen Spendern für ihren Beitrag!





GELEGENHEIT

MIT DEM PULLMAN- ZUG UNTERWEGS

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Bereits im letzten Heft (3/2015) sprach ich von den nächsten Gelegenheiten, mit einem Pullman-Zug zu reisen. Voilà, hier ist eine davon.

Unser Mitglied Bernhard Streckeisen organisiert eine Frühlingsfahrt speziell für den VFB mit dem Nostalgiezug ins Bündnerland am 28. Mai 2016. Interessiert? Schreibe Bernhard eine Mail bernhard.streckeisen@spamfree.ch oder rufe ihn an +41 (0)44 980 33 08 resp. +41 (0)78 406 70 45. Anmeldeschluss ist der 31. Januar 2016



INFORMATION FÜR NEULESER, ERINNERUNG FÜR «ALTE HASEN» KURZ GEFASSTE GEBRAUCHSANWEISUNG

Mehr wissen

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

Mitfahren

2016 verkehren die Dampfzüge vom 18. Juni bis zum 2. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: 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.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 848 000 144, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten

Wir danken Ihnen für Spenden an die Stiftung, die diese für Investitionen bei der DFB (Loks und Wagen, Gebäude usw.) verwendet. Diese sind steuerbefreit. Sie können diese mit einem bei der Post erhältlichen neutralen Einzahlungsschein überweisen.

Für Zahlungen aus dem Ausland

Stiftung Furka-Bergstrecke
IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7

Swift-Code: BCVSCH2LXXX

Für Gönner aus Deutschland

Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Bank: Volksbank Lauterbach eG

IBAN: DE 6151 9900 0000 1043 9302

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen. Bis zu einem Betrag von 200 € gilt der Überweisungsbeleg als Spendenquittung gemäß §50 Abs. 2 S.1 Nr.2 EStDV.



Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



DIE VEGETATION LINKS UND RECHTS DES TRASSEES MUSS BEWIRTSCHAFTET WERDEN

TÄTIGKEITSBERICHT VEGETATIONSKONTROLLE DFB

VON CHARLES MÜLLER, VEGETATIONSKONTROLLE

Unsere jährliche Einsatzplanung fand in diesem Jahr am 28. März in der Wagenwerkstätte Aarau statt. Im Anschluss an den geschäftlichen Teil wurden wir aufs Herzlichste von unsern Aargauerfreunden zum Mittagessen, welches von den Sterneköchen Ruedi Nigg und Peter Debrunner aufs Köstlichste zubereitet wurde, eingeladen. Darauf wurde uns das vielfältige Engagement der Aargauersektion durch deren Präsidenten, Kurt Baumann, vorgestellt. Es folgte ein beeindruckender Rundgang durch die Wagenwerkstätte, welcher uns vor Augen führte mit wie viel Akribie und Herzblut alte Wagen wieder in ihren Originalzustand versetzt werden.

Bilder von
Charles Müller

oben links
Sprengkurs Vorbereitung
zum Sprengen mit der
Methode „Rock-Cracker“

oben rechts
So siehts nachher aus –
eine Augenweide für die
Bauwerkkontrolle

unten links
Oft steht man
ohnmächtig vor dem
Bewuchs

unten mitte
Perfekte Sprengung
dank Nico von der
Sektion Romandie
(erhielt dadurch das
Sprengbrevet)

unten rechts
Wassergräben werden
meist von Hand und wo
möglich auch mit dem
Kleinbagger gereinigt



In total glücklicherweise unfallfreien elf Wocheneinsätzen und 521 Manntage wartete eine vielfältige und abwechslungsreiche Arbeit: Forstarbeiten, Entfernen durch Schnee und Wind umgestürzter Bäume, Restmontage der Sprinkleranlage, Freilegen von Mauerkronen und deren Basis, Reinigung von Gräben und Durchlässen, wo möglich Baggereinsatz, sonst mehrheitlich „Knochenarbeit“, Ausmähen von Böschungen und Trassen, Rückschnitt von Erlen, Unkrautentfernung auf der Strecke und an Bahnhöfen, Verlegung von teilweise zentnerschweren Abdeckgittern für die Einlaufschächte, Spalten von Felsbrocken mit dem Rock-Crackersystem (Die Gruppe der Spezialisten ist inzwischen auf 15 angewachsen!) und schliesslich die Einwinterung, welche die sorgfältige Kontrolle und Pflege von Maschinen und Material beinhaltet. Tatkräftig unterstützt wurden wir von diversen Sektionen des VFB, von Zivilschutzorganisationen unter Hans Peter Krieg sowie Lehrlingsgruppen der Axpo. Es ist immer eine Freude und Genugtuung für uns Gruppenleiter miterleben zu können, wie engagiert und motiviert die Jungen anlässlich ihres Arbeitslagers bei uns mitmachen. Ein grosser Dank ergeht auch an die Bauabteilung und die Dieselcrew, welche uns auch dieses Jahr optimal unterstützt haben.

Den Schluss der letzten Arbeitswoche liessen wir das arbeitsreiche Jahr bei einem gemütlichen Munggenessen im Restaurant Rössli in Hospental ausklingen.





EIN FRONI ERZÄHLT

VON ILANZ ÜBER ANDERMATT UND ROM AN DIE FURKA

VON URS STEIGER

Man glaubt, es gebe auf der Welt nur grüne und braune Loks, bis man die ersten in einem knalligen rot sieht. So ging es Urs Steiger.

Ilanz GR war der Geburts- und Wohnort meiner Kindheit, direkt an der Bahnlinie beim Bahnhof. Der Ausblick aus meinem Zimmer war direkt auf die Geleise. Das Rattern der Stangen und „klacken“ der Schützen sind immer noch in meinen Ohren präsent. Die Loks waren braun und die Wagen grün oder grün/creme, eigentlich nicht besonders attraktiv, bis ich dann eine Fahrt zu meinen Grosseltern nach Andermatt machte. Wie staunte ich in Disentis über die schönen roten Loks und Wagen der FO. Die meiste Zeit während den Ferien in Andermatt verbrachte ich auf dem Bahnhof und bewunderte den Bahnverkehr. Einmal bestieg ich eine Lok, die hatte hinten und vorne eine Plattform und ich fühlte mich wie ein Lokführer, bis auf einmal die Lok unter Strom genommen wurde und ich sehr erschrocken von der Lok sprang und davon rannte. Diese Kindheitserinnerungen führten dazu, dass mich bis heute die RhB und FO (MGB) begeistern. Bei der Namensgebung für die neuen RhB-Loks Ge6/6 wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, bei dem ich einen Sonderpreis bekam für die Namen „Schneestern und Sonnenstrahl“, die ich dann auch noch bildlich dokumentierte. Ach ja..., mein Gewinnpreis war CHF 20.00 und die Lok Namen RAETIA und CURIA gewannen damals.

SCHWEIZERGARDE

Im Alter von etwa 10 Jahren verbrachte unsere Familie die Ferien in Italien und auch in Rom. Überwältigt von den monumentalen Bauten wie Kolosseum, Olympiastadion, Engelsburg und Petersdom und den ersten Kontakten mit Schweizergardisten, das war sehr eindrücklich und blieb auch immer in meinem „Hinterkopf“ versteckt. Zu Hause erzählte ich dann allen meinen Schulkameraden von dieser

Reise und der Begegnung mit der Garde. Als mir dann mein Schulkamerad noch erzählte, dass sein Grossvater Kommandant der Garde war (Alois Hirschbühl 1921-1935) ging mir die Schweizergarde nicht mehr aus dem Sinn. Mitten in der Nacht während meines Militärdienstes in Chur hatte ich plötzlich die Idee, in die Garde einzutreten. Sofort schickte ich die Anmeldung für den Eintritt am 1. März 1968. Vor der Ankunft in Rom wurde unserer Rekrutengruppe mitgeteilt, dass uns ein Unteroffizier der Garde abholen würde. Wir schauten uns natürlich immer nach einer grossen Person um, da plötzlich fragte uns jemand: „Seid ihr die neuen Rekruten?“ Die erste Enttäuschung..., der Unteroffizier war nicht grösser als wir (1.74 cm)! Während der ersten vierzehn Tage wurden wir an den Waffen ausgebildet, dazumal an der Hellebarde, am Karabiner und an der Maschinenpistole. Auch erlernten wir Orts und Namenskenntnisse vom Vatikan. Den ersten Dienst als Schildwache durfte ich dann am Portone di Bronzo am Haupteingang zum Vatikan leisten. Wie war ich da stolz, als kleiner Schweizer in einer Weltstadt und im kirchlichen Weltzentrum zu arbeiten. Unzählige schöne und interessante Ereignisse und Erlebnisse während der 2-jährigen Dienstzeit durften wir erleben. Prominente Politiker, Musiker, Sportler und Promis, u.a. die Astronauten der Apollo 11 Mondlandungs-Mission sind an uns vorbeigegangen, während wir die Ehrenformation bildeten. Der Höhepunkt war natürlich die persönliche Begegnung mit dem Heiligen Vater Papst Paul VI, der uns beim Austritt aus der Garde eine Audienz gewährte. Stundenlang noch könnte ich über Erlebnisse und Begegnungen erzählen, halt so wie es Soldaten immer wieder gerne tun, ohne zu übertreiben!!! Unser Motto: Einmal Schweizergardist, immer Schweizergardist!

DAMPFBAHN

Durch meinen Gardekameraden Alfredo Degen wurde ich dann zu Hause auf die Furka-Dampfbahn aufmerksam gemacht, dass man in verschiedenen Bereichen Helferdienste leisten könnte. Als Aktionär dachte ich mir, dass man auch auf diese Weise für den Verein etwas Nützliches tun kann. So war ich im Jahre 2012 in der Küche in Realp tätig und werde es voraussichtlich auch im 2015. Zusammen mit dem Gardekameraden Stephan Vogler möchten wir eine Woche in der Küche helfen. (Hoffentlich hat es dann eine Brotschneidemaschine!!) Ich freue mich schon jetzt wieder, unter Dampf über die Furka zu fahren und Alfredo als kompetenten Zugbegleiter dabei zu haben. (Ein Film über diese Tage findet sich auf Youtube unter „Steiger u.“)





VON STRECKENWÄRTERN, SCHMIEREREIEN UND MURMELTIEREN

MIT DEN DAMPLOKS UM DIE WETTE PFEIFEN

VON BEAT ZAUGG

Wenn zwei Walliser-, ein St. Galler- und ein Berner Streckenwärter bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ihre Bütz gemacht haben, können die Heizer ihre Loks anfeuern und unbesorgt losdampfen. Eine Wanderung der besonderen Art über 17,8 km Schotter.

WALLISER ODER NICHT?

Die Walliser heissen Richard „Richi“ Lütolf und Beat Zaugg. Der St. Galler heisst ebenfalls Richard „Richi“ Lütolf und der Berner Beat Zaugg. Und weils keine Schreibfehler sind, hier die Auflösung des Durcheinanders: Richi Lütolf ist der echte Walliser, 1952 in Ried-Brig geboren und aufgewachsen, wohnt aber seit 1978 in Oberriet SG und ist damit halt auch ein St. Galler. Beat Zaugg ist der echte Berner, 1948 in Oberdiessbach geboren, in Thun und Konolfingen aufgewachsen, seit 2011 jedoch wohnhaft in Glis und dadurch zum Walliser mutiert.

PRIVATES

Richi durchlief nach seiner Lehre als Elektromonteur in Naters die Grenzwachtausbildung in Liestal und wurde dann der Grenzregion III (Bodensee bis Tessin) zugeteilt. Verheiratet, zwei erwachsene Kinder, seit 2010 im Ruhestand und seit 2012 Streckenwärter bei der DFB. Beat hatte nach seiner Verwaltungslehre in Grosseggstetten weniger Sitzleder: Nach der Gemeindefreizeit in Interlaken Wechsel zu den Jungfrau-bahnen, dann zum Schweiz. Roten Kreuz, ins Inselspital um letztendlich bei der Steuerverwaltung des Kantons Bern 2012 in Pension zu gehen. Geschieden, zwei erwachsene Kinder, seit 2011 Streckenwärter bei der DFB.

DIE PFLICHT

Das Bundesamt für Verkehr verlangt, dass die Strecke der DFB wöchentlich kontrolliert werden muss. Diese Aufgabe teilen sich zur Zeit sieben Streckenwärter. Im Frühjahr trifft sich diese kleine Truppe jeweils in Goldau, um die Kontrollen für die ganze Betriebssaison zeitlich zuzuteilen. Wenn möglich werden die Kontrollen zu zweit gemacht, in der Regel in zwei Tagen: Ein Tag für die Walliser- und ein Tag für die Urner Seite. Marschiert wird zwangsläufig auf dem Schotter und zwar immer talwärts, damit allfällige Schäden an den Zahnstangen besser entdeckt werden.

DER AUFTRAG

Die Streckenwärter kontrollieren in erster Linie die Gleise und Zahnstangen. Vielfach sind Schrauben locker, müssen nachgezogen oder ersetzt werden. Jede Zahnstangenaus- und -einfahrt wird auf die richtige Höhe überprüft. In den Tunnels

haben sich die Blicke aber auch nach oben zu richten, damit allfällige Deckenschäden rechtzeitig entdeckt werden. Im Scheiteltunnel sind zudem an fünf Stellen „Siegel“ angebracht, welche ebenfalls auf ihre Unversehrtheit hin kontrolliert werden müssen. Beim Durchmarsch wird auch die Tunnelbeleuchtung unter die Lupe genommen. Auf Urnerseite, bei der Haltestelle Tiefenbach, muss die Wasserfassung geprüft werden. Insbesondere nach Gewittern oder starken Regenfällen kann der Abfluss durch Schlamm und Blätter verstopft sein. Dadurch füllt sich das Reservoir nicht mehr und die Dampfloks können kein Wasser mehr fassen – die Fahrt wäre unweigerlich hier zu Ende. Dass dies nie geschieht, ist die vornehmste Aufgabe des Streckenwärterteams. Auch auf der Walliserseite gibts eine Wasserkontrolle beim sogenannten „Minarett“ unterhalb des Kehrtunnels. Dort wird ein Teil des Wassers für den Betrieb der Sprinkleranlage im Arvenwald Richtung Oberwald gefasst.

FÜRS GMÜET

Ungefähr zwei Kilometer weiter talwärts sind legale Schmierereien angesagt. Es gilt seit diesem Jahr, in einer Kurve mit besonders engem Radius die Aussenschienen zu schmieren, zur Schonung des Materials und zum Abwürgen des „Schreiens“ der Räder bei der Zugsdurchfahrt. Und danach, ja danach kommt immer wieder einer der Höhepunkte in einem DFB-Streckenwärterdasein: Einen Kilometer vor Oberwald tummelt sich jeweils unterhalb und oberhalb des Trasses ein kleines Heer von Murmeltieren. Die putzigen Gesellinnen und Gesellen wollen oft aus lauter Gwunder nicht grad subito wieder in ihren Löchern verschwinden, zur Freude der zwei Schotterstopper.

...UND FÜR DIE BUCHHALTUNG

Nach der Rückkehr in Realp: Händewaschen, Laptop her, Excel-Tabelle öffnen und Schaden für Schaden fein säuberlich eintragen: „Kilometer 48,895, Profil SBB I, Zahnstangenausfahrt zu hoch, nachgestellt, Schaden behoben“ oder „Tunnelmeter 550, Abplattung Tunnelgewölbe 50 x 40 cm oberhalb Nische 20“.

DFB ODER RHB?

Anfänglich für eine interne Verwirrung sorgten die beiden Walliser bzw. der St. Galler und der Berner mit ihrem Logo der Rhätischen Bahn RhB auf dem Rücken ihrer Warnwesten. Des Rätsels Lösung brachte dann glücklicherweise beim Feierabendbierli den einen oder andern doch noch zum Schmunzeln. RhB heisst nämlich für die beiden Spassvögel nicht Rhätische Bahn sondern „Richi hilft Beat!“ Eigentlich logisch, oder?



ANEKDOTEN

STICHBAHN ZUM RHONEGLETSCHER

ÜBERLIEFERT VON JULIAN WITSCHI

Die Station unserer Dampfbahn am westlichen Portal des Furka-Scheiteltunnels heisst „Muttbach-Belvédère“. Auch wenn dort die Gegend schön ist, befindet sich die Station doch in einem Talkessel, und mit dem Namenszusatz wurde dem Hotel Belvédère Referenz erwiesen.

Es ist aber sehr fraglich, ob jemals bedeutende Gästescharen von der Bahnstation aus zum Hotel mit der grandiosen Aussicht an der ehemaligen Abbruchkante des Rhonegletschers gelangt sind. Für die wartenden Reisenden diente bis zum Ende der FO-Zeit ein einfacher Güterwagen als „Warterraum“, nicht gerade dem Stil des Hotels entsprechend.

Das Hotel war ab 1882 gebaut worden auf Initiative von Alexander Seiler und dessen Sohn Josef. Es war also jene Dynastie, die in Gletsch bereits das „Glacier du Rhône“ führte. Alexander Seiler verfolgte wegen des Baus der Furkabahn unaufhörlich den Gedanken, von Muttbach nach Belvédère eine Transportanlage zu erstellen. Dies schreibt Hans Hofmann im Band 9 seiner Heftedition über die Furka-Bergstrecke.

Mit einem Seilbahn-Projekt sei Seiler an die Öffentlichkeit gelangt und habe dafür 1909 vom Kanton die Konzession erhalten. Die Talstation der Standseilbahn wäre laut Hofmann unweit des ursprünglich deutlich westlich des heutigen Eingangs geplanten Tunnelportals gewesen. Die Bergstation hätte sich bei der letzten Strassenkehre ein gutes Stück unterhalb des Hotels befunden. Mit dem Aufkommen der motorisierten Personalfahrzeuge wäre die Standseilbahn vermutlich – weil zu teuer im Unterhalt – bald überflüssig geworden.

Jahrzehnte später kam die Verbindung wieder aufs Tapet: Im Bericht zur Vorstandssitzung vom 10. November 1984 schreibt der damalige Vorstand des noch jungen Vereins Furka-Bergstrecke: „Des weiteren wurden die Prioritäten des Streckenbaus redigiert: 1. Oberwald – Gletsch, 2. Gletsch – Muttbach, 3. Realp – Tiefenbach, 4. Tiefenbach – Furka, 5. Scheiteltunnel, 6. Neubau der Stichbahn Muttbach – Belvédère.“

Pioniere müssen Visionen haben. Und unglaublich viel wurde erreicht, an das anfänglich kaum jemand geglaubt hat. Es erstaunt aber nicht extrem, dass einige Aussenstehende die Vereinsmitglieder damals auch als Spinner abgetan haben. Schon nur vom Landschaftsschutz her brachen dann sowie so viel strengere Zeiten an und das Projekt hätte sehr hohe Hürden nehmen müssen.

Heute scheint es allerdings eigentlich wieder sehr verführe-

risch und touristisch lukrativ, mit der Bahn an einen Punkt fahren zu können, wo man den (weiterhin schrumpfenden) Rhonegletscher noch sieht. Angesichts der klimatischen Langzeitprognosen müsste man die Streckenlänge wohl nicht zu kurz bemessen.

Die Eisgrotte sowie die Snack-Buvette und der Souvenirladen (Bazar) beim Belvédère waren diesen Sommer wie gewohnt geöffnet. Das historische Hotel hingegen blieb leider geschlossen. Die Besitzerfamilie Carlen begründete dies laut Medienberichten hauptsächlich damit, dass wegen des Felssturzes in der Schöllenschlucht im Mai die direkte Zufahrt des Hauptzubringers von Luzern her für längere Zeit unterbrochen war. Der Pächter sei wegen der unsicheren Aussichten aus dem Vertrag ausgestiegen. Auch die Frankenstärke schlage aufs Geschäft. Dauerhaft geschlossen werden soll das Hotel glücklicherweise aber offenbar nicht. So kann man auf die nächste Saison hoffen.





IM BLAUHAUS AUFGETAUCHT: URALTE ZEITUNG

SENSATIONELLER FUND

VON ARNE MORITZ, MARKETING

Es ist immer lohnend, beim Herumstöbern in alten Gemäuern sich etwas genauer umzuschauen.

Zur Vorbereitung des Festplatzes Oberwald beim Jubiläum 100 Jahre Brig-Gletsch wurde ein provisorischer Billetschalter eingerichtet. Dafür baute die Sektion NRW den alten Container der Sprinkler-Anlage um. Er wurde aussen und innen optisch aufgewertet und erhielt ein weiteres Fenster für einen zweiten Schalter.

Abschliessend wurde er mit Tischen und Stühlen versehen. Die Fronis staunten nicht schlecht als sie am 23. Juli die Tische aus dem Möbel-Lager des Blauhauses in Gletsch holten: unter der alten Wachs-Tischdecke des Tisches verbarg sich eine Times vom 24. Juli 1924 also fast auf den Tag genau 90 Jahre alt!



VON JAKOB KNÖPFEL

„LETZTE FAHRT“

Am 27. September 2015, dem letzten Tag der Fahrseason 2015, hat auch Jakob Knöpfel seine letzte Fahrt als Lokführer auf der Dampflok FO 4 durchgeführt. Er wird im nächsten Frühjahr 70 Jahre alt und darf dann wegen der Alterslimite der Bahnaufsicht nicht mehr fahren. Anlässlich des Abschiedes vom aktiven Fahrdienst waren zahlreiche Gäste geladen und der Fotograf Remo Peer hat die Fahrt mit der Kamera begleitet. Weitere Fotos finden sich auf



www.fotoremo.ch/2015/09/28/dampf-bahn-furka-bergstrecke





ACTUALITÉS DE SAISON

RAPPORT INTERMÉDIAIRE 2015

URS ZÜLLIG, DIRECTEUR (TRADUCTION ET ADAPTATION PAR FRANÇOIS MARTIN)

La saison d'exploitation a déjà pris fin. C'est l'occasion de revenir sur les événements majeurs qui ont composé cette année 2015. Dans l'ordre :

DÉBUT DE SAISON

Alors que le déneigement s'est déroulé rapidement et sans problème du côté uranais, la nature nous avait préparé une véritable surprise du côté valaisan, sous la forme d'avalanches à Muttbach. Plusieurs avalanches descendues tardivement près du portail du tunnel et de la station s'étaient accumulées sur plus de 10 mètres de haut, occupant nos 2 fraises Intrac et notre équipe de déneigement pour une bonne semaine. Quelques grosses pierres ont dû être débarrassées au moyen d'une pelle mécanique. Mais ceci n'a aucunement gêné les travaux planifiés du côté uranais, qui ont pu être réalisés comme prévu et à temps. Le renouvellement annuel de la voie, cette fois en amont du viaduc de Steinstaffel, a pu être réalisé dans le délai prévu. Lorsque nos trains roulent sur la nouvelle voie, peu de voyageurs se doutent quelle planification minutieuse, quelle préparation intensive et quel énorme engagement d'hommes et de machines nécessite le remplacement d'un tronçon apparemment court de voie à crémaillère. Les « fronis » qui s'y trouvaient savent de quoi je parle. Charger et décharger à la main, en un jour, 380 traverses avec support de crémaillère, lourdes chacune de plus de 50 kg, c'est un sacré boulot, et ça donne des courbatures... Chapeau bas devant nos costauds collaborateurs, et prière aux accompagnateurs de train d'attirer l'attention de nos voyageurs sur ce thème. La surélévation de l'aile sanitaire a pu être réalisée dans les délais prévus, grâce à une bonne préparation et l'engagement intensif de nos groupes de travail de différentes sections. Sa construction en bois s'harmonise avec le bâtiment existant. Cette extension répond à deux souhaits de longue date : Plus de place pour les vestiaires des bénévoles en service fréquent, et un local central d'archives pour le DFB.

DÉROULEMENT DE LA SAISON JUSQU'À PRÉSENT

L'exploitation a débuté de manière non spectaculaire et efficiente. Avant le début de la saison, un „mini-audit“ interne au DFB a été mené au sujet des installations publiques. Le directeur et des représentants de tous les départements concernés ont trouvé, lors de leur tournée au travers des installations publiques, de nombreuses possibilités d'amélioration. Beaucoup ont pu être faites avant

l'ouverture de la saison, d'autres seront réalisées en cours de saison, les projets les plus importants sont notés pour la saison 2016. Le nouveau système de caisse fonctionne sans problème depuis le début de la saison et a été bien accepté par le personnel des shops et des guichets.

Les températures record de l'été 2015, en particulier la vague de chaleur de juillet, n'ont pas seulement fait fondre les avalanches de Muttbach. Le danger d'incendie a crû rapidement. De nombreux cantons, dont Uri et le Valais, ont édicté une interdiction absolue des feux en plein air. Grâce à un système d'évaluation subtil, à notre installation de sprinkler, à une direction et une équipe expérimentées dans l'engagement du train d'incendie, le train a pu rouler à la vapeur sans restriction jusqu'à fin juillet. Le nouveau charbon, provenant du Pays de Galles, y a aussi contribué, car il rejette moins de particules enflammées par la cheminée. Hélas, la canicule n'a pas amené autant de voyageurs qu'espéré dans la fraîcheur des montagnes et à notre train. Les habitants de la plaine ont visiblement préféré la baignade rafraîchissante dans les lacs et les rivières. D'autres « jouissaient » des bouchons devant les deux portails du tunnel routier du Gothard, qui cumulaient, certains jours, 10 bons kilomètres... alors que les trains du DFB étaient à moitié vides - dommage... La météo, incitant plutôt à la baignade, a influé négativement sur nos résultats : la fréquentation des « trains passant le col » Realp – Gletsch est notablement inférieure à celle de l'année dernière; sur le tronçon Oberwald – Gletsch la diminution est moindre. Les trains « Adventure Gorges du Rhône » ont jusqu'ici transporté plus de voyageurs qu'en 2013 et 2014. Par des actions de marketing créatives et à court terme, le DFB tentera de redresser la barre, et d'attirer plus de voyageurs sur notre train. A cause de la panne de la loc à vapeur du train 131 juste avant le départ, l'exploitation a dû être modifiée toute la journée du 15.7.2015. Grâce aux bonnes décisions prises par les personnes concernées (échange de loc avec le train 128 et traction de celui-ci au Diesel depuis Gletsch), tous les trains ont pu rouler, mais avec des retards jusqu'à 2 heures.

AUDIT DE L'OFT

Les 29 et 30 juillet, notre train a été soumis à un audit de répétition de l'OFT dans le cadre du contrôle de la sécurité. Le contrôle préalable de l'exploitation des infrastructures avait déjà été passé avec succès. Sur la base de tests-échantillons, le team d'audit a confirmé que le DFB



possédait un haut degré de professionnalisme, d'engagement et de conscience des aspects sécuritaires. Les progrès réalisés depuis l'audit 2013 ont été notés; mais le DFB a encore beaucoup à faire dans l'introduction du système de management de la sécurité (SMS). Le rapport écrit avec les recommandations suivra d'ici fin août.

L'ABD 4554 DE RETOUR D'AARAU

A l'issue de sa révision principale, l'ABD 4554 a pu être rapatrié le 28 juillet d'Aarau à Realp. Après exécution du programme de mise en route, il reprendra son service dans toute sa splendeur dans la composition bleue. Un grand merci à toute l'équipe des ateliers d'Aarau, et félicitations pour la réussite du projet.

CHANTIERS AU DFB ET DANS LES ENVIRONS

La SFB et le DFB ont décidé d'un commun accord, lors de la dernière séance du Conseil de Fondation, de terminer si possible cette saison l'agrandissement des ateliers de Realp. Les travaux de couverture et ceux de la façade ont été terminés ces dernières semaines. En parallèle, on continue les travaux d'aménagement – on a entre autre commandé des crics pour l'entretien des wagons. Le but, c'est d'inaugurer les ateliers en 2016. Du côté uranais comme du côté valaisan, des projets de centrales électriques sont en voie de réalisation. Le projet de Geren occasionne un fort trafic de camions à la Schweigstrasse. A Gletsch, la construction de la prise d'eau dans le Rhône et de la galerie d'accès a débuté – l'immense installation du chantier est bien visible, et les explosions nettement audibles. Grâce à des accords précis, l'exploitation du train n'a pas été gênée.

LE TUNNEL DE FAÏTE DE LA FURKA A 100 ANS

D'intenses travaux d'entretien et d'assainissement sont nécessaires pour maintenir en état l'ouvrage centenaire. Le département construction a exécuté des travaux intensifs au tunnel durant 3 semaines en septembre, les jours sans train de lundi à jeudi. C'est le 25 septembre 1915 à 21h30 que le tunnel de faîte de la Furka a été percé. Cet élément central de la liaison alpine est-ouest a donc fêté ses 100 ans cet automne. Le DFB a célébré à sa manière le centenaire de ce percement – important naguère pour le légendaire Glacier Express et aujourd'hui pour notre train – par une petite et digne cérémonie avec des invités de la politique, du tourisme, des médias et de ses propres rangs.

REGARD SUR LA SAISON ÉCOULÉE

LA SAISON 2015 DU TRAIN À VAPEUR EST DÉJÀ TERMINÉE

PAR URS ZÜLLIG, DIRECTEUR.

TRADUCTION PAR CLAUDE AM RHYN

Pour une fois, j'aimerais commencer par des remerciements – un immense merci à tous ceux qui, grâce à leur seul engagement, rendent possible l'exploitation de notre train unique. Engagement qui peut parfois être bien astreignant; un train centenaire, qui plus est en milieu montagneux, nécessite beaucoup de soin et d'entretien. J'espère que vous avez tous vécu cette saison aussi comme un enrichissement, conformément à notre devise « l'enthousiasme légendaire de nos collaborateurs se transmet aussi à nos hôtes ».

SAISON 2015 COURONNÉE DE SUCCÈS

Avec joie et reconnaissance, nous pouvons constater que la saison 2015 a été bonne. Celle-ci s'est pratiquement déroulée sans accident ni trouble. De même, pour la deuxième année consécutive, le DFB a été épargné par les événements naturels. Ceci nous a permis de réaliser comme prévu plusieurs projets importants et d'atteindre en grande partie passablement d'objectifs fixés dans un balanced scorecard (BSC).

A quoi mesurons-nous en fait le succès de la saison ?

La consultation électronique de nos hôtes, menée dès la deuxième moitié de la saison, rencontra un grand intérêt. Plus de 500 clients ont attribué une très bonne note au DFB et à ses collaborateurs (tous les critères ont obtenu une note entre 4 et 5 sur une échelle de 5). Le plus instructif, ce sont les nombreuses suggestions et critiques en texte libre qui vont être évaluées. Cela va nous aider à continuer de développer notre offre pour les années à venir et à accroître la satisfaction de nos hôtes.

DÉVELOPPEMENT DE L'ORGANISATION

Ici, plusieurs jalons ont été atteints :

- Reto Brehm a été nommé nouveau directeur du département construction
- L'entretien des wagons a été professionnalisé avec l'engagement de Stephan Stauber
- Des audits internes et externes ont été menés et les résultats étudiés
- Les collaborateurs sont mieux informés grâce à la newsletter « Furka 2160 »



ATTEINTE DES OBJECTIFS PLANIFIÉS

Sans prétendre être complets, mentionnons que les projets suivants ont été couronnés de succès :

- La mise en service à la date prévue et le bon fonctionnement du système de caisse
- La mise en service du train de Gletsch
- Un tronçon de 300 mètres de voies complètement rénové
- Le tunnel de faite assaini (étape 2015)
- Divers murs de protection et canalisations rénovés
- Buts de sécurité atteints
- Demande de permis de construire du hangar à wagons à Realp déposée

De plus, bon nombre d'améliorations plus ou moins grandes, mais non moins importantes, ont été réalisées, comme par exemple l'escalier d'accès à la gare de Gletsch. Bien sûr, tous les objectifs n'ont pas été atteints dans leur totalité ou à temps. Certains, comme par exemple l'achèvement de l'agrandissement des ateliers, doivent être repoussés à l'année prochaine, malgré un très grand engagement. Même avec l'introduction du système de management de la sécurité (SMS), des coupes ont dû être effectuées suite au manque en ressources humaines, et la réalisation ainsi que la mise en service de la gestion des processus doivent être reportées. De même, les postes de direction toujours ou de nouveau vacants dans le ZfW et le marketing ont conduit à des retards et à une surcharge de travail des autres responsables.

FRÉQUENCES

Il ne nous a malheureusement pas été possible d'augmenter le nombre des voyageurs malgré l'élargissement de l'offre. Ceci est dû à la « tourmente touristique », dans le contexte d'un franc suisse trop fort et d'un nombre de touristes venus des pays européens qui diminue, ce qui n'est pas étonnant outre mesure. Dans l'exercice écoulé, le nombre de voyageurs entre Realp et Gletsch a reculé de 2%. Entre Gletsch et Oberwald, le recul a même atteint 6% avec la parenthèse des festivités « 100 ans Brigue-Gletsch ». Après un bon début de saison, l'offre « aventure Gorges du Rhône » s'est révélée déficitaire en septembre et s'est soldée par une perte de 9%. Heureusement, un grand nombre de trains spéciaux a de nouveau circulé.

LE DFB COMME CYCLE ANNUEL

Nous sommes déjà proches du prochain élément du cycle annuel bien établi pour notre train saisonnier, à savoir l'analyse de la saison et le rassemblement des idées d'amélioration pour la saison à venir. Le cycle d'activités se compose des 4 éléments suivants au cours de l'année :

Analyse des résultats de la période écoulée octobre

Détermination des objectifs pour la prochaine saison novembre/décembre

Planification des projets et mesures à prendre janvier – mars

Phase de mise en place avril – septembre

Cela fait plaisir de voir que les différentes équipes discutent de l'arrivée de l'hiver ainsi que des impressions encore fraîches de l'été et transposent déjà tout ceci en mesures concrètes et propositions d'améliorations. Vous pourrez lire davantage de choses concrètes dans notre prochaine édition dans le cadre de l'avant-saison.

Pour terminer, je souhaite encore à tous les membres du DFB des réunions de planification créatives, puis des jours de fêtes reposants et propices à la méditation, et me réjouis d'arriver ensemble avec un nouvel élan dans la prochaine saison.





ANECDOTES

EN TRAIN JUSQU'AU GLACIER

DE JULIAN WITSCHI. TRADUCTION PAR FRANÇOIS CLAVADETSCHER

Ce que les gens, pour différentes raisons, sont capables d'imaginer est juste incroyable. Ainsi, l'architecte Friedrich Albrecht proposait un aventureux projet de train-aérostat pour le Righi. Au Petit Cervin Ueli Lehmann, architecte aussi, voulait construire un hôtel de luxe. A Vals, l'investisseur Reto Stoffel projetait la construction d'un hôtel gigantesque (le projet est d'ailleurs encore d'actualité).

„Muttbach-Belvédère“ est le nom désignant la halte située à la sortie ouest du tunnel de faite de notre ligne de la Furka. Quand bien même l'endroit est beau, cette halte est coincée dans le fond d'un vallon; et son double nom fait évidemment référence à l'historique hôtel Belvédère. Que d'importantes foules de clients aient pu débarquer à cette halte et être conduites à l'hôtel, pour y admirer la vue sublime sur la zone de crevasses visibles à l'époque, est extrêmement douteux. Ce qui servait de salle d'attente pour les voyageurs, et ce jusqu'à la fin du train Furka-Oberalp, n'était qu'un simple wagon de marchandises, pas vraiment digne du style de l'hôtel. Ce dernier fut construit à partir de 1882 sur l'initiative d'Alexander Seiler et de son fils Josef, de la dynastie qui dirigeait déjà le „Glacier du Rhône“ à Gletsch. La construction de la ligne de la Furka fut à l'origine d'une idée fixe dans l'esprit d'Alexander Seiler : créer un moyen de transport de Muttbach au Belvédère. Cet épisode est relaté par Hans Hofmann au volume 9 de ses cahiers sur la ligne sommitale de la Furka. Seiler aurait officiellement soumis le projet d'un funiculaire et en aurait obtenu la concession cantonale en 1909. Selon Hofmann, la station inférieure du funiculaire devait se situer à proximité de l'entrée initialement planifiée du tunnel, nettement à l'ouest de l'actuel portail, la station supérieure étant placée au dernier lacet de la route, un bon bout en-dessous de l'hôtel Belvédère. Avec l'émergence des voitures automobiles le funiculaire serait probablement devenu bien vite superflu – car d'entretien trop coûteux. Quelques dizaines d'années plus tard, ce projet de liaison a refait surface. Dans le procès-verbal de la réunion du comité de la toute jeune Association [VFB-ALSF] le 10 novembre 1984, on peut lire : « En outre ont été rédigés les objectifs prioritaires de construction de la ligne : 1. Oberwald – Gletsch, 2. Gletsch – Muttbach, 3. Realp – Tiefenbach, 4. Tiefenbach – Furka, 5. Tunnel de faite, 6. Nouvelle construction : embranchement Muttbach – Belvédère. » Les pionniers doivent avoir des visions. Ce qui a été accompli à la Furka est incroyable, pratiquement personne n'y croyait au début. Il n'est pas étonnant que

certaines voix extérieures aient qualifié de « cinglés » les membres de l'association. Cependant, les temps avaient déjà bien changé. Cette dernière étape aurait probablement eu de très sérieux obstacles à franchir, notamment pour des questions de protection de l'environnement. Atteindre aujourd'hui en train un endroit d'où l'on puisse observer le glacier du Rhône (en recul permanent) semblerait aujourd'hui attrayant et lucratif, au fond. Encore faudrait-il tenir compte des changements climatiques avant de fixer la longueur définitive du tracé. Si la grotte de glace, son snack-buvette et le bazar étaient ouverts cet été 2015, l'hôtel historique est malheureusement resté fermé. Par media interposés, la famille Carlen (propriétaire) a justifié la chose principalement à cause du glissement de terrain en mai dans la gorge des Schöllenen, lequel a interdit pendant plusieurs mois l'accès depuis Lucerne, d'où proviennent les principaux clients. Tenant compte de cette perspective incertaine, le locataire n'a pas reconduit son bail. Et la force du franc suisse aurait aussi pesé dans la balance.

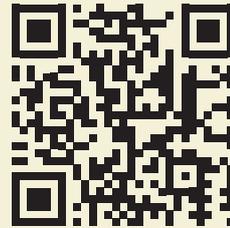


INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 23 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite 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

KONZENTRATION AUF DEN AB 4462

Von Werner Beer, Kurt Baumann, Jürg Morf, Heinz Unterwegger

Nach der Ablieferung des ABD 4554 nach Realp gab es an diesem Wagen noch etwas Nacharbeit an den Wiegenfedern der Drehgestelle. Jetzt ist der Wagen einsatzbereit, um 2016 wieder Passagiere über die Bergstrecke zu fahren.

DAS WAGENDACH ENTSTEHT AM BODEN

Den freigewordenen Platz in der Wagenwerkstatt haben wir für den Aufbau des Daches des AB 4462 als eigenständige Baugruppe eingerichtet. In bequemer Arbeitshöhe entsteht das Wagendach mit Pfetten, Spanten und dem Dachtäfer. Das Täfer haben wir vorab bereits weiss lackiert und nach oben schützt eine Unterdachfolie gegen eindringendes Wasser. Auch die Dachbleche konnten wir bereits am Boden anpassen. Das Dach werden wir als fertige Einheit (ohne die Blechhaut) mit den Hallenkränen auf die bereits montierten Pfosten der tragenden Struktur aufsetzen und in deren Zapfen einfädeln.

Parallel zu den Arbeiten am Wagendach wird bereits am Zusammenbau der Sitzbänke, der Überarbeitung der Fenster-scheren, der Storenkomponenten etc. gearbeitet. Die „Eisernen“ bereiten den Einbau der Radachsen vor und die Maler sind bei allen Komponenten für Schutz und Schönheit besorgt.

AUCH DIE FURKA-ARBEITSWOCHEN 3 UND 4 SIND GELEISTET
Schwerpunkte in der 3. Arbeitswoche waren das Freilegen der Wasserabflusskanäle zwischen der Station Tiefenbach und dem Steinstafelviadukt und Arbeiten an der neuen

Werkstatt in Realp. Beim Werkstattgebäude wurde den Fenstern an der Nordfassade der letzte Schliff gegeben und an der West- und Südseite haben wir Fensterrahmen montiert. Wichtig vor der Winterpause waren auch Arbeiten am Terrain und an Abwasserleitungen, um dem Regenwasser den richtigen Weg zur Sickerleitung zu weisen.

In der 4. Arbeitswoche war ein Trupp mit der Demontage von Bahnschienen in der Nähe von Reckingen beschäftigt, die der DFB von der MGB bzw. von der Gleisbaufirma SER-SA gegen die Leistung der Abbrucharbeit gratis zur Verfügung gestellt werden. Beim Bahnhof Tiefenbach korrigierte ein Team die Abstände der Radlenker bei den Weichen zum Gleis. Bei der neuen Werkstatt in Realp galt es, die Metallverkleidung an der Nordseite an die Blitzschutzanlage anzuschliessen und den Witterungsschutz der Aussenisolation auszubessern, um ein Nasswerden der Isolationsplatten zu verhindern. Die Stammfronis der Sektion Aargau waren wieder wesentlich bei der Einwinterung der Strecke nach Betriebsschluss beteiligt.

FAST 500 PASSAGIERE FÜR DIE FURKA BERGSTRECKE

Unsere Reiseleiterin konnte 2015 dreizehn Reisen organisieren, mit denen sie der DFB gegen 500 Fahrgäste brachte. Bei diesen Anlässen wird auch das eine oder andere Mitglied geworben, werden Interessenten für eine Mitarbeit bei der Dampfbahn, Sponsoren für den Wagenbau gewonnen und es fällt auch ein Gewinn zugunsten der Wagenwerkstatt ab.

WERBUNG FÜR DIE DAMPFBAHN

Neben dem Empfang von Besuchern der Wagenwerkstatt haben wir am Herbstmarkt in Dietikon und am Winzerfest in Döttingen – dem grössten Winzerfest in der Deutschschweiz – mit unserem Werbematerial die Werbetrommel für



dampf an der furka aus den vfb sektionen

die Dampfbahn gerührt.
Auch wenn die Dampfbahn nun in die Winterpause geht, in der Wagenwerkstatt wird trotz fehlender Heizung intensiv weiter gearbeitet, um den AB 4462 im nächsten Jahr auf die Bergstrecke zu bringen.



von oben nach unten

Messung der
Charakteristik der
Wiegenfedern mit der
Kranwaage

Arbeit an den
Wasserabflusskanälen
entlang dem Trasse

Demontage der Gleis-
joche in Reckingen

Neuverlegen der
Verbundsteine beim
Bahnhof Realp

Das Dach des AB 4462
entsteht in bequemer
Arbeitshöhe

BERN

Vom Sektionsvorstand

ERLEBNISREISE ZUM ALTEN SILVESTER

Wir laden zu einer Erlebnisreise ins Appenzellerland. Urnäsch AR pflegt Jahrhunderte alte Traditionen. Der Alte Silvester wird alljährlich vom 13. auf 14. Januar (nach gregorianischem Kalender) mit eindrucklichen Bräuchen gefeiert. Dazu gehören Silbersterkläuse mit den bekannten Treichel. Der Alte Silvester ist Überbleibsel des Widerstands gegen die Kalenderreform. Unser Reiseprogramm:

Mittwoch, 13. Januar 2016: Abfahrt im bequemen Reisedar ab Grindelwald um 9.30 Uhr. Weitere Zustiegsorte sind Interlaken Ost (10.00 Uhr), Spiez (10.20 Uhr), Thun (10.40 Uhr), Bern (11.15 Uhr) und Olten (12.45 Uhr). Weitere Abfahrtsorte auf Anfrage. Der Kaffeehalt erfolgt vor Olten. In Appenzell Zimmerbezug im Hotel Hof. Danach Aufenthalt am alten Silvester von Urnäsch. Zum Abendprogramm geht es auf die Schwägalp, wo ein Silvester-Nachessen und die Streichmusik Alder aus Urnäsch auf die Reisetilnehmer warten.

Donnerstag, 14. Januar 2016: Nach dem Frühstück und Zeit zur freien Verfügung startet die Rückfahrt um 13.00 Uhr ab Appenzell an den Ausgangsort der Reise.

Im pauschalen Reisepreis von 290 Franken pro Person (Einzelzimmerzuschlag: 20 Franken, Pauschalpreis für Kinder bis 12 Jahre: 250 Franken) inbegriffen sind: Carfahrt, Alter-Silvester mit Musik und Verpflegung (ohne Getränke) und die Übernachtung im Hotel Hof in Appenzell.

Anmelden bitte mit Angabe von Name und Adresse, Anzahl Teilnehmenden (Erwachsene, Kinder) und Einstiegsort beim Organisator: Hanspeter Wyss, Wärgistalstrasse 37, 3818 Grindelwald – vfb-bern.reisen@dfb.ch Tel. 079 379 86 32 oder 079 465 11 73. Die Platzzahl ist beschränkt! Anmeldeabschluss ist der 30. November 2015.

TREBERWURSTESSEN IN TWANN

Als geselliger Anlass in der kalten Jahreszeit pflegen wir das Treberwurstessen in Twann. Auch 2016 bietet sich die Möglichkeit, mit der VFB Sektion Bern einer der raren Plätze in einem Carnotzet eines Weinbauern am Bielersee zu ergattern. Wir sind wiederum bei Steineggers zu Gast.

Wir treffen uns am Samstag, 6. Februar 2016 um 12.00 Uhr beim Bahnhof Twann, wo auch Parkplätze verfügbar sind. Nach Anmeldung gibt es Treberwurst „bis gnue“ mit Kartoffelsalat für 25 CHF pro Person. Getränke und Dessert je nach Konsumation. Anmeldung bis spätestens 23. Januar 2016 bei Thomas Gehri, Dählenweg 50, CH-2503 Biel oder per Mail an vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch



NORDWESTSCHWEIZ

HERBSTAUSFLUG ZUR SBB BASEL 23. SEPTEMBER 2015

Von Urs Degen

Die Betriebswehr SBB ist bei Ernstfalleinsätzen auf dem Streckennetz oder in unmittelbarer Umgebung für den Schutz von Menschen, Umwelt und Material zuständig. Seit 1. Mai 2006 arbeitet sie im 24-Stundenbetrieb als professionelle Organisation mit den Berufs- und Stützpunktfeuerwehren zusammen. Mit den neuen Lösch- und Rettungszügen sowie der modernen Ausrüstung konnten die Interventionszeiten wesentlich verkürzt werden. Ein Besuch der Organisation im ehemaligen Güterbahnhof Wolf in Basel SBB lohnt sich.

Die neue Generation der Lösch- und Rettungszüge (Höchstgeschwindigkeit 100 km/h) benötigt keine Hilfslokomotive mehr. Der Zug besteht aus drei Teilen, nämlich aus einem Rettungsfahrzeug mit Rettungscontainer und Plattform, einem Tanklöschwagen mit 48'000 Litern beheizbarem Wasser und dem Gerätefahrzeug.

Für die ausgezeichnete Darbietung und bestens vorbereitete Demonstration mit der fachspezifischen Einsatztruppe der SBB danken wir bestens. Wir wünschen ihnen auch in Zukunft weiterhin viel Erfolg bei ihren zahlreichen Einsätzen.

TÄTIGKEITEN BIS 30. APRIL 2016

Mi, 6. Januar 2016, 19.00 Uhr
3-Königstreffen im Vereinslokal des
Modeisenbahn-Club Basel

Do, 31. März 2016
32. Generalversammlung in Allschwil

Sa, 16. April 2016
VFB-Delegiertenversammlung in Olten



OSTSCHWEIZ

DIE MITGLIEDER DER SEKTION OSTSCHWEIZ WAGTEN SICH IN DEN BERG.

Von Andreas Huwiler, Präsident

Auf Samstag, 12. September lud die Sektion Ostschweiz zum Mitgliederanlass 2015 ein. Somit wurde das Versprechen aus dem Vorjahr, wieder jedes Jahr einen Anlass für die Sektionsmitglieder durchzuführen, eingehalten. Auf dem Programm stand der Besuch des Eisenbergwerkes Gonzen in Sargans. Auch dieses Jahr konnten gut 40 Teilnehmer zu diesem Anlass begrüsst werden. Nach der Begrüssung durch den Sektionsvorstand sowie den freiwilligen Führern des Vereins Pro Gonzenbergwerk bekamen die Besucher mittels Film eine Übersicht über die Geschichte und die Materie allgemein.

Nachdem jeder Besucher sich mit einem Helm ausgerüstet und im „Gonzen Express“ Platz genommen hatte, ging es in einer 12-minütigen Fahrt knapp 2 km in den Berg hinein. In drei Gruppen aufgeteilt ging es im Berg unter fachkundiger Führung auf Erkundungstour. Das Gesehene kombiniert mit den Erzählungen und Erklärungen der Führer brachten manchen zum Staunen und zu unvergesslichen Eindrücken.

Nach der 90-minütigen Führung konnte im Stollenbeizli der erste Durst noch im Berg gelöscht werden. Nach der Rückfahrt zurück zum Eingang des Stollens nahmen wir im Restaurant Bergwerk Platz und tauschten beim feinen Nachtessen die Eindrücke aus dem Berg aus.

Wir danken für das rege Interesse und freuen uns jetzt schon auf die Ausgabe 2016. Sind Sie gespannt, was dann auf dem Programm steht.

Bild links

Nach der kompetenten Vorführung durch die Fachspezialisten der SBB kam auch der gemütliche Teil mit lauter zufriedenen Teilnehmern anschliessend nicht zu kurz

Bilder
von Andreas Huwiler





AGENDA

12. - 14.02.2016	Auftritt an der Ferienmesse, St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
05.03.2016	Hauptversammlung 2016	Andreas Huwiler	071 966 45 62

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar.

Die aktuelle Agenda ist auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden

OSTSCHWEIZER BAUWOCHE 26/2015

Von Philipp Geisser

Für diesmal kommt der Baubericht in Form und Stil mal als Gedicht. Was Woche sechsundzwanzig war legt dieses Prosawerk euch dar. Auch dieses Jahr schon fast Usanz gab es das Team um Elmiger's Franz. Das kümmert sich aus Tradition um unsre Vegetation. Von Hand, mit Pickel oder Spaten ging's dem Unkraut an den Kragen. Auch wurden Gräben längs dem Gleis von all dem Schutt und Schlamm befreit. Manfred Willi sah mit Schreck die Folgen eines Wasserlecks. Der Wasserdruck seit Anfang Jahr im Hause nur noch war zwei Bar. Das Wasser drang schon vehement durch Ritzen aus dem Fundament. Nach ein paar Tests war es dann klar, das Leck nicht so zu stopfen war. Ne neue Leitung, die Devise, entlang dem Haus bis zur Remise. Im Keller dann um all die Ecken, den Wänden nach, unter den Decken, bis hinten zu der Wasseruhr, und fertig war die Reparatur. Das Wasser fliesst, der Druck ist da, wie wenn da nie was anderes war. Marmor, Stein und Eisen bricht, das sagt man oft so liederlich. Wär'n da nicht diese Betonplatten, die machten Walter recht zu schaffen. Doch mit Kompressor, Ohrenschutz ging er ran, war selbst verduzt. Dann schliesslich stolz, trotz all den Wehen hat er's geschafft, das konnt man sehen. Eng war es in den Garderoben, drum wurde ausgebaut nach oben. Man sagt ihm neu „Sanitärtrakt“, nun ist's dort nicht mehr so kompakt. Nach Abschluss aller Bauarbeiten – für uns gab's nur noch Kleinigkeiten – galt es, das G'rüst noch abzubauen, nun lässt sich dieses Werk anschauen. Die Härtesten aus unsrer Gruppe formierten sich zur Tunneltruppe. Dann ging es rauf in den Tunnel, die Leuchten gaben etwas hell.

Für all die Löcher in den Stein trieben sie den Bohrer rein. Das brauchte unermüdlich Fleiss und trieb trotz Zugluft richtig Schweiss. Dank pflichtbewusstem Unterhalt gibt's kaum nen ungeplanten Halt. Dies gilt, und das lässt sich auch sehen, wenn man die Drehscheibe möcht drehen. Das Team dafür, das ist versiert, es prüft und flickt und dann auch schmiert. da wo Teile sich stets reiben, an Wasserkranen und Drehscheiben. Da gab es noch die kleinen Sachen, die sind halt eben auch zu machen. Boiler, Treppe, Wasserfassung defekt von grosser Überlastung. Doch dank des handwerklich Geschick war'n solche Dinger bald geflickt. Darüber ist dann mancher froh, so läuft's bei uns, das ist halt so. Aus dem Dorf, bis in die Gänge, hört man morgens Alphornklänge. Der Leo, wie schon all die Jahr, dafür natürlich schuldig war. So weckte er nicht nur Kollegen, sondern auch jene die dort leben. Doch schätzten sie's und taten Kund: Denn Morgenstund hat Gold im Mund. Dass schliesslich alles so gut klappte ist offensichtlich diese Sache: Wenn es im Bauche wohle tut, gibt's bei der Arbeit frohen Mut. Das verdanken wir den Köchen, die gar manches in den Töpfen kochten, und was kam heraus, ein unvergesslich Festtagsschmaus. Nach Schlussfoto und all den Tagen hiess es schliesslich „Adieu“ sagen. Und Markus, unser Chef, liess wissen: Er möchte nächstmal keinen missen. Ich glaub, er darf da sicher sein, dass jedermann, ob gross und klein, wenn's die Gesundheit ihm erlaubt, er nächstes Jahr erneut auftaucht. Für uns alle, das ist klar, die Woche ein Erlebnis war. Wir freuen uns aufs nächste Mal zum Dienst an unsrer Furkabahn.

Das brauchte unermüdlich Fleiss und trieb trotz Zugluft richtig Schweiss. Dank pflichtbewusstem Unterhalt gibt's kaum nen ungeplanten Halt. Dies gilt, und das lässt sich auch sehen, wenn man die Drehscheibe möcht drehen. Das Team dafür, das ist versiert, es prüft und flickt und dann auch schmiert. da wo Teile sich stets reiben, an Wasserkranen und Drehscheiben. Da gab es noch die kleinen Sachen, die sind halt eben auch zu machen. Boiler, Treppe, Wasserfassung defekt von grosser Überlastung. Doch dank des handwerklich Geschick war'n solche Dinger bald geflickt. Darüber ist dann mancher froh, so läuft's bei uns, das ist halt so. Aus dem Dorf, bis in die Gänge, hört man morgens Alphornklänge. Der Leo, wie schon all die Jahr, dafür natürlich schuldig war. So weckte er nicht nur Kollegen, sondern auch jene die dort leben. Doch schätzten sie's und taten Kund: Denn Morgenstund hat Gold im Mund. Dass schliesslich alles so gut klappte ist offensichtlich diese Sache: Wenn es im Bauche wohle tut, gibt's bei der Arbeit frohen Mut. Das verdanken wir den Köchen, die gar manches in den Töpfen kochten, und was kam heraus, ein unvergesslich Festtagsschmaus. Nach Schlussfoto und all den Tagen hiess es schliesslich „Adieu“ sagen. Und Markus, unser Chef, liess wissen: Er möchte nächstmal keinen missen. Ich glaub, er darf da sicher sein, dass jedermann, ob gross und klein, wenn's die Gesundheit ihm erlaubt, er nächstes Jahr erneut auftaucht. Für uns alle, das ist klar, die Woche ein Erlebnis war. Wir freuen uns aufs nächste Mal zum Dienst an unsrer Furkabahn.



HAUPTVERSAMMLUNG

Die ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 5. März 2016, 14.00 Uhr in der Dampflok-Werkstätte Uzwil statt. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

TRAKTANDEN:

Begrüssung / Wahl der Stimmzähler / Protokoll der HV 2015 / Jahresbericht des Präsidenten / Jahresrechnung und Revisionsbericht 2015 / Budget 2016 / Bericht der Bau- und Werbeabteilungen / Entlastung des Vorstandes / Wahlen / Gastreferate / Anträge / Varia.

Vorgängig an die Hauptversammlung wird ab 12.00 Uhr eine Festwirtschaft betrieben. Anschliessend an die HV besteht die Möglichkeit einer geführten Besichtigung der Dampflok-Werkstätte.

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns Freunde der Furka Bergstrecke (auch Gäste sind willkommen) an unserer Hauptversammlung begrüßen zu dürfen. Weitere Informationen sind vor der HV auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.

Für den Vorstand, Andreas Huwiler, Präsident, Dorfstrasse 17, 8372 Wiezikon andreas.huwiler@dfb.ch



SOLOTHURN

Von Robert Rellstab, Vorstandsmitglied und Reiseleiter

Was lange währt, wird endlich gut. Für mich eigentlich nur ein Spruch, aber es ist schon so. Ihr habt schon lange nichts mehr von unserer Sektion im „Dampf an der Furka“ gelesen. Wir haben derweil im Vorstand die nötigen Geschäfte zusammen erledigt und waren an Werbe-Veranstaltungen im Gäupark, am Märetfest in Solothurn sowie an der SEA-Modelleisenbahn-Ausstellung.

Wir versuchten, neue Mitglieder für unsere Sektion zu finden oder sie für eine Dampffahrt an der Furka zu begeistern. Ich selber konnte mit 27 Mitgliedern vom Natur- und Vogelschutz Subingen eine Reise mit unserer Bahn bei bestem Wetter durchführen.

Einen Monat später am 15. August ging es mit der Sektion Solothurn über die Furka. Trotz Regen wagten es nach der Kaffeepause 9 Teilnehmer zu Fuss die Aareschlucht zu durchwandern. Die Reise weiter über die Grimsel war Nebel verhangen und es regnete, aber im Goms gab es eine 50-prozentige Besserung. Nach der Mittagsstärkung in Oberwald bestiegen wir den Rotten-Express, um mit dem brummenden Zug nach Gletsch zu fahren. Dort hiess es umsteigen aufs „Wisshörnli“, die ungeduldig auf uns wartete, um zu zeigen, was es noch vollbringen möchte und kann.

Auf genüsslicher Fahrt krochen wir nach Muttbach hinauf, dann durch den Scheiteltunnel nach der Station Furka. Beim gewohnten Aufenthalt konnten wir einen Kaffee oder ein Bierchen zu Gemüte führen. Die Talfahrt wurde an verschiedenen Stellen von weidenden Rindern begutachtet. Es ging viel zu schnell vorbei. In Realp ging es noch in den Souvenirshop und dann weiter mit dem Car Richtung Schöllenen und zur letzten Einkehr im „Postillon“ in Buochs, ehe wir glücklich und sehr zufrieden nach Solothurn zurückkehrten.

ABSCHIED

Drei Mitglieder wollten auch mit uns an dieser Reise teilnehmen, konnten aber wegen schwerer Erkrankung nicht mitkommen. Sie haben eine andere Reise angetreten. Wir verloren drei Furka-Kameraden aus unseren Reihen.

Es sind Roland Stampfli (langjähriges Vorstandsmitglied und Sekretär der Sektion Solothurn), Erwin Spoerle (immer am Programm der Sektion interessiert und teilnehmend) sowie Bruno Pauli (an Treffen und Reisen mit dabei; er begeisterte am Chlausenhöck die Nicht-Jasser für die Kegelpartie). Wir werden unsere Mitglieder vermissen und entbieten den Angehörigen unser tiefstes Beileid.

Nun wünsche ich euch gute Gesundheit und viele angenehme Stunden. Uf Wiederluege am 27. November beim Benzenjass/Kegeln in Oensingen.



ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN-GLARUS

AGENDA

28. - 31.01	Fespo Zürich	Alfredo Degen	044 8692828
06.02. / 12.00 Uhr	Treberwurst-Schmaus, Dachsen	do.	
12.03. / 14.00 Uhr	HV Kloten (siehe Einladung)	Bruno Berto	052 2229767
30.04	Ausflug Bahnpark Brugg und	Fritz Renold	052 3352439
28.05.	Ausflug Frühlings-Nostalgiefahrt		

10.11. / 12.01. / 09.02. * (im Dezember kein Stamm)

* HB, SBB-Kantine „Oase“ Sitzungszimmer; neben Brasserie Richtung Landesmuseum; Aussenlift rechts, 3. Stock
Stamm Rapperswil: annulliert!

EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2016

Datum: Samstag 12.03.16
Zeit: 14:00
Ort: Kath. Kirchenzentrum Kloten
Traktanden: Die Statutarischen

Bei Redaktionsschluss liegt der Rücktritt vom Vorstandsmitglied Alfredo Degen vor. Von den übrigen Funktionsträgern liegt der Rücktritt des Sektions-Redaktors Fritz Schmutz (siehe „In eigener Sache“) vor. Eine Ersatzwahl für den vor kurzem zurückgetretenen Bruno Angst, Revisor, steht ebenfalls an. Ein kurzes Portrait von den zu wählenden Nachfolgern wird im nächsten Heft publiziert.

HEINZ METTLER (1937, FRONI SEIT 2008)
Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Im Rahmen unserer Vorstellung von Fronarbeitern, die Spezialeinsätze leisten, meist abseits vom Rampenlicht, ist der hier vorgestellte Heinz ein Helfer, der dieses Profil ideal erfüllt. Der nachstehende Bericht ist entstanden nach mehreren eingehenden Gesprächen mit ihm.

Im Frühjahr 2008 hat Heinz bei einer Zürcher Bauwoche das erste Mal Dampf gerochen. Er wurde der Gruppe zugeteilt, welche Zahnstangenlamellen aufarbeiten mussten, aber auch an anderen Arbeitsplätzen war er eine grosse Hilfe. Für die Bauabteilung war er bereits im Herbst wieder im Einsatz und hat zusammen mit Kollegen 1'800 Meter MGB Gleisjoche demontiert, welche die DFB bei der MGB organisieren konnte. Bei dieser Arbeit hat er erfahren, aus wie vielen Komponenten so eine Gleisanlage zusammen gebaut ist. Manfred Willi, Leiter Bahntechnik, wurde bei dieser Gelegenheit auf den technisch versierten und fleissigen Helfer aufmerksam und hoffte, ihn als ständigen Helfer in sein Team einbauen zu können. Nach einem Gespräch mit Heinz hat dieser zugesagt und ist seit 2009 ständiger Mitarbeiter der DFB Bauabteilung.

Am Bautreffen 2009 hat die Bauabteilung einen Mitarbeiter gesucht, der im Gleisbaumagazin Bielen in Realp die Leitung und Verantwortung übernimmt. Nach einem Schnuppertag mit Manfred war Heinz doch sehr überrascht was für eine gewaltige Menge von Gleisbauteilen in diesem Magazin eingelagert ist. Nach Absprache mit Manfred hat er sich für die Übernahme dieser verantwortungsvollen Aufgabe bereit erklärt.

Seit der Fahrsaison 2009 ist Heinz Mettler auch als Streckenwärter unterwegs und sorgt gewissenhaft dafür, dass unsere Bahn immer sicher über den Berg dampfen kann. Diese Kontrollen sind sehr anspruchsvoll, denn nebst der Kontrolle der Schienen und Zahnlamellen ist auch der Zustand der Zahnstangeneinfahrten und Weichen zu prüfen. Was auch zum Kontrollkonzept gehört, ist die Beobachtung des umliegenden Geländes, denn nach starken Regenfällen ist es durchaus möglich, dass es zu Anrissstellen kommt, die zu einem Rufenabgang führen können. Kontrollen, ob verstopfte Bachdurchlässe, Wasserläufe und Rinnen zu Überschwemmungen führen könnten sind ebenso Pflicht. Nicht zu vergessen ist die Überwachung von Tunnelgewölben, denn ein Felsausbruch könnte für unseren Bahnbetrieb verheerende Folgen haben.

Nach meinen Gesprächen mit Heinz kann ich nur eines sagen: Hut ab vor diesem Arbeitsvolumen, denn jährlich 70 bis 90 Einsatztage sind doch eine beträchtliche Leistung. Wir hoffen, dass sein Einsatzwille und seine Gesundheit unserer Bahn noch lange erhalten bleiben.

MARKUS DUBACH (1972, FRONI SEIT 2009)

An der EXPO Stäfa 2008 liess ich mir am VFB-Stand das tolle Bahnprojekt vorstellen und meldete mich spontan als Sektionsmitglied an. Nach Erhalt des ersten „Dampf an der Furka“ füllte ich dann gleich das Froni-Formular aus und landete nach ein paar E-Mails bei Manfred Willi, der schon lange nach einem Schreiner Ausschau hielt.

Der Schnuppertag bei Manfred begann mit einem Alarm-





Ruf: Beim Bahnübergang Muttbach funktionierte eine Warnanlage nicht! Mit meinem PW fuhren wir über den Pass und Manfred konnte das Problem mit meinem reichhaltigen Werkzeug-Sortiment an Bord gleich an Ort und Stelle beheben. Damit war mein Einstieg geglückt!

Meine ersten Aufträge waren Betonschalungen für die ab-geschragten Lampenausparungen der Remise Realp und weitere Holzarbeiten, die ich in meiner Schreinerei herstellen konnte. Eine neuere Arbeit war die Anpassung der Küche für die Remise in Gletsch zusammen mit Kollege Toni Hobi. Die Möbel stammten von Kunden, die bei uns ihre neue Küche bestellten und sich über die Weiterverwendung ihrer alten Möbel freuten.

Meine ersten Einsätze hatten das Ziel, die Gebäude in Realp und Gletsch in Schuss zu bringen. Viele Türen waren trotz neuerer Bauart in schlechtem Zustand. Verfaultes Holz musste ersetzt, krumme Türen abgehobelt und neu gestrichen, gebrochene Scheiben ausgewechselt, Beschläge gefeilt und gerichtet werden. Viele Türen mussten neu abschliessbar sein. Die Aufgabe, die historischen Türen im Blauen Haus mit Schlössern nachzurüsten, forderte mich ebenso wie das Anfertigen von fehlenden Bart-Schlüsseln für die Zimmer oder das Verleimen von unzähligen, lottrigen Stühlen. Schade, musste das Haus geschlossen werden.

Obwohl ich selbständig arbeite und meine Zeiten frei planen kann, fehlt leider die Zeit, grössere Einsätze zu leisten, immer mehr. Die Wahl zum Gewerbevereinspräsidenten fordert mich seit 2013 nebst meinen Einsätzen als Vizedirigent und natürlich meinem eigenen Geschäft sehr. Die Gründung der eigenen Familie (Hochzeit im kommenden Juli) wird diese Tendenz noch verstärken. Aufträge vor Ort erledige ich deshalb wenn möglich im Vorbeiweg. Wie damals, an Pfingsten 2012, als ich auf der Heimreise von einem Ausflug nach Italien in Töffklufft die Unterkunft Realp betrat und ziemlich schroff als Eindringling eingestuft wurde. Ich schaffte es zunächst nicht, mich glaubwürdig als Froni auszuweisen in der Absicht, Material für neue Aufträge abzuholen. Glücklicherweise kam bald jemand herein, der mich kannte und mich so vor dem Hinauswurf rettete...

BAUWOCHE 3

(KW 39, 21.-26.09. - ACHT TEILNEHMER)

Von Bruno Berto, Bauleiter

Traditionsgemäss war auch dieses Jahr die Kalenderwoche 39 für einen Einsatz unserer Sektion reserviert. Da der vorgesehene Leiter Kurt Letter kurzfristig forfait geben musste, konnte ich als Bauleiter einspringen und verschiedene treue Fronis begrüssen, welche seit Jahren die Woche 39 fest im Kalender eingetragen haben. Und auch dieser Einsatz konnte unfallfrei und zur Zufriedenheit der Bauabteilung erledigt werden. Folgende Arbeiten wurden durchgeführt. Abbau der Holz- und Metallregale des Souvenir-Shops im Lager Altdorf; Zügeln und wieder Aufbauen am neuen Standort Schänis. Im Kanalschacht unter der neuen Remise galt es ein Schutzgitter für das Überqueren des Kanals anzufertigen



oben
Grabungen für die
Verlängerung von Gleis
87 in Gletsch.



unten
Erstellen der neuen Tre-
pe im Sanitärtrakt, (ein
Gesellenstück der beiden
Rapperswiler-Kollegen
Ruedi Wüthrich und
Walter Betschart!)

und zu befestigen. Gleichzeitig musste eine neue Rohrverbindung für das Abwasser erstellt werden. Mithilfe bei den Arbeiten einer Spezialgruppe Gleis-Schweissen. Gartenplatten verlegen zum Schutz der Dachfolie beim Zugang zur Webcam auf dem Dach der neuen Remise. Dabei durfte ich das erste Mal in meinem Leben ein „Sicherungsgstältli“ anziehen! Entfernen grösserer Steinbrocken vom Trasse Richtung Wilerbrücke. Zusätzlich wurden viele kleinere Arbeiten ausgeführt. Das Wetter war kalt für die Jahreszeit. Am Mittwochmorgen war die Landschaft in Realp sogar mit Schnee bedeckt. Ich danke allen Beteiligten für ihren Einsatz, auch unserem Gastfroni Franz Elmiger von der Sektion Innerschweiz, der seit Jahren in der KW 39 als Verstärkung unserer Sektion wirkt.

BAUMA MODELL-AUSSTELLUNG

(9.-11.10. - VIER NEU-MITGLIEDER)

Von Bernhard Streckeisen und Fritz Schmutz

Unser Stand dort, wie gewohnt dank guter Beziehungen gratis, war grosszügig und informativ gestaltet und fand deshalb eine sehr gute Beachtung. Der Erfolg war auch entsprechend, haben wir doch für über 1'000 Franken Souvenirs (Chess-Wasser, 5 Loki-Wecker und 24 Kalender) verkauft. Und die 4 Neumitglieder im Vergleich mit der 5-tägigen ZOM, wo wir auch nur 4 „geerntet“ haben, sehen auch etwas besser aus! Viele Besucher, alles Hobby-Bähnler, sind erfreulicherweise bereits Mitglieder! Die hervorragende Arbeit der Standbetreuer sei hiermit bestens verdankt. Wir freuen uns schon darauf, auch nächstes Jahr wieder im Tösstal aufzutreten!



DAS WORT DES PRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto

Schon geht ein weiteres Jahr zu Ende. Der frühe Redaktionsschluss zwingt mich bei schönstem Wetter in den Bergen meinen Jahresrückblick zu verfassen.

Es freut mich, dass unsere 3 Bauwochen erfolgreich und unfallfrei über die Bühne gegangen sind. Allen Beteiligten möchte ich hier nochmals für den tollen Einsatz recht herzlich danken. Das Projekt Sanitärtrakt-Erweiterung konnte Ende September abgeschlossen werden. Auch diese Zusammenarbeit mit anderen Sektionen (Bern, Ostschweiz) hat bestens funktioniert und sollte weitergeführt werden. Unter den Beteiligten gab es neue Freundschaften und viele positive Gespräche. Eine grosse Sorge bereitet dem Vorstand, dass trotz viel Engagement und Beteiligungen an Messen die Mitglieder-Abgänge nicht wettgemacht werden konnten.

An den Messen musste ich feststellen, dass bei den Besuchern der Name Furka wohl ein Begriff war, aber von der Dampfbahn hatten viele Besucher keine Ahnung! Ich frage mich: Wie können wir dies ändern? Auch das Rekrutieren von jüngeren Fronis bereitet uns immer mehr Mühe.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um meinen Dank auszusprechen: Den Passivmitgliedern für die finanzielle Unterstützung und Treue. Mit ihrem Beitrag helfen sie mit unserem Betrieb zu finanzieren. Besonders danken möchte ich denen, die den Mitgliedstatus auf „lebenslang“ gewechselt haben. Den Kolleginnen und Kollegen für die zahlreichen im Hintergrund geleisteten Froni-Stunden. Ohne diese treuen und enthusiastischen Einsätze wäre ein Weiterbetrieb der Bahn unmöglich. Diese Stunden abzugelten, würde die finanziellen Möglichkeiten weit übersteigen. Meinen Vorstandkollegen für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung für meine Aufgabe. Unseren PartnerInnen, die uns für die Einsätze unterstützen und so manche Tage auf unsere Gesellschaft verzichten müssen.

Zum Jahreswechsel wünsche ich Ihnen und Ihren Angehörigen viel Gesundheit und noch viele schöne Stunden zusammen. Frohe Weihnachten und ein glückliches 2016.

DER REDAKTOR IN EIGENER SACHE:

Wie in der Einladung zur HV zu lesen ist und schon länger angekündigt war, will ich an diesem Anlass mein Amt an eine/n Nachfolger/in übergeben! Ich weiss, dass der Vorstand intensiv nach dieser Person sucht, aber ich möchte hier meinen persönlichen Aufruf wiederholen und mit etwas Nachdruck versehen: dies aus aktuellem Anlass, denn diese Zeilen und fast alle anderen Arbeiten für das vorliegende „Dampf an der Furka“ schreibe ich nämlich im Spital, teils sogar immobil im Bett!! (Aber keine Angst: es ist nicht lebensbedrohend, noch nicht ;-)

Ich garantiere dem/der neuen SchreiberIn eine gründliche Einführung in diese sehr vielseitige und dankbare Aufgabe! Aber mit 82 darf man wohl ans Aufhören denken?

ROMANDIE

par Pierre Weiss

Cette année, la destination de notre traditionnelle sortie annuelle était... le Chemin de fer à vapeur de la Furka. Pour les Romands, effectuer l'aller et le retour dans la même journée impose une diane avancée et un retour tardif dans les foyers; mais notre train récompense toujours largement celles et ceux qui font cet effort pour venir le voir. 26 membres répondirent présents.

Rendez-vous donc à 10 heures 07 à la gare de Realp. Seul le soleil avait été retardé, mais le ciel, bien que bas et gris, a eu la bonne grâce de se retenir toute la journée. Nous avons même eu quelques beaux rayons ici ou là, accompagnés d'une humidité qui rend la vapeur des locomotives d'autant plus belle. De toute manière, les participants n'étaient pas venus pour bronzer, mais pour revoir leur ligne de chemin de fer bien aimée, voire, pour quelques uns d'entre eux, la découvrir enfin.

Le programme concocté par notre Président Philippe Roux ne prévoyait aucun temps mort. Après une courte marche vers les installations de „notre“ chemin de fer, les choses sérieuses ont commencé par la visite des ateliers agrandis (et presque terminés) du DFB sous la conduite de Bernard Lang. Il est toujours intéressant de voir les coulisses d'un chemin de fer, mais le plus surprenant a certainement été la découverte de sa partie „secrète“. A proximité immédiate du bâtiment, une paroi rocheuse, une porte en fer, un tunnel étroit et humide qui s'enfonce dans la montagne, du béton brut et des néons... Sans aucun doute, nous sommes dans l'une des innombrables anciennes fortifications de l'armée, récupérée comme dépôt de pièces détachées de toute sorte pour l'entretien de la ligne; découverte improbable et totalement inattendue, d'autant plus que la sortie se fait sur un petit quai marchandises desservi par notre train.

Notre train, justement, n'attendra pas. Il est temps de revenir vers la gare et de prendre place dans la voiture qui nous a été réservée, non sans avoir emmené le carton (marqué fragile!) d'une quinzaine de kilos laissé à nos bons soins par notre vigneron attiré, Sébastien Rey de la cave Bruchez.

Un long coup de sifflet (toujours aussi émouvant, le sifflet d'une locomotive à vapeur!) et voici le groupe revenu dans l'entre-deux-guerres. Un voyage sans histoire, ponctué des nombreuses anecdotes de notre cher ami François Martin, véritable encyclopédie dès qu'il s'agit de raconter la région ou l'aventure de la ligne sommitale des origines jusqu'à nos jours.

A l'arrivée à Gletsch une surprise de taille nous attendait.



BERLIN-BRANDENBURG

NACHRUF

Faute de maison bleue ou de possibilité de pique-nique, c'est dans le hangar à locomotives que la table avait été dressée pour la fameuse raclette, au demeurant généreuse, savoureuse et diablement sympathique; mais dès le milieu de l'après-midi, le temps a commencé à défiler de plus en plus vite.

Au terme de l'exercice, la plupart trouvèrent encore le temps d'aller rapidement visiter les curiosités de Gletsch, tandis que les autres aidaient à tout ranger avant de siffler l'heure du retour.

Le bilan, une belle journée de découverte touristique et technique, mais aussi d'amitié, de bonne humeur et d'échange. La présence durant la journée entière de Robert Wyss, membre du comité de direction du DFB, celle plus furtive de Robert Frech, président de l'Association de la Ligne Sommitale de la Furka démontrent le respect, la force des liens qui unissent les différentes entités du train de la Furka. Merci à celles et ceux qui se sont investis pour que cette sortie soit un succès. Rendez-vous en 2016 pour de nouvelles aventures !

Ekkehard Daum, kurz Ekki, ist nicht mehr unter uns. Ekki hat sich als unermüdlicher Helfer bei Ausstellungen, als Aussteller von Feuerwehrauto und Zügen, als Modellbahn-Elektriker und als Kassenprüfer in die Sektion eingebracht. Von Beruf Fernmeldehandwerker, hat er bei der Berliner Feuerwehr erst als Feuerwehrmann, dann im Fernmeldebereich gearbeitet. Nach seiner Pensionierung ist er endlich seinen Hobbys wie Wandern und Schwimmen nachgegangen und hat viel Mühe auf die Furka verwandt. Der Krebs hat ihn überwältigt und wir haben einen treuen und verlässlichen Freund verloren.

SCHON WIEDER EIN UMZUG!

Der bisherige Treffpunkt, der „Stammtisch“ in Friedrischfelde ist schon zum zweiten Mal einfach geschlossen gewesen, als wir zu unserem Treffen anrückten. Das geht so nicht weiter. Deshalb ist das neue Tagungsort bis auf weiteres: „Zum Torhaus“, Nordendstraße 46, 13156 Berlin-Niederschönhausen, Telefon 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. Der nächste Termin, bereits im Torhaus festgemacht, ist der 13. November 2015.

INFOSTAND IN RÜTHNICK

Anlässlich der 2. Modellbahnausstellung in Rüthnick, weit im brandenburgischen Land, haben wir am 17. und 18. Oktober einen Infostand gestaltet und auch bemannt. In der weiten Fläche des Landes gibt es auch einige Eisenbahnfreunde, die wir damit anzusprechen versuchen.

22. BERLINER MODELLBAHNAUSSTELLUNG IN MARZAHN

Am 20. und 21. Februar 2016 findet unsere 22. Modelleisenbahnausstellung im KulturGut Berlin-Marzahn mit internationaler Beteiligung statt. Erstmals wird eine Modellbahnanlage aus den Niederlanden gezeigt. Nach einigen Jahren stellen wir eine neue Ausgabe von „Opas Blechbahn“ aus den 30-iger Jahren in Spur 0 vor. Eine besondere Attraktion dürfte jedoch die mehr als 20 m lange Modulanlage der Sektion Norddeutschland werden, bei die Besucher eine fiktive Reise von Gletsch nach Oberwald in H0m erleben können. Weitere Anlagen in verschiedenen Spurweiten, Stände der Furka und anderer Eisenbahnvereine sowie ein Modellbau-workshop ergänzen die Ausstellung.



NORDRHEIN-WESTFALEN

BAUWOCHE KW 30

Das VFB Bauteam NRW zählt mit 16 Personen (3 Frauen) und einem mittleren Alter von ca 44 Jahren bei den DFB-Verantwortlichen zu den Spitzengruppen, was Arbeitsleistung und selbständiges Arbeiten angeht. Die Hälfte der angereisten Fronarbeiter sind ausgebildete Bauingenieure häufig mit handwerklicher Ausbildung vor dem Studium.

DIE AUFGABEN

Abbau des Gerüsts an der Lokhalle. Weil für eine Stützmauer, die saniert werden muss, ein Gerüst erforderlich ist, das Lager aber nichts mehr hergab, wurde in Absprache mit Manfred Willi zunächst das Gerüst an der Lokhalle zur Drehscheibe hin abgebaut. Wegen der Absturzgefahr wurden die gefährdeten „Höhenfronis“ fachgerecht gesichert. Die Gerüstelemente wurden zum Transport sofort per Fronikette auf den Krananhänger verladen. Die Gerüstelemente wurden an einer Stützmauer sofort eingebaut, wo grössere Instandhaltungsarbeiten geplant sind. Die Kraft der bei Hochwasser an den Stützmauern nagenden Reuss verursacht intensive Beschäftigung mit dem Gewässer, das sich in den 100 Jahren der Bergstrecke ca 8,5m tiefer eingegraben hat und damit alte Stützmauern immer wieder untergräbt. Eine Teilgruppe nahm die Schadstellen an der Flusssohle auf es gibt einen ca 2,5 m tiefen Kolk unter dem Fuss der Stützmauer. Eine weitere Gruppe bewegte am km56,1 mit der Hilfe von Seilwinden (bis 3,5 t Zugkraft) grosse Blöcke im Flussbett vor die Stützmauern, um diese beim nächsten Hochwasser vor Abtrag zu schützen.

WEITERE ARBEITEN

Der Metallbauer in der Gruppe war mit diversen Spezialaufträgen gut beschäftigt, in Oberwald wurde neben der Löschbegleitung die Doppelkreuzungsweiche ergänzend eingeschottert und eine Fronifrau unterstützte das italienisch-schweizerische Küchenteam, das mehrfach eine sehr willkommene Salatbar zum Essen anbot.

WEITERE AKTIVITÄTEN

Eine Teilgruppe besuchte die Eisgrotte am Belvedere und erfuhr das Abschmelzen des Gletschers im Vergleich zum letzten Besuch. Andere besuchten das sehenswerte Museum auf dem Gotthardpass, in dem neben riesigen Kristallen die Wehrhaftigkeit der Schweizer gegen Feinde von Süden zu sehen ist. Am Donnerstagabend wurde nach Abschluss aller Arbeiten gegrillt und am Freitag die Dampfbahn erfahren.

RESUMEE

Eine grossartig besetzte Baugruppe schaffte ihre Aufgaben und noch weitere in der Woche bei fachmännischer Erledigung, die Stimmung im Team war auch wegen des weitgehend trockenen und warmen Wetters hervorragend.

NÜRNBERG

BAUWOCHE VOM 07.-12. SEPTEMBER 2015

Von Volker Kabisch, Präsident der Sektion Nürnberg

Zur Bauwoche vom 07.-12.09.2015 hatte die Sektion Nürnberg aufgerufen und es konnten wieder altbewährte und motivierte „Fronis“ an der Furka begrüsst werden. Der Wetterbericht kündigte recht passable Wetteraussichten für die bevorstehende Woche an, sodass einer erfolgreichen Bauwoche nichts im Wege stand.

Nach einem Rückblick auf die Saison 2015 und der Einweisung auf das bevorstehende Bauprogramm durch Manfred Willi am Montagmorgen waren in bewährter Weise die Baugruppen schnell gebildet.

Ein erster Schwerpunkt der Arbeiten war die weitere Sanierung des Scheitel隧nells. Unter der Führung der GFS Felstechnik AG wurden insgesamt 10 t Spritzbeton verarbeitet. Für unsere Fronis der Gruppe im Scheitel隧nell galt es ununterbrochen für Nachschub an der Betonmaschine zu sorgen, damit sich die Arbeiten nicht verzögerten. Für diese sehr staubige Tätigkeit waren Arbeitsschutzmaßnahmen in Form von Mundschutzmasken notwendig. Schon am Ende des ersten Arbeitstages war der gesamte Vorrat an Betonmaterial verarbeitet, sodass diese Arbeiten als beendet erklärt werden mussten. An den nächsten Arbeitstagen galt es für die Gruppe Scheitel隧nell Reparaturarbeiten an den Bauversorgungsleitungen im Tunnel auszuführen.

Für eine weitere Gruppe unter Leitung der Vegetationsgruppe der Sektion Aargau konnten ca. 500 m Wassergraben oberhalb der Stein tafelfürücke vom jahrzehntealten Vegetationsmaterial beräumt werden. Neben einem fachgerecht gemauerten hangseitigen Wassergraben kamen dabei mehrere, bisher unbekannte Wassereinfläufe zum Vorschein. Die dringende Fortsetzung der Reinigung der Wassergräben in den nächsten Jahren ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass sich grosse Schäden an der Trasse durch Unwetter auch in Zukunft in Grenzen halten werden.

Ein dritter Schwerpunkt waren die vorbereitenden Arbeiten für den weiteren, geplanten Gleisumbau in der Bausaison 2016. Dazu waren Schwellen mit Zahnstangensatteln vorzumontieren und ca 200 Stück Schwellen inkl. Schienen im geplanten Streckenabschnitt auszulegen. Mehrere kleinere, aber nicht unwichtige Arbeiten rundeten die Bauwoche ab. Dazu gehörten z.B. die Berichtigung von Gleisfehlern, Elektrikarbeiten im Depot Realp und Materialtransporte von Realp nach Muttbach und Gletsch.

Am Ende konnten wir wieder auf eine erfolgreiche und unfallfreie Bauwoche zurückblicken. Zum nun schon traditionellen Abschlussessen bei einem gemütlichen Käsefondue



im Nebenzimmer des Hotel „Des Alpes“ fand sich frisch gestylt die gesamte Gruppe am Freitagabend wieder zusammen. In vielfältigen Gesprächen konnten wir die Arbeiten der vergangenen Woche auswerten.

Zum Schluss soll auch unsere Küchenmannschaft nicht unerwähnt bleiben, verwöhnten sie uns unter der Anleitung von Kantinenchef Fiorenzo mit einem reichhaltigen und geschmackvollen Essen während der Bauwoche und haben somit ihren Teil dazu beigetragen, dass diese wieder zum Erfolg wurde.

Als verantwortlicher Gruppenleiter möchte ich die Gelegenheit nutzen, mich bei allen Baugruppenteilnehmern für ihren Einsatz und ganz besonders für unfallfreie Arbeit zu bedanken. Und vielleicht folgen viele von ihnen im nächsten Jahr wieder dem Ruf an die Furka.

RHEIN-MAIN

WERBESTAND IM BW HANAU

Von Gerhard Kroh, Vorstandsmitglied

Wie alljährlich fand am 13. und 14. Juni 2015 das Lokschuppenfest im ehemaligen BW Hanau statt. Diesmal zeitgleich mit den Tagen der Verkehrsgeschichte in der Region.

Unsere Sektion Rhein-Main e.V. war wieder mit einem Info-Stand in Hanau vertreten. Wie der Name „Lokschuppenfest“ sagt, handelt es sich nicht um eine vornehme Ausstellungshalle mit Ausstellungsständen aus Alu-Profilen, sondern um einen Teil eines alten, umgebauten Ringlokschuppens, in dem noch brauchbare Eisenbahnutensilien (Puffer, Sitzbänke, usw.) gelagert sind. Nur im vorderen Teil hatte man Platz geschaffen für eine kleine Imbissecke, unseren Ausstellungsbereich (siehe Foto) und eine LGB-Echtdampfanlage. Regelmässige Pendelzüge zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und dem BW Hanau brachten dampfbahnbegeistertes Publikum ins Gelände. So waren jeweils die drei Standbetreuer an beiden Tagen voll damit beschäftigt, den Besuchern unsere Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die dazu passenden Reise- und Besichtigungsmöglichkeiten zu vermitteln.

Besucher, die im vergangenen Jahr oder davor die Furka besucht hatten, schilderten am Stand von ihren fantastischen Erlebnissen und dem Ausspruch „Nur wärmstens zu empfehlen!“ Fazit: Die beiden Tage haben sich trotz geringem Verkaufsumsatz und 7 Stunden Stehen ohne Pause, ohne Ablösung und ohne Spesen bei der Wissbegierde der Besucher voll gelohnt. Schwierig war es, das notwendige Standpersonal zu rekrutieren, da parallel zum Lokschuppenfest unsere beiden Bauwochen mit jeweils 15 Teilnehmern stattfanden. Fest steht, im nächsten Jahr werden wir wieder mit dabei sein!



Bilder links

unten
Tunnelmannschaft
beim Befüllen der
Betonstanzma-
schine

oben
Heribert beim
Bedienen des
Schotterwagens



SCHWABEN

SEKTION SCHWABEN BEI VERANSTALTUNGEN AKTIV

Von Bernd Hillemeyr, Präsident Sektion Schwaben

Die Sektion Schwaben ist jedes Jahr auf verschiedenen Veranstaltungen mit einem Infostand vertreten, um dort Werbung für die Furka-Bergstrecke zu machen.

Am 8. und 9. August waren wir mit unserem Infostand beim Bahnhofsfest der Härtsfeld-Museumsbahn in Neresheim. Die hochsommerliche Hitze hat am Samstag den Besucherstrom deutlich reduziert. Am Sonntag war jedoch ein großer Andrang zu verzeichnen, von dem wir leider nicht so wie erhofft profitieren konnten.

Zusammen mit den Kollegen der Sektion Stuttgart waren wir mit unserem Infostand vom 18. bis 20. September auf den Märkclintagen in Göppingen, wo gleichzeitig auch die Internationale Modellbau-Ausstellung (IMA) stattfand. Insgesamt hatte die Veranstaltung rund 60.000 Besucher aus Nah und Fern angezogen, von denen auch viele bei uns am Stand in der Gleisbauhalle der Firma Leonhard Weiss vorbeikamen. Entsprechend erfreulich hoch waren der Zuspruch zu unserem Informationsmaterial und das Interesse am Steffenbach-Modul der Sektion Stuttgart.

Am 10. Und 11. Oktober wurde das Jubiläum „175 Jahre München-Augsburger-Eisenbahn“ im Bahnpark Augsburg gefeiert. Zugleich fand dort das Richtfest am sanierten „Rundhaus Europa“ mit vielen Ehrengästen aus Politik und Wirtschaft statt. Wir konnten auch hier mit unserem Infostand teilnehmen und den vielen Besuchern die Furka-Bergstrecke präsentieren.

Die nächsten Veranstaltungen sind schon geplant und so können auch wir als eine der kleinen Sektionen im Verein einen nicht unwesentlichen Teil zur Werbung für die Furka-Bergstrecke beitragen.



NACHWUCHS GESUCHT FÜR GRUPPENBEGLEITUNG UND FÜHRUNGEN AUF DER FURKA BERGSTRECKE

Seit einigen Jahren bieten wir bei der DFB eine Gästebegleitung während einer Dampfbahnfahrt an. Dazu sind auch Führungen mit Depotbesichtigungen oder ein Ortsrundgang in Gletsch mit sehr interessanten und nostalgischen Anlagen im Angebot. Um den Fortbestand unserer Dienstleistung weiterhin gewährleisten zu können, suchen wir für unsere kleine Gruppe wieder neue Mitglieder. Diese sollten bereit sein, vorerst zusammen mit einer erfahrenen Person gemeinsam eine Saison lang Gruppen zu begleiten, um die Aufgabe vor Ort näher kennen zu lernen. Sollte daraus eine "neue Gruppenbegleiterin/-leiter" werden, so freuen wir uns, diese begrüßen zu dürfen. Diese Aufgabe erfordert, dass auch wir Fronis im Dienste der DFB sind, das heisst, es gibt keinen "Lohn" für die Begleitung und wir bezahlen jeweils die An- und Rückreise inkl. Verpflegung zur Furka selber.

Wenn Du jetzt immer noch daran interessiert bist, dann melde Dich bei mir und ich erkläre dann, wie es weitergeht. Ich habe in den letzten Jahren alle Unterlagen, was wir den Kunden erzählen, selber geschrieben und dauernd ergänzt.

Für die Gruppenbegleiter DFB

Bruno Rütli, Augartenstrasse 18
9204 Andwil Tel. 071 393 68 68

info@dampf-reisen.ch



DFB - TASCHENUHR

(MIT KETTE /
MINERALGLAS /
1 JAHR GARANTIE)

NEUER PREIS
FR. 190.-

Impressum:

Herausgeber/Verlag:

VFB Verein Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/verein
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG www.dfb.ch/ag
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke www.dfb.ch/stiftung

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Vorsitz Stv.: vakant

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

Jürg Zimmermann, ständiger Mitarbeiter Fotografie
Tel. +41 79 874 52 25, juerg.zimmermann@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Sektionsnachrichten :

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

Layout: Verena Hillemeyr

Herstellung, Druck:

ea Druck AG
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln
Telefon 055 418 82 82, info@eadruck.ch
Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 848 000 144
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a.A.
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.



Interesse  freiwillige Mitarbeit beim VFB oder bei der DFB AG



Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampfbaun-Furka-Bergstrecke. Ich weiss, dass meine Tätigkeit finanziell nicht entschädigt wird. Die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung ist jedoch gewährleistet. Meine Daten werden vertraulich behandelt.

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

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"/>	Dampflochheizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Dampflochführer (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Diesellochführer	<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 Gestebebetreuung (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) 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	DFB AG	Dampfbaun-Furka-Bergstrecke AG Herr Hansjörg Krapf Personalchef DFB AG Rosenaustrasse 6 CH-9200 Gossau Telefon: +41 71 385 54 06 Mobile: +41 79 232 42 43 personaldienst@dfb.ch
-------------------	---	---------------	---



LUNCH AN DER STRECKE...
 1: Dani Weiss, aus Untereggen (SG), Heizer
 2: Unbekannt
 3: Daniel Burri, Bütschwil (SG), Lockführer

4: Christina Mutschler, MuttENZ (BL), Info-Shop Oberwald
 5: Kurt Ammann, aus MuttENZ (BL), Info-Shop Oberwald
 6: Daniel Breidenbach, aus Buchs (AG), Sicherheitswärter

ANGETROFFEN



Der Film enthält auch Aufnahmen der einzigartigen Jubiläumsfahrten Brig-Oberwald-Gletsch mit Vierlok-Treffen HG 3/4 in Gletsch (2014), der Streckeneröffnung Oberwald-Gletsch (2010) sowie Einblicke in die Wagenwerkstatt in Aarau und in die DFB-Lokwerkstätte Uzwil (mit Aufarbeitung Vietnam-Loks HG 4/4)



②

NEU: Memo-Spiel mit 36 Bildpaaren
72 Kärtchen mit attraktiven vierfarbigen Bildsujets; Schachtelgrösse ca. 27 x 19 x 4 cm (LxBxH); Bildmotive: 30 DFB / 6 DVZO Mit Spielanleitung in D/F/E; Eigenverlag DFB
Das ideale Weihnachtsgeschenk für die ganze Familie CHF 27.50



③

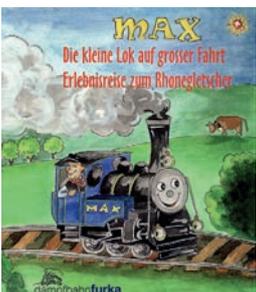
DFB-Bildkalender 2016
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen; Text dreisprachig D/F/E; 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 14.00**

① **NEU: DVD-Film „Furka-Dampfbahn“**
EK-Verlag / Suder Filmproduction
58 Minuten Spielzeit; Kommentar wahlweise in Deutsch, Französisch und Englisch
Erschienen 2015 **CHF 39.80**



④ **Kinder-Cap**
bestickt mit Lok „Max“; die Weite ist verstellbar
CHF 12.00





⑤ **Kinderbuch**
„Max, die kleine Lok auf grosser Fahrt“: Fünf Zeichenfiguren fahren von Realp nach Gletsch und erleben unterwegs allerlei Lustiges. 14 Seiten auf stabilem Karton gedruckt; DFB-Eigenverlag
CHF 17.00



⑥ **Plüschlok „Max“**, ca. 33 x 15 x 23 cm
Passend zum oben abgebildeten Kinderbuch; waschbar
CHF 20.00



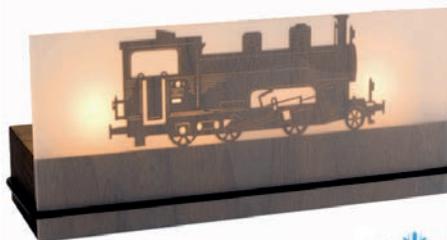


⑦ **TRIO-Weihnachtsaktion**
Alle drei Artikel zusammen **CHF 39.00**



BESTSELLER
Wieder erhältlich!

⑧ **Loki-Wecker:** Bei der eingestellten Weckzeit drehen sich die Räder und die Lok rattert, zischt und läutet. Grösse: 33 x 9 x 13 cm (LxBxH); Lieferung ohne Batterien (4 Stück des Typs „AA“ erforderlich). **CHF 55.00**



⑨ **Teelichthalter** für vier Kerzen:
Auf hauchdünnem Micro-Wood Nussbaum gelaserte DFB-Lok, präsentiert sich zwischen zwei Acrylglasscheiben und auf einem massivem Nussbaumsockel
Grösse ca. 26 x 10 x 4 cm
AKTION CHF 35.00





⑩ **Sweat-Jacke** DFB, schwarz, langarm, mit Reissverschluss und gesticktem Signet schwarz/rot mit Aufschrift „Dampfbahn Furka-Bergstrecke B.F.D.9 und 100 Jahre Brig-Gletsch“, Grössen S, M, L, XL **CHF 79.00**
Bitte gewünschte Grösse angeben.



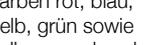


⑪ **Krawatte aus echter Seide**
rot mit gold/dunkelblauen Streifen und Dampf-lokomotive (DFB-Signet)
CHF 49.00



⑫ **Frühlingschal**
Baumwolle, mit aufgedrucktem DFB-Logo; Grösse 160 x 24 cm
Erhältlich in den Farben rot, blau, gelb, grün sowie hellgrau und aschgrau. **CHF 26.50**

Alle Schals sind im WebShop abgebildet.
Bitte gewünschte Farbe angeben.







⑬ **TRIO-Weihnachtsaktion**
Alle drei Artikel zusammen **CHF 129.00**

Hiermit bestelle ich: Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Stückzahl													
Grösse							Trio						Trio

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DADF 4/2015

Bestellung im WebShop: www.dfb.ch/shop

Per E-Mail: 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 zuzüglich Porto- und Verpackungskosten.

Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.

Telefon-Nummer oder

E-Mail-Adresse für Rückfragen