



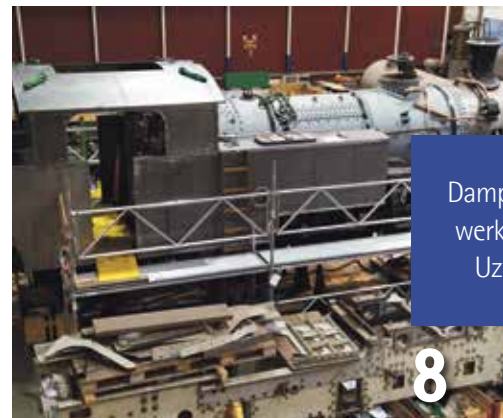
dampf an der furka



Jubiläums-
saison



4



Dampflok-
werkstatt
Uzwil

8



Delegierten-
versammlung

11



Geschichte
des Furka-
Scheitel-
tunnels

13

 **Actuel dès 16**

 **Sektionen ab 22**

Impressum 38



Bild von Ruedi Traub

Der Wald oberhalb
des Gleises ist eine
Wildruhezone. Sie darf
nur auf den Wegen
begangen werden.

Editorial

Jagd und Fauna rund um die Dampfbahn

Chasse et faune.

Oberhalb des Bahnhofs der DFB in Oberwald befindet sich die empfohlene Wildruhezone Nr. 1 Jostbach. Die Erste vom Osten nach Westen von 140 solcher Zonen im Kanton. Wildruhezonen schützen die Wildtiere vor Störung und sollen Wintersportler sensibilisieren, sich ausschliesslich auf traditionellen Routen zu bewegen, weil das Wild im Winterzustand seine Ruhe braucht. Wildtiere sind physiologisch bestens an den Winter angepasst und schränken ihre Bewegungsaktivität und damit den Energieverbrauch deutlich ein. Störung führt meist zu Fluchtverhalten und die Flucht im Schnee braucht viel Energie. Ist der Energieverbrauch grösser als die verfügbare Energie, führt dies zu Hunger und im schlimmsten Fall zum Tod. Das Kantonale Banngebiet 1 (KGB 1) erstreckt sich praktisch vom Start der DFB bis nach Gletsch. KGB sind Gebiete in welchen grundsätzlich nicht gejagt wird, davon ausgenommen sind beispielweise Hegeabschüsse. Patentjagd nennt man die Jagd, die man im Herbst ausübt. Jeder Interessierte kann das Patent über eine zweijährige Ausbildung und anschliessende Prüfung erwerben und auf dem gesamten Kantonsgebiet (ausgenommen die Banngebiete) jagen. Rund um die DFB ist der Wildbestand stabil, artenreich und (das Wichtigste) gesund sowie an den Lebensraum angepasst. Nicht zuletzt, dank einer gesunden Jagdplanung und verantwortungsvollen Jäger/-innen, welchen die Nachhaltigkeit nicht einfach egal ist.

Aux environs de notre chemin de fer, au dessus de la gare du DFB à Oberwald, se trouve Jostbach, zone recommandée de tranquillité du gibier No. 1. La première de ces quelque 140 zones réparties d'est en ouest du canton. Les zones de tranquillité du gibier protègent les animaux sauvages des dérangements et doivent inciter les amateurs de sport d'hiver à ne se déplacer que sur les itinéraires traditionnels, car le gibier a besoin de tranquillité à l'entrée de l'hiver. Les animaux sauvages sont adaptés physiologiquement à l'hiver et limitent nettement leurs déplacements, et donc leurs dépenses d'énergie. Un dérangement les pousse à fuir, et la fuite dans la neige nécessite beaucoup d'énergie. Si celle-ci est insuffisante, c'est la faim, et dans le pire des cas la mort. Le District Franc Cantonal 1 s'étend pratiquement du départ du DFB jusqu'à Gletsch. Les DFC sont des domaines dans lesquels la chasse est interdite, à l'exception, par exemple, des tirs de régulation. La chasse avec permis est la chasse pratiquée en automne. Chaque intéressé peut obtenir le permis, après une formation de deux ans et un examen, et chasser sur l'ensemble du territoire cantonal (à l'exception des Districts Francs). Aux environs du DFB, la population de gibier est stable, variée, saine et adaptée à son cadre de vie. Notamment grâce à une bonne planification de la chasse et à des chasseurs/-euses responsables, qui ne sont pas indifférents à la durabilité.

Hubert Blatter, Wildhüter Obergoms.

Hubert Blatter, garde-chasse Obergoms

Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2017 29.07.2017 Erscheint Ende August
Ausgabe 4/2017 14.10.2017 Erscheint Mitte November

Ausgabe 1/2018 30.12.2017 Erscheint Mitte Februar
Ausgabe 2/2018 28.04.2018 Erscheint Mitte Juni



Jubiläumssaison

Die DFB feiert 25 Jahre Fahrplanbetrieb

Von Urs W. Züllig, Geschäftsleiter DFB AG

Am 11. Juli 1992, also vor 25 Jahren, nahm die DFB den fahrplanmässigen Verkehr auf der ersten kurzen Teilstrecke von Realp nach Tiefenbach auf. 25 Jahre später sind an Wochenenden bis zu 4 Züge auf der ganzen Strecke zwischen Realp und Oberwald im Einsatz.



Mit dieser Entwicklung sind natürlich auch die Anforderungen in jeder Beziehung gewaltig gestiegen. Bereits das Halten des aktuell erreichten Stands erfordert beträchtliche Kräfte. Dies gilt für unsere Bahnanlagen und das Rollmaterial, welche zum Teil schon 30 Jahre oder bald 1/3 ihrer Lebensdauer in der Verantwortung der DFB gepflegt wurden. Natürlich trifft dies ebenfalls auf die erforderlichen finanziellen Mittel und stete personelle Erneuerung unserer „Froni-Organisation“ und die Ausbildung der Mitarbeitenden zu.

Zur Feier des 25-jährigen Jubiläums der Betriebsaufnahme gibt es verschiedene Angebote:

- Freitag 7. Juli:
VFB-Mitgliederfahrt zur Station Furka mit Risotoplausch (siehe Seite 7)
- Montag 10. Juli:
Vollmondfahrt mit Nachtessen auf der Station Furka ab / bis Andermatt (Dieseltraktion)
- Montag 7. August:
Vollmondfahrt mit Nachtessen auf der Station Furka ab / bis Andermatt (Dieseltraktion)
- Freitag 8. September:
Vollmondfahrt mit Nachtessen auf der Station Furka ab / bis Oberwald (Dampftraktion)

Die Angebote können beim VFB resp. beim Reisedienst gebucht werden.

Neuerungen im Angebot / Fahrplanänderungen Saison 2017

Der Wanderexpress fährt neu erst um 09.15 Uhr ab Realp und ermöglicht einen schlanken Anschluss für Gäste aus dem Goms. Um das Angebot auch wirklich attraktiv zu machen, sind ab dieser Saison alle Dieselmotoren mit den Gästekarten des Obergoms gratis benutzbar. Dies gilt neu auch für die Gäste von Andermatt - Ursern Tourismus.

Der Gletscher Zug als ideale Verbindung für „Gletsch Entdecker“ mit einem Aufenthalt von gut zwei Stunden an diesem magischen Ort verkehrt diese Saison an Samstagen und Sonntagen vom 22. Juli bis 3. September. Nach einem Umbau präsentiert sich die Schalterhalle im



Bild von
Urs W. Züllig

Ein Bubentraum geht in Erfüllung - spezielle Erlebnisse hinterlassen nachhaltige Erinnerungen.

Bahnhof Realp in der Saison 2017 als offener Raum. Die verglasten Billettschalter sind verschwunden. Souvenirs und Tickets können nun wahlweise an den beiden offenen Kassen gekauft werden. Dieser Umbau konnte infolge der finanziellen Restriktionen nur dank privater Initiative und Finanzierung realisiert werden. Herzlichen Dank!

Ebenfalls nur dank grosszügiger Unterstützung durch VFB Sektionen kann im Frühsommer 2017 die ersatzbedürftige Küche auf der Station Furka erneuert werden. Dank zeitgemässer Einrichtung eröffnen sich neue Möglichkeiten für gastronomische Angebote an diesem beliebten Haltepunkt inmitten der unberührten Berglandschaft.

Finanzielle Restriktionen - Jahr der Konsolidierung

Wie bekannt sollen die finanziellen Restriktionen in diesem Jahr zu einer Optimierung unserer Organisation

genutzt werden. Auch die Bautätigkeit wurde massiv reduziert. Grossunterhalt wird grundsätzlich nur noch als Projekt geplant, durchgeführt und abgerechnet. Projekte können nur dann gestartet werden, wenn diese durch Dritte (Sponsoren, VFB, SFB) vorfinanziert sind.

Der Buchungsstand lag bei Redaktionsschluss noch etwas hinter dem Vorjahr zurück, vor allem bei den Einzelreisenden. Mit der unmittelbar bevorstehenden Saison ist jetzt der richtige Zeitpunkt für eine gute Tat jedes einzelnen Vereinsmitglieds gekommen - konkret eine Reise zur Furka zu organisieren respektive jemanden zum Besuch unserer Bahn zu motivieren oder noch besser gleich zu begleiten. Es hat noch Plätze frei. Übrigens hat schon manche „DFB Karriere“ mit einem von einem Insider sorgfältig organisierten und damit ganz speziellen Besuch bei unserer Bahn begonnen...

Wann sehen wir uns an der Furka?

links
Bild von
Urs W. Züllig

Auch 2017 wird wieder gefeiert - die geschmückte Lok 4 auf der Station Furka.



Aktuelles

Kapitalschnitt bei der DFB AG

Von Ernst Künzli, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB AG) beantragt der Generalversammlung einen Kapitalschnitt. Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli erläutert die Beweggründe und beantwortet die wichtigsten Fragen für die Aktionärinnen und Aktionäre.

Jede Lokomotive unserer Dampfbahn, bzw. jeder Streckenteil, muss nach einer gewissen Zeit einer Generalüberprüfung, dem so genannten Grossunterhalt unterzogen werden. Bei dieser Gelegenheit wird Grundlegendes revidiert und auf den neusten Stand der Technik und in Einklang mit den geltenden gesetzlichen Vorschriften gebracht.

Nicht anders verhält es sich auch mit der finanziellen Struktur unserer Firma, der DFB AG. Nach mittlerweile 25 Jahren Betriebstätigkeit und nachdem über Jahrzehnte hinweg Verlustvorträge akkumuliert und vor sich her geschoben wurden, ist eine „Generalüberholung“ mehr als angezeigt. Ziel einer solchen Neuausrichtung muss sein, die Finanzen der Bahn langfristig auf gesunde Beine zu stellen, so dass inskünftig im Normalfall keine Verluste mehr anfallen sollten.

Dazu bedarf es verschiedener Anpassungen; der **Kapitalschnitt** ist **lediglich ein Teil** davon. Er verändert das optische Bild nach aussen und ist gleichzeitig Ansporn nach innen, die hohen Ambitionen einer so genannten „schwarzen Null“ am Jahresende zu erreichen. Dies wird allerdings nur möglich sein, wenn die Besucherfrequenzen gehalten, oder besser noch gesteigert werden können. Zudem wird der Grossunterhalt nur mit Hilfe

von Verein und Stiftung der DFB sichergestellt werden können. Dass dem so ist, sind sich mittlerweile alle Parteien bewusst und man arbeitet derzeit an einer einvernehmlichen Vereinbarung über die zukünftigen Beitragszahlungen.

Zurück zum Kapitalschnitt: Sofern ein solcher für künftige Jahresergebnisse von Nutzen sein soll, so muss er diese von „Altlasten“, sprich Verlustvorträgen, befreien und gleichzeitig dafür sorgen, dass die kommenden Belastungen, in Form von Abschreibungen, so gering wie möglich gehalten werden. Dies geschieht – wie vorgesehen – durch eine einmalige Sonderabschreibung per Ende des Geschäftsjahres 2016, indem insbesondere Investitionsgüter wie das Rollmaterial mit kürzerer Lebensdauer und grossen Abschreibungsbeträgen schneller auf den minimalen Buchwert zurückgeführt werden. Basierend auf unseren Berechnungen werden bei unserem Vorgehen die Jahresergebnisse ab 2017 zu rund der Hälfte von den heutigen Abschreibungen befreit.

Wie und in welchem Umfang wird nun dieser Kapitalschnitt vollzogen?

Geplant ist zuerst die Schaffung einheitlicher Wertpapiere. In unserem Fall sind dies Namenaktien mit einem einheitlichen Nennwert. Damit die oben erwähnte Reduktion der künftigen Belastung entsprechend erreicht werden kann, ist der einheitliche Nennwert neu auf CHF 20.- zu veranschlagen.

Was bedeutet dies für den einzelnen Aktionär?

Wir versuchen, die Auswirkungen für den Aktionär so gering

wie möglich zu halten. Zum einen hat er zwar ein Wertpapier mit einem nominal geringeren Nennwert, was auf den ersten Blick zwar als störend empfunden werden kann, doch wird dadurch weder das Stimmrecht des Einzelnen eingeschränkt, noch der durch seine Aktien verkörperte materielle Gegenwart verringert. Wir sprechen in diesem Zusammenhang vom inneren Wert der gehaltenen Aktien; dieser beinhaltet neben dem eigentlichen Rollmaterial und den Bahnanlagen ebenso den Erlebniswert einer fahrenden historischen Bahn, welche von einer Vielzahl an Freiwilligen Jahr für Jahr in Schwung gehalten wird. Es geht hier also lediglich um die Form der Darstellung. Beim aktuellen Nennwert müssen die aufgelaufenen Schulden vorgängig abgezogen werden, um den inneren Wert aufzuzeigen, nach Kapitalschnitt sind diese im Nennwert bereits berücksichtigt (Brutto-/Nettoprinzip). Desgleichen bleibt auch ihre bisherige Stimmkraft unverändert. Bisher entsprach ein Nennwert von CHF 50.- einer Aktienstimme, neu genügen bereits CHF 20.-, um die Stimme an der Generalversammlung erheben zu können.

Wie erfolgt dieser Aktientausch und was wird dem Aktionär ausgehändigt?

Zur Vereinfachung unserer Administration und damit zur Reduktion unserer internen Kosten und Portospesen werden die neuen Aktien nur noch buchmässig geführt. Der Aktionär erhält eine Bestätigung über die auf seinen Namen bei uns eingetragenen Aktien. Da aber viele von Ihnen die heutigen, schön gestalteten, Aktien als Sammlerobjekte halten, werden wir dafür sorgen, dass Sie diese behalten können und nicht zurückgeben müssen. Aus Sammlersicht werden diese dadurch noch an Attraktivität gewinnen, da inskünftig physisch keine neuen Aktien mehr ausgegeben werden.

Wie gestaltet sich der gesamte Ablauf?

Nach Genehmigung der neuen Statuten, sowie der Wandlung der PS und Inhaberaktien durch die Aktionärsversammlung 2017, erfolgt die entsprechende Publikation im Handelsregister. Die Modalitäten der Umwandlung werden teils in der Einladung zur GV, teils an der Aktionärsversammlung selbst, bekanntgegeben. Die Mitteilung des GV-Entscheidunges und die Auswirkung daraus für den einzelnen Aktionär, erfolgen dann im 2. Halbjahr 2017.

Fazit: Mit dem Kapitalschnitt wird die Messlatte für die drei Organisationen der DFB vorgegeben. Diesbezüglich hat jede ihren Beitrag dazu zu leisten, dass in den kommenden Jahren keine Verluste mehr ausgewiesen werden müssen. Nach aussen schaffen eine bereinigte Bilanz und ein ausgeglichenes Ergebnis die Voraussetzungen dafür, dass potentielle Kapitalgeber wieder bereit sein werden, ihr Geld in eine attraktive, langfristig überlebensfähige DFB AG zu investieren. Es bleibt demnach zu hoffen, dass sich die Aktionäre den vorzuschlagenden Schritten des Verwaltungsrates anschliessen und die entsprechenden Anträge anlässlich der Aktionärsversammlung 2017 gutheissen werden.

VFB-Jubiläumsanlass

„25 Jahre Furka-Bergstrecke“

Von Beat J. Klarer, VFB ZV-Marketing

Am 11. Juli 1992 hat die Dampfbahn Furka-Bergstrecke den Fahrplanbetrieb aufgenommen. Der erste Dampfzug, gezogen von der HG 2/3 Weisshorn, fuhr von Realp nach Tiefenbach. 25 Jahre später wollen wir dieses Jubiläum feiern. Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) organisiert organisiert eine Extradampffahrt mit der Lok „Weisshorn“ zur Furka. Diese Extradampffahrt und das Rahmenprogramm werden zu einem Sonderpreis für alle VFB-Mitglieder angeboten. Gerne laden wir Sie wie folgt zu diesem Anlass ein:

Freitag, 7. Juli 2017

- Abfahrt in Realp mit Extradzug um 10.45 Uhr.
- Mittagessen auf der Furka. Risotto offeriert durch den VFB ZV. Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmer.
- Rückkehr nach Realp um 15.15 Uhr.
- Besichtigung der Depotanlagen in Realp und Vorstellung der laufenden und geplanten Projekte der Dampfbahn.
- Ende der Veranstaltung um ca. 16.30 Uhr.

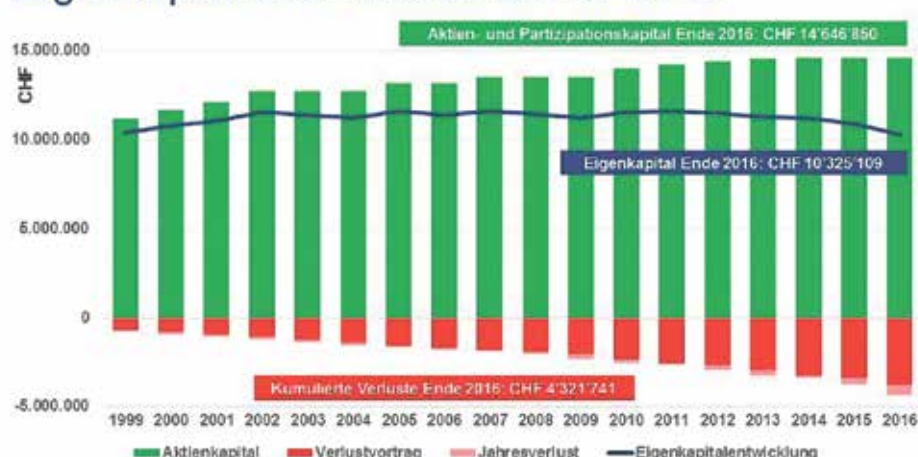
VIP-Fahrpreis inkl. Risotto auf der Furka (ohne Getränke) für Vereinsmitglieder 30.00 CHF, Kinder 15.00 CHF, Begleitpersonen (Nicht-Mitglieder) 45.00 CHF.

Fahrausweis: Mitgliederausweis und Post-Quittung oder Bankbeleg gelten als Fahrkarte.

Anmeldung durch Einzahlung des Fahrpreises auf das Post-Konto 19-11643-1 oder IBAN CH07 0900 0000 1901 1643 1 mit dem Vermerk „25 Jahre“ bis am 30. Juni 2017. Es stehen nur 100 Plätze zur Verfügung (über die Zuteilung entscheidet die Reihenfolge der Zahlungseingänge).

Für Fragen steht Ihnen unser ZV Marketingleiter Beat Klarer (079 448 04 04) gerne zur Verfügung. Wir wünschen Ihnen heute schon einen erlebnisreichen Tag unter Gleichgesinnten und herzlich willkommen auf der DFB.

Eigenkapital und Verluste der DFB AG





Projekte

Zu Gast in der Dampflokwerkstätte Uzwil

Von Andreas Huwiler, Präsident VFB Sektion Ostschweiz

In der Dampflokwerkstätte Uzwil nähert sich die Aufarbeitung der HG 4/4 Nummer 704 dem Abschluss. Die Vorfreude ist gross, auch wenn noch einige Arbeit geleistet und Geldspender gefunden werden müssen.

Die VFB Sektion Ostschweiz hat das Glück für Sitzungen und die Hauptversammlung jeweils die Infrastruktur der Dampflokwerkstätte Uzwil nutzen zu dürfen. So konnten wir in den letzten Jahren und Monaten mit grossem Interesse, aber ohne grosses technisches Verständnis die beeindruckenden Arbeiten und die nun auch für einen Laien sichtbaren Fortschritte an den Vierkupplermaschinen HG 4/4 beobachten. Es ist eindrücklich was für eine professionelle Arbeit mit reiner Freiwilligenarbeit erreicht werden kann. Zu der Werkstätte Uzwil und den aktuellen Arbeiten hat Andreas Huwiler, Präsident der VFB-Sektion Ostschweiz, für das «Dampf an der Furka» den stellvertretenden Projektleiter Markus Staubli befragt:

Seit wann bist du bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke aktiv und was war ausschlaggebend für dein grosses Engagement in der Dampflokwerkstätte?

Markus Staubli: Ich bin seit 1990 bei der Dampfbahn aktiv. Anfänglich arbeitete ich an Samstagen oder tageweise in Realp für die Bauabteilung. Mit der Eröffnung der Werkstatt Chur zog es mich immer mehr in die Dampflokwerkstatt. Die Mechanik dieser Lokomotiven hat mich schon immer fasziniert.

Was sind deine Hauptaufgaben in der Werkstätte?

Ich bin Stellvertreter des Projektleiters HG 4/4 Jakob Knöpfel und bin verantwortlich für die Konstruktionen von Neuteilen.

Warst du schon von Beginn an in dieser Funktion in der Werkstatt tätig?

Nein, am Anfang habe ich in Chur mechanische Arbeiten ausgeführt, Drehen, Fräsen, Montagearbeiten. Um das Jahr 2000 haben wir die Fahrwerke und Antriebstränge von Lok 1 und 9 revidiert. Da hat es mir den Ärmel total hinein gezogen. Durch die Möglichkeit, bei meinem Arbeitgeber Teile für die Lokomotiven herstellen zu können, war ich mit der Anfertigung von Teilen wie Achskisten, Schub und Kuppelstangen sehr stark gefordert. Wir stellten auch eine neue Triebachse mit den Halschen Gegenkurbeln her. Die Zeichnungen wurden noch von Hand

oder von Kollegen auf dem 2D-CAD hergestellt, was sehr viel Zeit brauchte.

Mit der Einführung vom 3D-CAD Inventor von Autodesk in unserer Firma erhielt ich die Möglichkeit, dieses System auch für die DFB zu nutzen. So konstruierte ich viele Teile für die Revision der Lok FO4. Eines Tages kam Martin Steuer von Autodesk mit zwei Kollegen nach Chur zu Besuch. Sie zeigten uns ihr HG 3/4 Modell, das sie in Arbeit hatten. Dabei stellte mir Martin Steuer die Möglichkeit vor, dass wir für unsere Werkstätte einige CAD Lizenzen mit Serveranbindung erhalten könnten. Somit war der Grundstein gelegt, dass wir zu Dritt die Konstruktionen für die HG 4/4 erstellen konnten. Ohne die Unterstützung von Autodesk wäre das gar nicht möglich geworden. Heute sind Martin Steuer, Dieter Hämmerli und ich für die Zeichnungen verantwortlich.

Hat es dich nie gereizt selber als Heizer oder Lokführer auf den durch euch revidierten Loks zu fahren?

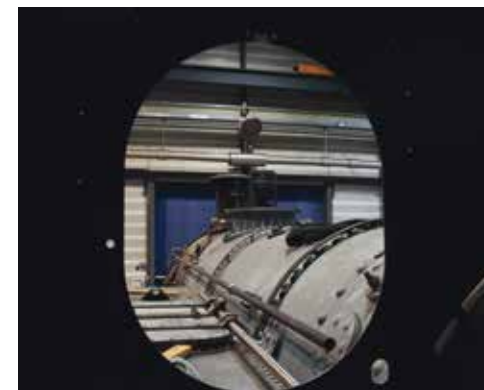
Gereizt schon, aber mein Pensum für die Werkstatt ist so hoch, dass ich nicht noch weitere Tätigkeiten nebst Familie und Beruf annehmen kann. Ich stehe noch 80% im Berufsleben und leite eine Abteilung mit 18 Mitarbeitern. Einen Tag in der Woche investiere ich für die DFB als Fronarbeiter.

Wieso entschied man sich nach dem früheren Standort Chur, den man aufgeben musste, für Uzwil als neuen Standort?

Wir hatten drei Angebote für einen neuen Standort. In Uzwil stimmten die Grösse und die Ausstattung. Die anderen beiden schieden aus Kostengründen aus. Zudem kommen mehr als die Hälfte unserer Mitarbeiter aus der Region Ostschweiz und Zürich. Die Nähe zur Firma Bühler war auch ein wichtiger Grund. Wir haben die Möglichkeit Werkzeuge und Dienstleistungen zu nutzen. Durch den Standort Uzwil konnten wir die Übernachtungskosten massiv reduzieren.

Wie viele Personen arbeiten regelmässig in Uzwil und wie oft finden diese Arbeitseinsätze statt?

Es sind jeweils um die 25 bis 30 Personen in Werkstatt, Büro und Küche. Wir arbeiten alle zwei Wochen von Donnerstag bis Samstag. Dazwischen finden immer wieder einzelne Arbeitstage statt. Wir haben ein Team von 62 Leuten.



Andreas: Was sind die Hauptunterschiede der HG 4/4 zu den bis jetzt im Einsatz stehenden HG 3/4?

Die HG 4/4 haben vier gekuppelte Achsen, ein Zahnradantrieb System Winterthur und eine grössere Leistung als die HG 3/4 mit ihrem Antrieb System Abt.

Aktuell verfügt die DFB über drei betriebsbereite HG 3/4 (ex. BFD/FO) und eine HG 2/3 (ex. VZ). Wieso werden überhaupt weitere Dampflokomotiven benötigt?

Zurzeit hat die Dampfbahn keine Reservelokomotive. Fällt eine Lokomotive aus, so entsteht ein enormer Druck weil die Maschine innert kürzester Zeit wieder in den betriebsfähigen Zustand versetzt werden muss. Mit den beiden HG 4/4 ergibt sich die Möglichkeit, einen geordneten Revisionsrythmus einzuführen. Hauptrevisionen für die eine Maschine (im System Fronarbeiter) für einige Jahre ausser Betrieb genommen werden muss, können aus Platzgründen nicht in Realp ausgeführt werden. Dort sind nur Revisionen R1 und R2 möglich die jeweils auf Saisonbeginn abgeschlossen sein müssen. Im Weiteren ist zu bedenken, dass unsere Dampflokomotiven über 100 Jahre alt sind. Ohne schwarz zu malen, sind an so alten Maschinen Schäden möglich, deren Beseitigung mehrere Monate in Anspruch nehmen.

Aber auch das Objekt HG 4/4 an und für sich ist interessant. Es vervollständigt die Sammlung der Dampflokomotiven mit getrenntem Antrieb für gemischten Zahnrad und Adhäsionsbetrieb welche von der SLM hergestellt wurden. Das Antriebssystem Winterthur ist der technische Höhepunkt im Bau von Zahnrad-Dampflokomotiven.

Wie viele ehrenamtliche Mannstunden wurden 2016 in der Werkstätte Uzwil geleistet?

Wir haben 12'182 Stunden geleistet. Das entspricht ca. 7 Vollzeitstellen. Die Arbeit, welche wir zu Hause leisten, ist nicht eingerechnet. Das betrifft hauptsächlich Vorbereitungsarbeiten für die nächsten Einsätze, Einkauf, Administration, Konstruktion, Produktionsbegleitung und vieles mehr. Ich wage zu sagen, dass wären dann sicher noch einmal 3 Vollzeitstellen. Total über alle Jahre haben wir in Chur und Uzwil 152'641 Stunden geleistet.

Könnte man solche Lok-Revisionen nicht einer auf diese Arbeiten spezialisierten Firma übergeben und sich auf die Arbeiten an der Furka konzentrieren?

Die DFB hat mehr als einmal damit nicht die besten Erfahrungen gemacht, denn es gibt zurzeit keinen Anbieter, der die nötige Erfahrung für die Revision von Zahnradlokomotiven hat. Ein DFB Kollege hat mir einmal gesagt: Eure Leistung besticht durch Qualität. Das Beispiel ist die Lok 4. Sie ist nun 10 Jahre im Betrieb und hatte sehr wenige Störungen. Eine Revision in dieser Grössenordnung würde gegen einen zweistelligen Millionenbetrag gehen.

Welche Bauteile/Komponenten haben euch bis heute am meisten Kopfzerbrechen und Probleme in der Umsetzung bereitet und was war die Schwierigkeit?

Ich würde nicht über Kopfzerbrechen und Schwierigkeiten sprechen. Der Zylinderblock, die Feuerbüchse aus Kupfer, der Rahmen und die Wasserkasten haben uns stark

links
Gesamtansicht der
HG 4/4 Nr. 704 mit
Führerhausdach

Sicht aus dem
Führerhaus

rechts
Markus Staubli,
Stellvertretender
Projektleiter HG 4/4



gefordert. Das macht aber auch sehr viel Freude, wenn man das Resultat am Schluss betrachtet.

Die Nr. 704 ist nun auch für mich als Laie langsam aber sicher als Dampflokomotive erkennbar. Welche Arbeiten stehen bis zur Inbetriebnahme an der Furka noch an? Das ist so wie beim Hausbau. Irgendwann ist das Dach aufgesetzt und man hat das Gefühl, jetzt geht überhaupt nichts mehr. Wir sind nun am Innenausbau. Das ist

natürlich symbolisch gemeint. Aber die kleinen Details geben sehr viel Arbeit.

Erwartet Ihr bis zur Fertigstellung der Lok noch weitere grössere Hürden? Nein, wir sehen nun nach 11 Jahren das Ende der Revision auf uns zukommen. Einzige Hürde ist der Zeitpunkt der Fertigstellung.

Die Lok und die verbauten Teile sehen wie neu aus. Kann man beziffern wie hoch der Anteil an Originalteilen bzw. der neu hergestellten ist? Halb alt und halb neu.

Wie viele Tonnen Kohle und wie viele Liter Wasser werden die Vierkuppler fassen können? Die Lok fasst 1,8 Tonnen Kohle und total 4000 Liter Wasser.

Sind für den Einsatz dieser Dampflokomotiven, die nie an der Furka verkehrten, noch Anpassungsarbeiten an den Gleisanlagen oder an der Infrastruktur nötig? Diese Arbeiten wurden schon alle durch die Bauabteilung der DFB erledigt. Die Lokomotive kann auf dem ganzen Streckennetz uneingeschränkt verkehren.

Wann können wir die erste Maschine an der Furka bestaunen? Schon bald. Wir lassen uns aber nicht unter Druck setzen. Es ist unsere Freiwilligenarbeit. Diese muss Spass machen und die Qualität muss stimmen. Es darf auch etwas Druck herrschen, aber sicher nicht zu viel. Um diesen Druck etwas zu lindern, sammeln wir seit 1998 für die Werkstätte Geld. Die erste Spende wurde am 17.07.1998 mit CHF 30.- verbucht. Wir entlasten unsere Werkstattkosten jedes Jahr im Schnitt mit CHF 50'000. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Werkstatt möglichst selbsttragend zu finanzieren. Darum sind wir auf jede weitere Spende angewiesen.

**Spenden nehmen wir gerne auf folgendem Konto entgegen:
Raiffeisenbank Urner Oberland (60-3263-3)
IBAN CH77 8143 3000 0019 2551 0 mit Vermerk
„Spende Werkstatt Uzwil“
Besten Dank im Voraus!**

Ich danke dir Markus für die Erläuterungen und dem ganzen Team in Uzwil für den einmaligen Einsatz und wünsche euch einen guten Schlusspurt bei der Nr. 704 und alles Gute für die Zukunft. Auch ich möchte mich bei allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen der Werkstatt Uzwil für ihren Einsatz bedanken, sowie bei der DFB AG für das uns entgegen gebrachte Vertrauen, dem 1000er Club und der Stiftung für die Projektfinanzierung und der VFB-Sektion Ostschweiz für die Unterstützung.

Aus dem Verein

VFB-Delegierte bestätigen ZV klar und sind bei Priorisierung der Wagenremise geteilt

Von Julian Witschi, VFB ZV-Kommunikation, und Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident

An der Delegiertenversammlung vom 22. April 2017 in Olten haben 40 Delegierte aus allen 21 Sektionen des VFB teilgenommen. Sie bestätigten den Zentralvorstand klar, zeigten sich aber bei der Priorisierung der Wagenremise geteilter Meinung.

Der Jahresbericht des Zentralvorstandes, die Rechnung 2016, die Berichte von Revisionsstelle und Geschäftsprüfungskommission (GPK) wurden einstimmig oder praktisch einstimmig genehmigt und die Décharge einstimmig erteilt. Der Jahresbericht findet sich auf unserer Internetseite www.dfb.ch/verein unter der Rubrik Aktuell. Die GPK schlug dem Zentralvorstand vor, ein Musterreglement für die Spesenregelungen in den Sektionen zu entwerfen. Und er solle die Zusammenhänge und Verantwortlichkeiten bei den Bahnwagen abklären, die von der Wagenwerkstätte Aarau revidiert wurden und weiterhin im Eigentum der VFB Sektion Aargau sind.

Der VFB spielte auch im vergangenen Jahr wieder eine zentrale Rolle bei der Finanzierung der Dampfbahn. Dies alles ist nur möglich dank der Unterstützung der rund 7600 Mitglieder: Zusätzlich zum jährlichen Fixbeitrag von CHF 200'000 an den Betrieb der DFB AG unterstützte der Verein Projekte des Grossunterhaltes mit CHF 274'103. Weitere CHF 100'000 wurden der Stiftung SFB für die noch offene Forderung der DFB AG für die Strecke Gletsch-Oberwald überwiesen. Zusätzlich wurden CHF 20'000 zugunsten des Projektes Wagenhalle an die VFB Sektion Aargau bezahlt. Der Rest der Einnahmen floss in die Sektionsaktivitäten, für Messen- und Werbeaktionen sowie den Druck der Zeitschrift „Dampf an der Furka“, während die administrativen Aufwände tief blieben. Unter dem Strich stand ein Gewinn von CHF 8'258,48.

Patt bei Antrag zur Wagenremise

Bei den Wahlen ist VFB-Präsident Robert Frech mit grosser Mehrheit ebenso wie die fünf weiteren Mitglieder des Zentralvorstandes im Amt bestätigt worden. Knapp fiel dagegen das Verdikt zu den drei Anträgen der VFB Sektion Aargau für eine Wagenremise in Realp aus. Zwei wurden knapp abgelehnt, einer mit 16 Ja gegen 16 Nein und 8 Enthaltungen weder angenommen noch abgelehnt. Gemäss Statuten wurde dieser Antrag vertagt. Die nächste Delegiertenversammlung wird also nochmals darüber abstimmen, ob sich der Verein dafür einsetzen soll,

dass der Realisierung der Wagenremise Realp höchste Priorität eingeräumt wird. Bis dahin will der Zentralvorstand die geplante Vereinbarung mit der DFB AG und der Stiftung SFB über die Mitfinanzierung des Grossunterhalts voranbringen, womit eine Priorisierung der Projekte verbunden ist.

Über die finanzielle Situation der DFB wurden die Delegierten von Robert Frech, der auch Verwaltungsrat der DFB AG ist, sowie von Jörg Wiederkehr (Leiter Controlling der DFB AG) orientiert. Bauchef Reto Brehm informierte über die wichtigen Grossunterhalt-Projekte und schilderte an einem Beispiel, wie hier vom Kostenvorschlag über die Abrechnung bis zur Dokumentation die Abwicklung erfolgen wird.

Der VFB unterstützt im laufenden Jahr gemäss dem von den Delegierten genehmigten Budget 2017 wiederum den Betrieb der Dampfbahn mit CHF 200'000. Zudem stellt er CHF 57'000 für eine weitere Tranche zur Remo-



Bild von Ruedi Traub

VFB-Präsident Robert Frech führte durch die DV

von oben nach unten

Injector für Kessel

Führerhausdach

Blick ins Führerhaus





Bilder von
Bernd Hillemeyr

40 Delegierte
aus allen 21
VFB-Sektionen
nahmen teil

Beim Apéro ist
Zeit für
persönliche
Kontakte



torisierung des Tmh 985 bereit. CHF 20'000 werden für die Wagenhalle reserviert. Weitere CHF 85'000 sind für die Totalerneuerung von gut 300 Meter Gleis vorgesehen. Im Jahr 2018 geplant sind eine letzte Tranche von CHF 40'000 an den Tmh 985, von CHF 66'000 an die Sanierung des Scheiteltunnels und CHF 36'000 für Stützwerke.

Weiter wurde beschlossen, die Mitgliederbeiträge im Jahr 2018 unverändert zu belassen. Beim Apéro und dem gemeinsamen Mittagessen hatten die Teilnehmer Zeit für persönliche Kontakte und den Austausch zwischen den Sektionen.

Fusion der VFB-Sektion Graubünden mit der VFB-Sektion Ostschweiz

Die VFB-Sektion Graubünden hat an der Generalversammlung vom 18. März 2017 im Hotel Schweizerhof in Landquart die Fusion mit der VFB-Sektion Ostschweiz beschlossen. Die Sektion Ostschweiz hiess die VFB-Mitglieder aus Graubünden willkommen. Sie will im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch in Graubünden aktiv werden. Der Zentralvorstand ist froh über diese Lösung. Leider hat sich die Basis an Aktiven in dem weitverzweigten Bergkanton nicht genügend erweitern lassen, nachdem der ZV 2010 einen Neuanfang gestartet und ZV-Finanzchef Pepi Helg das Amt des Sektionspräsidenten übernommen hatte.

Bahngeschichte

Der schwierige Bau des Furka-Scheiteltunnels

Von Reto Brehm, Leiter Abteilung Bau der DFB AG

Der Furka-Scheiteltunnel ist seit jeher das Sorgenkind der Bahngesellschaften an der Furka. Die schwierigen geologischen Gegebenheiten erfordern weiterhin Sanierungsmassnahmen. In einem ersten von zwei Artikeln schauen wir auf den Bau des Tunnels zurück, der bereits mit einem Fehlschlag begann.

Nachdem die Transitachsen am Gotthard und Simplon gebaut waren, drängte in der Talfurche Rhein-Rhone nicht der zunehmende Transitverkehr auf einen Schienenweg, sondern der Tourismus. Zwei Hindernisse standen im Weg: Während der Oberalp-Pass eine offene Linieneinführung erlaubte, war dies an der Furka nicht möglich. Denn der «Blaue Berg» weist beidseits sehr steile Flanken auf, die sich dem Bahnbau als unüberwindliche Barriere entgegenstellen. Scheiteltunnels liegen somit im Kulminationsbereich von natürlichen Gebirgsübergängen, im vorliegenden Fall auf über 2000 Höhenmetern. Mit relativ langen Anfahrtsrampen konnte dem Zweck einer Touristenbahn entsprochen werden und damit die Fahrt durch das Gebirge auf eine minimale Länge von 1874 Metern erreicht werden.

Das Bauwerk blieb unvollendet, ehe 1925 mit der Weiterführung und Fertigstellung begonnen werden konnte. Einleitend muss erwähnt werden, dass an Stelle der alten Gesellschaft «Brig-Furka-Disentis-Bahn» nun eine Neue trat, nämlich die Furka-Oberalp-Bahn (FO). Das unter der Führung von Ingenieur Marquerat gebildete Konsortium, dem Walliser, Urner, Berner und Bündner angehörten (auch die RhB), begann mit dem Wiederaufbau der gesamten Linie. Am 30. April 1925 fand eine Begehung des Furkatunnels statt, um sich bezüglich der Rekonstruktion zu informieren.

Bereits am 12. Mai 1925 lagen Offerten und erforderliche Pläne vor, die einen sofortigen Arbeitsbeginn ermöglichten und am 15. Mai erfolgte die Arbeitsvergabe. Ingenieur Louis Rovida, der zuvor beim Bahnbau Chur-Arosa mitgewirkt hatte und einen heiklen Abschnitt im Bünd-

Das erste Portal wurde zugeschüttet. Nach etwas graben kamen die Baugleise zum Vorschein.



Obwohl dieser Durchstich in der Bedeutung als Wegbereiter für den Schienenweg zwischen Reuss und Rhone beachtenswert ist, kann er nicht mit den grossen Tunnelbauwerken durch die Alpen verglichen werden. Heute verbindet sich mit dem Wort Tunnelbau der Ausdruck Spitzengeschwindigkeit, Technik aufs modernste organisiert und spezialisiert. Für den Menschen im Tunnelbau hat sich vieles zugunsten seiner Sicherheit verbessert. Trotzdem sind Tunnelbauten ein risikoreiches, technisches Unterfangen geblieben. In den ersten Jahrzehnten des Tunnelbaues waren stets eine Vielzahl von Arbeitern auf den Baustellen im Einsatz. Sie kämpften gegen den Berg, oft in unwirtlichen Gebirgsgegenden.

Noch im Winter 1913 wurde im Furka-Scheiteltunnel, der von der Aussenwelt abgeschlossen war, emsig gearbeitet, um das Werk zu vollenden. Ein erster Bauunterbruch erfolgte bei Kriegsausbruch. Im 1915 konnte die Arbeit erneut aufgenommen werden und der Durchschlag erfolgte am 25. September, um 21.30 Uhr. Finanzielle Gründe und die wirtschaftliche Lage zwangen erneut, den Furkatunnel zu verlassen.

Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen» Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

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

Mitfahren
2017 verkehren die Dampfzüge vom 24. Juni bis 8. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, über dfb.ch oder Telefon 0848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), 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, Rosenastrasse 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
PostFinance AG, 3030 Bern
PC 60-29 30 80-2
IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2
Kontoinhaber:
Stiftung Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

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!





ner Schiefer zu bewältigen hatte, war der richtige Mann für den Furkatunnel. Als Oberingenieur amtierte Erminio Bernasconi von der RhB und als Bauführer wirkte Albert Gottofrey, ein Ingenieur aus dem Kanton Waadt.

Zu den Arbeiten im Tunnel gehörten das Aufräumen, beidseitiger Strossenausbruch und der Bau der Widerlager auf 170 Metern Länge. Ausserdem mussten 80 Meter Widerlager einseitig erstellt werden und teilweise galt es das Gewölbe und die Widerlager einzubauen. Zudem wurden die Portale beidseits des Tunnels verlängert. Nachdem auch ein Drainage-Zementrohr gelegt worden war konnte mit dem Oberbau begonnen werden. Ein Versuchsstollen, der etwas weiter nördlich lag als die vorhandene Linienführung, musste infolge grosser Druckerscheinungen aufgegeben werden, und es begannen geologische Untersuchungen.

Prof. Dr. Buxtorf aus Basel leitete die geologischen Abklärungen und dabei stellte es sich heraus, dass dieses Vorgehen dem Baubeginn hätte vorangehen sollen, um Zeit und Kosten zu sparen. Entsprechend dem Gutachten wurde die Tunnelachse um 90 Meter südlich verlegt. Rund 1'000 Meter vom Westportal ins Innere des Berges verlief der Vortrieb ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Danach begann eine Störzone wo sich Druckerscheinungen bemerkbar machten, die Widerlager verformten und zudem das Gewölbe in Mitleidenschaft zogen.

Zonenweise musste das wenig qualitativ gebaute Werk entfernt und ersetzt werden. In der Zone des wenig standfesten Gesteins mussten auf einer Länge von 170 Metern die Strossen abgetragen werden. Der Zustand von Baustelle und Tunnelröhre, wie ihn die Franzosen zurückliessen, lässt erkennen, dass das Gewölbe sofort nach dem

Bauablauf, Unglücksfälle

1908 Konzession erteilt

Herbst 1910:
Baubeginn Muttbach

Sept. 1911, Geologisches Gutachten
Ende 1911, Neue Linienführung mehr
südlich, erstes Portal wurde aufgege-
ben.

Sommer 1914 Projektänderung

Durchschlag am 25. Sept. 1915

Zeitungsberichte (Walliser Bote)

11. Jan. 1911: «Noch ist kein Spatenstich getan, der Tunnelanfang in Gletsch abgerechnet»

13. Jan. 1912: «Die Tunnel-Arbeiten wollen nicht gelingen, wenn auch die Richtung geändert wurde. Man findet hier wie dort nur Lehm- und Schluffmassen statt Felspartien.»

13. Jan. 1912: Am Tunneleingang geht eine Staublawine nieder und begräbt einige Arbeiter, die bis auf einen heil davonkommen.

17. Aug. 1912: Im Furkatunnel sind 200 Arbeiter beschäftigt.

22. Januar 1913: Durch einen auf dem Schnee ausgelegten Draht besteht nun eine Telefonverbindung zur Tunnelbaustelle. Dadurch werden die Meldungen schneller und präziser.

5. April 1913: An der Furka gehen drei grosse Lawinen nieder. Eine trifft die Sägerei, wo 6 Arbeiter beschäftigt sind. Alle werden fortgerissen. Man findet bald drei Leichen und zwei Verletzte. Eine Leiche kann noch nicht aufgefunden werden. 200 Arbeiter sind 12 Stunden lang im Tunnel eingeschlossen, bis man den Eingang wieder freimachen kann. Der materielle Schaden ist sehr gross, weil die Arbeiten einweilen eingestellt werden müssen.

13. August 1913: Im Furkatunnel geht eine Sprengladung zu spät los, als sich bereits einige Arbeiter der Stelle nähern. Zwei von ihnen werden getötet, drei verletzt.

3. September 1913: Der Landjäger von Ried-Mörel wird beim Eingang des Furkatunnels von einem herabrollenden Stein so arg verletzt, dass man an seinem Aufkommen zweifelt.

Einrichtung Gegenortbetrieb Ost (nach Fertigstellung der ersten Steffenbachbrücke). Bedingt neue Gefällsanlage.

17. Juni 1914: Es erfolgt wiederum ein Einsturz. Der Schaden ist gross, doch nicht so, wie man anfangs meldete. "Es gibt glücklicherweise nur einen Todesfall".

14. September 1915: Im Furkatunnel werden zwei Italiener durch eine Explosion so schwer verletzt, dass man an ihrem Aufkommen zweifelt. (11 Tage vor Durchschlag!)

29. September 1915: Der Walliser Bote meldet mit 4 Zeilen den Durchschlag am Furkatunnel.



Sprengkammern im Tunnel

Im Furka-Scheiteltunnel gibt es Spuren des Reduits. Das hat uns Hans Peter Stolz berichtet, nachdem „Dampf an der Furka“ in der vorletzten Ausgabe die ehemalige militärische Seilbahn unweit der Sidelenbachbrücke in Erinnerung gerufen hat. Hans Peter Stolz durchquerte im Jahr 2009 begleitet von einem DFB-Vertreter zusammen mit ein paar Kollegen der Schweizerischen Gesellschaft für Historische Bergbauforschung (www-sghb.ch) den Scheiteltunnel zu Fuss. „Dabei habe ich bemerkt, dass im Bereich des westlichen Tunneleingangs sich einst ein (vermutlich permanentes) Sprengobjekt befand. Die Sprengkammern, beidseitig des Tunnels, sind noch vorhanden, anstelle von Sprengstoff sind sie jetzt mit Kalksandsteinen gefüllt“, schreibt Stolz.

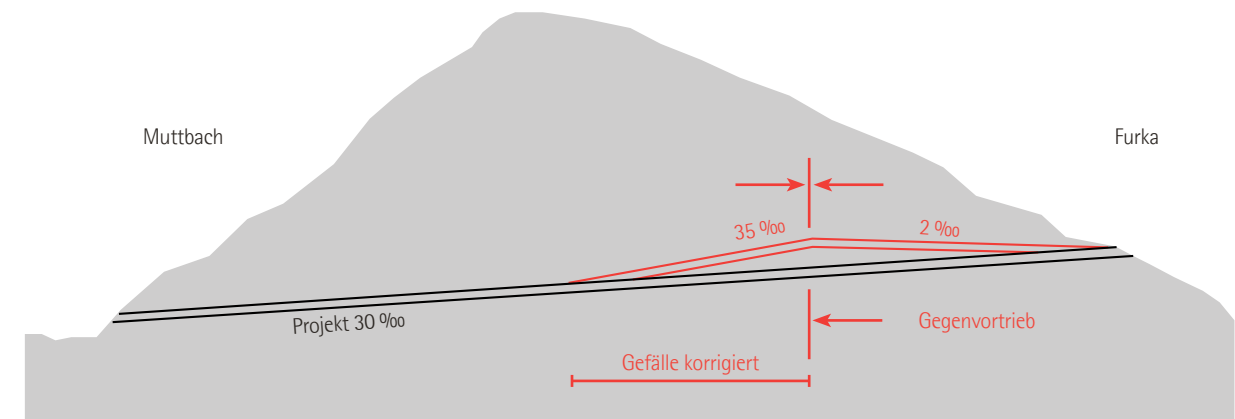
Ausbruch aus Sicherheitsgründen ausgemauert wurde. Dabei setzte man das Gewölbe seitlich auf die Strosse ab. Der Abtrag der Strosse gestaltete sich insofern technisch kompliziert, weil das Gewölbe unterfangen werden musste. Die Mauerung der Widerlager hatte unverzüglich zu erfolgen. Hierzu sei erwähnt, dass die erforderlichen Steine vom Talboden bei Gletsch stammen. Den Transport der gehauenen Steine von Gletsch bis zur Baustelle besorgten Pferdefuhrwerke.

Mit rund 255 Arbeitern wurden die Arbeiten vorangetrieben und dies vorwiegend während der Sommermonate. Die finanzielle Situation der ersten Gesellschaft hatte auch Auswirkungen auf den Bauverlauf und die Qualität

der geleisteten Arbeit. Dass die Bauarbeiten unter den Franzosen auch im Winter fortgeführt wurden, erstaunt, weil die Belegschaft des Tunnelbaus während Monaten von der Aussenwelt abgeschnitten blieb. Anlässlich der Rekonstruktion kam es zur Tunnelverlängerung und zur Neugestaltung der Portale. Am 16. Oktober 1925 konnte der erste Zug den Tunnel durchfahren und bereits am 18. Oktober passierte der Festzug von Gletsch nach Disentis.

Im zweiten Teil im nächsten Heft widmen wir uns dem heutigen Zustand des Scheiteltunnels.

Quellen: H. Hofmann, Chur 1992, und Hannes Wanner, 2015





Actuel

Réduction du capital du DFB SA

Par Ernst Künzli, président du conseil d'administration du DFB SA / Texte traduit par Claude am Rhyn

Le chemin de fer à vapeur de la Furka (DFB SA) demande à l'assemblée générale de procéder à une réduction du capital. Le président du conseil d'administration, Ernst Künzli, en explique les raisons, et répond aux questions les plus importantes que peuvent se poser les actionnaires. Chaque locomotive de notre chemin de fer à vapeur et chaque tronçon de voie doivent subir, après un certain laps de temps, une révision générale qui s'apparente à de l'entretien global. A cette occasion, tout est totalement révisé et mis aux dernières normes techniques en accord avec les dispositions légales en vigueur.

Il n'en va pas différemment de la structure financière de notre entreprise, le DFB SA. Après bien 30 ans d'activités d'entreprise, et des pertes accumulées depuis des décennies et reportées sur les exercices suivants, une « révision générale de la situation » est plus qu'indiquée. Le but d'un tel redressement est de remettre les finances du chemin de fer sur un bon pied, de sorte qu'à l'avenir plus aucune perte n'intervienne dans les situations normales. Plusieurs adaptations sont possibles : la réduction du capital en représente simplement une. Elle modifie notre image vue de l'extérieur, et est en même temps une stimulation vers l'intérieur, l'ambition de retrouver les chiffres noirs à la fin de l'année. Ceci ne sera bien évidemment possible que si la fréquentation des visiteurs peut être maintenue ou, mieux, si elle peut être accrue. De plus, le gros entretien ne pourra être assuré au DFB qu'avec l'aide de l'association et la fondation. En fait, toutes les parties sont bien conscientes qu'il doit en être ainsi, et on

travaille en ce moment à un accord sur le paiement des contributions futures.

Retour à la réduction du capital : Afin qu'un tel processus soit utile pour le résultat des années à venir, cette réduction doit être capable de libérer les bilans de ces « vieux boulets » que représentent les pertes accumulées et de veiller à ce que les charges à venir, notamment sous forme d'amortissements, puissent être tenues à un niveau aussi bas que possible. Ceci passe, comme prévu, par un amortissement unique extraordinaire à la fin de l'exercice 2016 dans lequel, en particulier, les biens d'investissements et le matériel roulant, avec une durée de vie réduite et des montants d'amortissement élevés, pourront être plus rapidement ramenés à la valeur comptable minimale. Sur la base de nos calculs et avec cette procédure, les résultats d'exercice à partir de 2017 pourront être libérés de la moitié environ des amortissements actuels.

Comment et dans quelle mesure cette réduction du capital va-t-elle être effectuée ?

Il est tout d'abord prévu de créer des papiers-valeurs unitaires. Dans notre cas, il va s'agir d'actions nominatives avec une valeur nominale unitaire. Afin que la réduction susmentionnée puisse atteindre la charge future correspondante, la valeur nominale unitaire doit être fixée à CHF 20.--.

Qu'est-ce que cela signifie pour l'actionnaire particulier ?

Nous essayons de limiter autant que possible les effets pour l'actionnaire particulier. Il aura en fait un papier-valeur avec un montant nominal minime, ce qui, au premier abord, peut sembler dérangeant. Pourtant, le particulier ne verra ni son droit de vote restreint ni la contre-valeur matérielle de ses actions diminuée. Nous parlons ici de la valeur intrinsèque des actions détenues. A côté du matériel roulant proprement dit et des installations du chemin de fer, elle renferme également la valeur de l'aventure que représente un train historique qui circule et qui, grâce à un grand nombre de bénévoles, maintient son essor année après année. Ce n'est qu'une question de forme. Avec la valeur nominale actuelle, les dettes échues doivent être déduites au préalable afin de montrer la valeur intrinsèque. Après la réduction du capital, elles seront prises en considération dans la valeur nominale (principe brut/net). De même, le poids

Projets

De l'Association

de Julian Witschi, VFB-communication et Bernd Hillemeier, vice-président / Texte traduit par Gilles Volery

du vote restera inchangé. Jusqu'à maintenant, il fallait avoir une valeur nominale de CHF 50.-- pour voter lors de l'assemblée générale, désormais la nouvelle valeur de CHF 20.-- sera suffisante pour pouvoir faire valoir sa voix.

Comment cet échange d'actions va-t-il se passer et que sera-t-il remis à l'actionnaire ?

Afin de simplifier notre administration et réduire nos coûts internes ainsi que les frais de port, les nouvelles actions ne seront gérées que de façon comptable. L'actionnaire recevra une attestation concernant les actions à son nom qui seront répertoriées chez nous. Mais comme beaucoup d'entre vous gardez les vieilles actions actuelles comme objets de collection, nous allons faire en sorte que vous puissiez les conserver et ne pas devoir nous les rendre. Du point de vue du collectionneur, elles vont encore gagner en attractivité étant donné qu'à l'avenir, il n'y aura plus d'actions distribuées sous forme physique.

Comment va se dérouler l'ensemble du processus ?

Après acceptation par l'assemblée des actionnaires 2017 des nouveaux statuts, ainsi que du changement des bons de participation et des actions au porteur, la publication y relative sera effectuée dans le registre du commerce. Les modalités du changement seront communiquées en partie dans l'invitation à l'assemblée générale et, d'autre part, lors de l'assemblée des actionnaires elle-même. La communication de la décision de l'assemblée générale, de même que des effets qui en résulteront pour les actionnaires particuliers, interviendra au second semestre 2017.

En conclusion : Avec la réduction du capital, le cadre des 3 organisations du DFB sera déterminé. A cet effet, chacune d'elle devra gérer ses budgets de sorte que plus aucune perte ne soit enregistrée au cours des années à venir. Vu de l'extérieur, un bilan assaini et un résultat équilibré créent les bonnes conditions pour que de potentiels détenteurs de capitaux soient à nouveau prêts à investir leur argent dans un DFB SA attractif et viable à long terme. Il ne reste plus qu'à espérer que les actionnaires se rallieront à cette démarche présentée par le conseil d'administration, et que les mesures correspondantes seront approuvées lors de l'assemblée des actionnaires 2017.

Les délégués de l'Association ALSF (Association Ligne Sommitale de la Furka) confirment clairement le comité central dans ses fonctions et sont, par contre, partagés concernant les priorités de la halle aux wagons.

40 membres des 21 sections ont participé à l'assemblée des délégués du 21 avril 2017 à Olten. Ils confirmèrent clairement le comité central dans ses fonctions, mais restèrent partagés quant aux priorités de la halle aux wagons. Le rapport annuel du comité central, les comptes 2016, les rapports de l'organe de révision et de la GPK (commission de gestion) ont été adoptés à l'unanimité ou presque, et la décharge donnée à l'unanimité. Le rapport annuel est à trouver sur la page www.dfb.ch/verein sous la rubrique «actuel». La GPK propose au comité central de concevoir un règlement modèle pour le remboursement des frais dans les sections. Il devrait aussi éclaircir les rapports et responsabilités au sujet des wagons qui sont révisés par les ateliers ferroviaires d'Aarau, et sont toujours propriété de l'ALSF, section Argovie.

L'année passée, l'ALSF a joué un rôle central pour le financement du train à vapeur, grâce à l'aide de ses 7600 membres:

En plus de la contribution fixe de CHF 200'000.- à l'exploitation du DFB SA, l'association a soutenu des projets de gros entretien pour un montant de CHF 274'103.-.

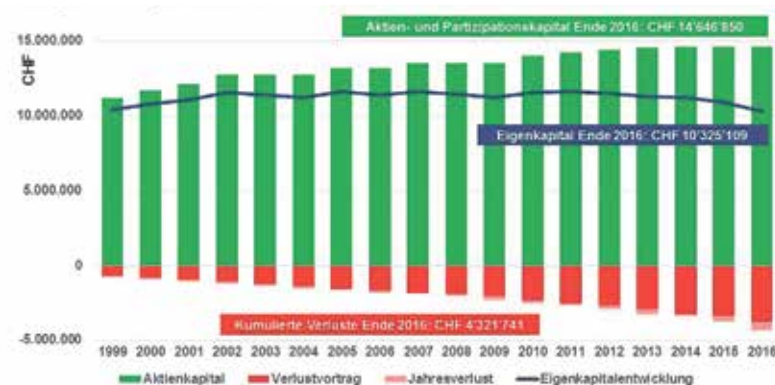
CHF 100'000.- supplémentaires furent remis à la fondation SFB pour la demande encore ouverte de CHF 200'000.- du DFB SA pour la ligne Gletsch-Oberwald, En plus, CHF 20'000.- ont été payés pour le projet de la halle aux wagons de la section ALSF d'Argovie. Le reste des recettes sont allées dans les diverses activités des sections concernant les expositions, les actions de promotion, ainsi qu'à l'impression du journal «Dampf an der Furka», les frais administratifs restant très bas. A la fin, il en résultait un bénéfice de CHF 8'258.48.

Pat lors des motions concernant la halle aux wagons.

Lors des élections, le président de l'ALSF, Robert Frech, ainsi que les 5 membres du comité central furent confirmés dans leur fonction par la majorité. Par contre, s'agissant des trois motions de la section argovienne de l'ALSF pour une halle aux wagons à Realp, le verdict fut serré. Deux motions furent rejetées à une courte majorité. Une fut

le DFB SA a essuyé des pertes lors des années écoulées. Il souhaite maintenant assainir le bilan en se mettant en position de force, de sorte que les amortissements, en tant que principale source des pertes, puissent être réduits au minimum.

Capital propre et pertes du DFB SA





ni acceptée, ni rejetée, 16 oui, 16 non et 8 abstentions. Selon les statuts, cette dernière motion a donc été renvoyée. La prochaine assemblée des délégués votera une nouvelle fois pour décider si l'ALSF doit s'engager pour que la réalisation de la halle aux wagons de Realp soit prioritaire. Jusque-là, le comité central veut faire avancer l'accord prévu avec le DFB SA et la fondation SFB sur la participation au financement de l'entretien, accord auquel est lié la priorisation des projets.

Au sujet de la situation financière du DFB, les délégués ont été informés par Robert Frech, qui siège également au conseil d'administration du DFB SA, ainsi que par Jörg Wiederkehr, (responsable du controlling du DFB SA). Le chef de construction, Reto Brehm, informait sur les projets d'entretien général et, à l'aide d'un exemple, en décrivait le déroulement, du budget à la documentation en passant par les décomptes.

Selon le budget accepté pour 2017, l'ALSF soutiendra de nouveau l'exploitation du train à vapeur pour un montant de CHF 200'000.-. Elle mettra à disposition CHF 50'000.- pour une tranche supplémentaire pour la remotorisation du Tmh 985. CHF 20'000.- seront réservés pour la halle aux wagons. Un montant de CHF 85'000.- est prévu pour le renouvellement total de 300 m. de voie. En 2018 sont prévus la dernière tranche de CHF 40'000.- pour le Tmh 985, CHF 66'000.- pour l'assainissement du tunnel de faite et CHF 36'000.- pour des ouvrages de soutènement. Il fut aussi décidé que les cotisations des membres resteraient inchangées pour 2018.

Lors de l'apéro et du repas, les participants ont eu le temps de nouer des contacts et d'échanger des discussions entre les sections.

Le président Robert Frech a dirigé l'AD.

Participation des 40 délégués des 21 sections de l'ALSF.

A l'apéro, moment d'échanges personnels.



Fusion de la section Grisons de l'ALSF avec la section de Suisse orientale.

Lors de son assemblée générale du 18 mars 2017 à l'hôtel Schweizerhof de Landquart, la section Grisons de l'ALSF décidait de sa fusion avec la section Suisse orientale, qui lui souhaite une cordiale bienvenue. La section a la volonté, selon ses possibilités, d'être active aussi aux Grisons. Le comité central est satisfait de cette solution. Malheureusement, la base des membres actifs n'a pu s'étendre dans ce canton de montagne très ramifié, bien que le comité central, en 2010, ait initié un nouveau départ et que le chef des finances du comité central, Pepi Helg, ait repris la présidence de la section.



Des morts et des blessés sur La Furka

Les difficultés de la construction du tunnel de faite de la Furka

Par Reto Brehm, Chef des Constructions du DFB SA / texte traduit par Franca Roconroni

Le tunnel de faite de la Furka a toujours été le principal problème des compagnies de chemin de fer de la Furka. Les conditions géologiques difficiles continuent d'exiger des mesures correctives. Dans un premier article, qui sera suivi d'un deuxième, nous revenons sur la construction du tunnel, laquelle débuta déjà par échec.

Après la construction des voies de transit du Saint-Gothard et du Simplon, le plus urgent dans le sillon Rhin – Rhône n'était pas le trafic de transit mais le tourisme. Deux obstacles se sont présentés : tandis que le col de l'Oberalp a permis une ligne ouverte, cela n'a pas été possible pour la Furka. La Montagne Bleue, ses pentes raides de chaque côté opposaient des obstacles insurmontables à la construction du chemin de fer. Les tunnels de faite sont les points culminants des passages naturels de la montagne, ici à plus de 2000 mètres. Grâce à des rampes d'accès relativement longues on a réussi à faire un train touristique, le trajet à travers la montagne ne dépassant pas 1874 mètres.

Bien que son importance pour la voie ferrée entre la Reuss et le Rhône soit remarquable, il ne peut pas être comparé avec les tunnels à travers les Alpes. Aujourd'hui, on associe au mot tunnel les termes de vitesse de pointe, technologie moderne et organisation spécialisée. Pour le personnel des tunnels, la sécurité a été beaucoup améliorée. Dans les tunnels, malgré des efforts techniques, les risques sont néanmoins élevés. Au cours des premières décennies de la construction des tunnels, de nombreux travailleurs étaient présents sur les chantiers de construction. Ils se sont battus contre la montagne, souvent dans des régions montagneuses inhospitalières.

Même lors de l'hiver 1913, lorsque le tunnel a été coupé du monde, on a travaillé avec diligence afin de terminer l'ouvrage. La première interruption de la construction est intervenue au début de la première guerre. En 1915, les travaux ont été repris, et le 25 septembre à 21h30 a eu lieu le percement. Puis des raisons financières et la situation économique difficile ont forcé à abandonner le tunnel de la Furka.

Achèvement en 1925

La construction est restée inachevée jusqu'à 1925, date à laquelle les travaux ont redémarré et ont été terminés. Il faut aussi mentionner qu'à la place de l'ancienne société

« Chemin de Fer Brigue-Furka-Disentis » une nouvelle compagnie avait pris les rênes, à savoir le Chemin de fer Furka-Oberalp (FO). Le consortium, formé sous la direction de l'ingénieur Marquerat, auquel appartenaient le Valais, Uri, Berne et les Grisons (de même que le RhB), a commencé la reconstruction de la ligne. Le 20 avril 1925 a eu lieu une visite du tunnel de la Furka, pour recueillir des informations en vue de la reconstruction.

Déjà le 12 mai 1925, on disposait d'offres et des plans nécessaires pour un démarrage immédiat des travaux, et le 15 mai le travail a recommencé. L'ingénieur Louis Rovida, qui avait déjà été impliqué dans la construction de chemin de fer Coire-Arosa, où il avait dû faire face à l'ardoise des Grisons, était l'homme de la situation pour le tunnel de la Furka. Comme ingénieur en chef officiait Erminio Bernasconi du RhB et, comme contremaître, Albert Gottofrey, un ingénieur du canton de Vaud.

Pour travailler dans le tunnel il fallait d'abord débarrasser, puis reconstruire des piliers sur 170 mètres de long, refaire une partie de la voûte, etc. De plus, les portails ont été rallongés aux deux extrémités du tunnel. Après la pose d'un tuyau de drainage en ciment, on a pu commencer la superstructure. Et après l'abandon d'une galerie d'essai, qui était un peu plus au nord que le tracé, en raison de grandes pressions, on a commencé des études géologiques.

Le Prof. Dr. Buxtorf, de Bâle, a dirigé les investigations géologiques. Il s'est alors avéré que cette approche aurait dû être faite avant le début de la construction, ce qui aurait permis d'aller de l'avant et gagner du temps et de l'argent. Selon le rapport, l'axe du tunnel a été déplacé au sud de 90 mètres. La construction des 1000 premiers mètres depuis le portail ouest vers l'intérieur de la montagne a eu lieu sans difficultés importantes. Par la suite, une zone de difficultés a commencé, les effets de la pression se sont fait sentir, les piliers se sont déformés et également la voûte.

Par endroit, les constructions de qualité inférieure ont dû être enlevées et remplacées. Dans la zone de roche peu stable, le chantier a dû être abandonné sur une longueur de 170 mètres. L'état du chantier de construction et du tunnel, tels que les Français les avaient laissés, révèle que la voûte avait été renforcée. Mentionnons que les pierres nécessaires provenaient de la vallée de Gletsch. Le transport



des pierres taillées de Gletsch au chantier était assuré par des charrettes tirées par des chevaux.

Avec environ 255 travailleurs, le travail a été réalisé surtout au cours des mois d'été. La situation financière de l'ancienne société a eu un impact sur le processus de construction et la qualité du travail accompli. Que les travaux de construction aient été poursuivis, sous les Français, même en hiver a beaucoup étonné car le personnel du tunnel est resté coupé du monde extérieur pendant des mois. Lors de la reconstruction, le tunnel a été rallongé et les portails redessinés. Le 16 octobre 1925, le premier train pouvait passer et le 18 octobre, le train inaugural a circulé de Gletsch à Disentis.

Dans la deuxième partie, nous parlerons de l'état actuel du tunnel de faite.

Source: H. Hofmann, Coire 1992, et Hannes Wanner, 2015

Processus de construction, accidents

1908 Concession accordée

Printemps 1910 :
Début de la construction à Muttbach

Sept. 1911, études géologiques Fin 1911, nouveau tracé plus au sud, le premier portail a été abandonné.

Été 1914 Modification du projet

Percement le 25 sept. 1915

Articles de journaux (Walliser Bote)

11 jan. 1911: «Toujours pas de premier coup de pioche prévu, le tunnel de Gletsch est réglé»
Sept. 1911, études géologiques Fin 1911, nouveau tracé plus au sud, le premier portail a été abandonné.

13 jan. 1912: «Les travaux du tunnel n'avancent pas, bien qu'on ait changé de tracé. Ici aussi on a trouvé des masses d'argile au lieu de masses rocheuses.»

13 jan. 1912: A l'entrée du tunnel, une avalanche de poussière a enseveli quelques travailleurs, qui s'en sont sortis sains et saufs à l'exception d'un.

17 août 1912 : Au tunnel de la Furka sont engagés 200 travailleurs.

22 jan. 1913: Par un fil disposé sur la neige il y a maintenant une connexion téléphonique sur le site de construction du tunnel. Ainsi, les messages sont plus rapides et plus précis.

5 avril 1913: Trois grosses avalanches sont descendues sur la Furka. L'une d'elle a frappé la scierie où six employés travaillaient. Tous ont été ensevelis, on a retrouvé trois corps et deux blessés. Le dernier cadavre n'a pas été retrouvé. 200 travailleurs restent enfermés pendant 12 heures, jusqu'au dégagement de l'entrée du tunnel. Les dégâts matériels sont très importants, car on a dû interrompre les travaux un certain temps.

13 août 1913: Dans le tunnel de la Furka, une charge explosive se déclenche trop tard, alors que les travailleurs s'approchaient déjà. Deux d'entre eux sont tués et trois sont blessés.

3 sept. 1913: A l'entrée du tunnel, le gendarme de Mörel est si gravement blessé par une pierre qui a roulé que l'on doute de son rétablissement.

Début des travaux à l'est (après l'achèvement du premier pont de Steffenbach).

17 juin 1914 : Encore un effondrement. Les dommages sont importants mais pas si graves qu'annoncés au départ. Il n'y a heureusement qu'un seul mort.

14 sept. 1915: Dans le tunnel de la Furka, deux italiens sont si gravement blessés par une explosion que l'on doute de leur survie.
(11 jours avant la fin du percement)

29 sept. 1915: Le Walliser Bote relate en 4 lignes le percement du tunnel de la Furka.

Bernhard Bangerter & Bernhard Gruber

VERDIENTE MITGLIEDER DES VFB SIND NICHT MEHR

VFB Sektion Bern

Trauer um Bernhard „Bänz“ Bangerter // 23. März 1942 – 21. Februar 2017

Die VFB Sektion Bern trauert um Bernhard „Bänz“ Bangerter. Wir haben mit ihm ein sehr engagiertes Mitglied und einen guten Freund verloren.

Bänz stellte nicht sich, sondern die Sache in den Vordergrund. Dies bei unzähligen Arbeits-einsätzen an der Furka und in der Wagenwerkstätte Aarau. Hatte er einmal eine Aufgabe für seine geliebte Dampfbahn angepackt, arbeitete er hart, konzentriert und geduldig bis sie erledigt war.

Pflichtbewusst telefonierte er noch am 20. Februar 2017 dem Sektionssekretär, um sich mit letzter Kraft für die Hauptversammlung zu entschuldigen. Er wollte unbedingt noch alle grüssen lassen und sich verabschieden. Einen Tag später ist er von seiner Krebserkrankung erlöst worden.

Sein Tod hat uns tief getroffen. Er war ein herzensguter Mensch. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Ehefrau Therese und seinen Angehörigen.

Vorstand der VFB Sektion Bern

VFB Sektion Rhein-Main e.V.

Mitten aus dem Leben // Bernhard Gruber // 2. März 1960 - 9. März 2017

Das Jahresprogramm war festgelegt, die Aufgaben waren verteilt, die Mitgliederversammlung 2017 stand bevor. Dann erreichte uns die traurige Nachricht - Bernhard ist gestorben! Plötzlich und mitten aus dem aktiven Leben in Familie, Beruf und Verein herausgerissen.

Die Sektion Rhein-Main verliert mit Bernhard Gruber ein begeistertes Mitglied und einen engagierten Mitstreiter, der Sektionsvorstand einen verlässlichen Kollegen und - vor allem - einen guten Freund.

Unser Bernhard hatte immer ein offenes Ohr für allfällige Probleme. Anpackend und hilfsbereit war Bernhard über seine formalen Zuständigkeiten der Adressverwaltung und als Webmaster hinaus unermüdlich in vielen Bereichen für unseren Verein aktiv.

Wir behalten den freundlichen und fröhlichen Bernhard in bester Erinnerung und bewahren ihn in ehrendem Andenken. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Ehefrau Lydia und seinem Sohn Sebastian, die sich seiner Aufgaben im Verein annehmen werden.

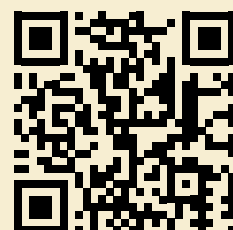
Gerd Kroh, Stefan Wüst, Joachim Ziegler





Informationen zu den VFB Sektionen

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 22 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 es:
QR-Code mit einer dafür geeigneten App mit Ihrem Smartphone abfotografieren und schon gelangen Sie direkt auf die Seite. Auf dieser können Sie sich dann über die aktuellsten Ereignisse informieren.

Aargau

VFB-Sektion Aargau, Rohrerstrasse 118,
CH-5000 Aarau, vfb-aargau@dfb.ch

AGENDA

17. Juni 2017	Migros Einkaufszentrum Berikon	Harald Salzmann	079 357 23 58
24. Juni 2017	Eröffnungsfahrt Furka-Bergstrecke	Hans-Peter Stähli	056 401 61 34
2. – 7. Juli 2017	3. Arbeitswoche Furka	Jürg Morf	062 291 11 40
19. August 2017	Sommerfahrt Furka-Bergstrecke	Hans-Peter Stähli	056 401 61 34
1. – 6. Oktober 2017	4. Arbeitswoche Furka	Jürg Morf	062 291 11 40
9. September 2017	Sektionsreise «Hackbrettwerkstatt»	Hans-Peter Stähli	056 401 61 34
30. Sept. 2017	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	079 357 23 58

Volles Haus am «Tag der offenen Wagenwerkstatt»

Die Wagenwerkstatt Aarau zog am 29. April wieder unzählige Furka-Freunde an, um sie über die aktuellen Revisionsprojekte zu informieren. Der Anlass ist jeweils auch Anziehungspunkt für viele Mitglieder der Furka-Familie, trifft man hier doch Vertreter der DFB AG, verschiedener VFB-Sektionen und des ZV, um sich auszutauschen und in entspannter Atmosphäre die gemeinsamen Aufgaben zu diskutieren. So konnte Sektionspräsident Hans Fellmann u.a. VR-Präsident Ernst Künzli, Geschäftsleiter Urs Züllig und ZV-Präsident Robert Frech begrüßen. Als Vertreterin der Stadt Aarau gab uns Frau Vize-Stadtpäsidentin Angelica Cavegn Leitner die Ehre. Werkstattleiter Werner Beer informierte über den Stand der Revisionsprojekte und die nächsten Arbeitsschritte:

Personenwagen AB 4453

Beim AB 4453 sind die Arbeiten an der tragenden Kastenstruktur abgeschlossen. Fast 5 m eines Bodenbalkens mussten wegen Wasserschäden ersetzt werden. Acht Fensterpfosten und beide Dachendbögen wurden ersetzt. Jetzt liegt der Schwerpunkt am Innenausbau. Die verschiedenen Komponenten dafür wie Bänke, Tische, Fenster, Storen Gepäckablagen usw. sind schon vorgefertigt bzw. überarbeitet. Ein Teil der neuen Wandplatten ist bereits montiert. Die Platten unter den Fenstern sind neu herausnehmbar, um einfacheren Zugang zu den Fensterscheren zu haben.

Auch die Chassisseitigen Komponenten der Bremsanlage und Drehgestell-Lagerung sind bereits revidiert. Die Drehgestelle sind in Realp in Arbeit.



Bilder von
Heinz Unterweger

oben
Viele Besucher in der
Wagenwerkstatt
Links der AB 4453,
rechts der Bodenrah-
men des B 4231

rechte Spalte
DFB-Prominenz
(vlnr. Werner Beer,
Werkstattleiter. Leo
Müller, Vizepräsident
VFB-Aargau. Ernst
Künzli, VR-Präsident
DFB AG. Urs Züllig,
GL DFB AG. Hans
Fellmann, Präsident
VFB-Aargau.)

Die Gartenbahn
Staufen fährt die
Kleinen rund um die
Wagenwerkstatt

linke Spalte
Aufmerksame Zuhörer
im AB 4453

Interessierter
Nachwuchs



Bern

VFB-Sektion Bern, Postfach 2115, CH-3001 Bern,
vfb-bern@dfb.ch

Hauptversammlung

Von Julian Witschi, Sekretär

Die Finanzierung der Revision ist durch Sponsoring gesichert, so dass der DFB auch für dieses Projekt keine Kosten entstehen. Es ist geplant, den Wagen im Verlaufe dieser Fahrsaison fertig zu stellen.

Personenwagen BD 2503

Beim BD 2503 sind die Arbeiten an der tragenden Kastenstruktur in Gang. Die unteren Kastenecken und Teile der Bodenbalken sind stark vermodert und werden ersetzt. Der Eichen-Riemenboden ist abgehobelt und zeigt seine eindrucksvolle Struktur. Am Neubau der historischen Holzbänke, Gepäckablagen und Tische, der Aufarbeitung von Türen, Fenstern und Storen wird bereits gearbeitet. Die Finanzierung auch dieser Wagenrevision ist durch Sponsoring bereits gesichert.

Personenwagen B 4231

Der Wagenrahmen lehnt zwar immer noch an der Wand, an den Drehgestellen und an den Komponenten des Wagenkastens und der Inneneinrichtung wird intensiv gearbeitet. So sind bereits etwa 80% aller tragenden Pfosten zugeschnitten und mit allen Details ausgefräst. Die «Eisernen» überarbeiten sorgfältig alle Komponenten der Drehgestelle und Bremsanlage. Für die Revision des B 4231 konnten bereits erste Sitzplatzsponsoren gewonnen werden. Die eigentliche Sponsoring-Aktion ist in Vorbereitung.

Modell der Wagenremise Realp

Grosses Interesse fand am «Tag der offenen Wagenwerkstatt» das Modell der Wagenremise Realp. Die VFB-Sektion Aargau unterstützt und finanziert die Weiterführung der Arbeit am Projekt, um ihre wertvollen historischen Wagen möglichst bald vor unnötigem Verschleiss geschützt zu wissen. Geschäftsleiter Urs Züllig würdigte in seiner Ansprache auch diesen Beitrag der Sektion zum Erfolg und dem Weiterbestehen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

An der Hauptversammlung der VFB Sektion Bern vom 18. März 2017 in Spiez haben 30 Sektionsmitglieder teilgenommen. Die Traktanden wurden unter der Leitung von Sektionspräsident Theo Bögeholz zügig behandelt.

Die Rechnung 2016 konnte mit einem Überschuss von CHF 2146,64 abgeschlossen werden. Kassier Willy Balmer lobte die umfangreichen Werbestandaktivitäten von Vizepräsident Thomas Gehri und dessen Helfern, die einen schönen Erlös aus Souvenirverkäufen einbrachten. Erfreulich fiel zudem das Ergebnis aus den Reisen aus, die Hanspeter Wyss organisiert hatte.

Mit CHF 2000.- unterstützte die Sektion die Dachausbesserung beim Depot Realp. Für das Betriebsgebäude Oberwald sind noch CHF 3134,60 vorhanden. Damit soll eine Donatorentafel finanziert werden. Der Restbetrag wird dann an die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) überwiesen, die Eigentümerin des Gebäudes geworden ist und den Baurechtszins bezahlen muss. Der Kassenbericht und der Revisorenbericht wurden einstimmig genehmigt und ebenso einstimmig die Décharge an den Vorstand erteilt. Im Budget sind CHF 2000 für mögliche Bauprojekte und Materialfinanzierungen vorgesehen. Dies auch auf Anregung von Aktivmitglied Peter Grünig, der einen Antrag stellte.

Der Vorstand wurde einstimmig im Amt bestätigt. Bei den Revisoren hatte Bruno Wallimann seinen Rücktritt erklärt. Sektionspräsident Theo Bögeholz dankte ihm im Namen des Vorstandes und der ganzen Sektion für den Einsatz. Zum neuen Revisor gewählt wurde Pierre Keller.

Reisen zur Furka und nach Basel: Reiseleiter Hanspeter Wyss warb für die Teilnahme an der Furkareise vom 24. September und an der Sektionsreise vom 19. August zum Lackerli Huus, in die Stadt Basel und auf das Rheinschiff zum Dreiländereck. Die Flyer zu den Reisen finden sich auf unserer Internetseite www.dfb.ch/bern unter der Rubrik Agenda.

Zum Schluss der Hauptversammlung vor dem gemeinsamen Apéro berichtete Julian Witschi als Mitglied des Zentralvorstandes VFB über die Situation in den drei Furka-Organisationen VFB, DFB AG und SFB.

Innerschweiz

VFB-Sektion Innerschweiz, Postfach, CH-6002 Luzern 2,
vfb-innerschweiz@dfb.ch

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Im 2017 sind folgende Samstags-Einsätze an der Furka geplant:

20. Mai	12. August
10. Juni	9. September
1. Juli	23. September
22. Juli	7. Oktober

Bitte diese Termine vormerken, wir benötigen jede helfende Hand

Anmeldung für Arbeitseinsatz:

Jakob Hartmann	Willy Auf der Maur
Baumatt	Alte Gasse 6
6284 Sulz LU	6423 Seewen SZ
041 / 917 15 46	077 407 60 13
ab 19 Uhr abends	vfb-ich.praesident@dfb.ch

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, danke. Weiterhin gesucht: Fahrer aus dem Raum Luzern / Seetal, die Kollegen an die Einsätze nach Realp / an die Furka mitnehmen könnten.

Der Furka-Hock in Luzern immer am 1. Dienstag im Monat statt. Wir treffen uns ab 19.30 Uhr im Bahnhof-Buffet Tibits im Obergeschoss direkt im Bahnhof Luzern.



Bild von
Urs W. Züllig

Lok 4 begenet in der
Station Muttbach letzten
Resten des Winters

Nordwestschweiz

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

Tätigkeiten bis 30. November 2017

Daten bitte notieren; Änderungen bleiben vorbehalten

Homepage: www.dfb.ch >> wir über uns >> VFB CH >> Nordwestschweiz

Fr., 21. - So., 23 Juli 2017

Werbeaktion während Gartenbahnbetrieb „Ysebähnli am Rhy“, Ort: Pratteln

Samstag, 7. Oktober 2017 // 08.45 - 17.00 Uhr

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

Montag, 16. - Samstag, 21. Oktober 2017

Fronarbeiten nach Saisonschluss
Einwinterungsarbeiten, Ort: Realp

Donnerstag, 23. November 2017

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

Samstag, 25. November 2017 // 11.00 - ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen mit Vortrag aus dem «Leben der Dampfbahn», Ort: Arlesheim



Ostschweiz

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

AGENDA

26.08.2017	Mitgliederanlass 2017 (gemäss persönlicher Einladung)	Erwin Hug	071 385 64 17
28.09. - 02.10.2017	Werbeauftritt an der WEGA, Weinfeldern	Erwin Hug	071 385 64 17
03.03.2018	Hauptversammlung	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.

Hauptversammlung 2017

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Knapp 80 Personen folgten anfangs März der Einladung zur 30. Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz nach Uzwil in die Nähe der Dampfloch-Werkstätte. Natürlich waren auch die Türen der Werkstätte für die neugierigen Blicke vor und nach der HV offen.

Mitte März wurde die Sektion Ostschweiz 30jährig. Da man Geburtstage nicht vorfeiern soll und die Sektion Ostschweiz ab und zu etwas anders tickt wird erst 2018 eine kleine Feier stattfinden.

Neben dem Einblick in die Dampfloch-Werkstätte schätzten die Teilnehmer auch das reich befrachtete Buffet. So konnten sich alle Teilnehmer vor dem eigentlichen Grund des Weges nach Uzwil, der Hauptversammlung stärken. Die üblichen Traktanden: Jahresbericht des Präsidenten, Rechnung und Budget, Rückblick der Bau- und Werbeverantwortlichen, Entlastung des Vorstandes konnten zügig behandelt werden.

Anschliessend an die Pause freute es uns sehr, dass die Gäste Urs Züllig, Geschäftsführer DFB AG sowie Röbi Frech, Präsident Zentralvorstand VFB aus ihren Bereichen berichteten. Die Thematik Finanzen ist auf allen Stufen und in allen Gremien sehr präsent und wird uns die nächste Zeit auch immer wieder beschäftigen. Wir sind jedoch überzeugt, dass auch diese Problematik erfolgreich gemeistert werden kann, wenn alle am gleichen Strick und in die gleiche Richtung ziehen.

Wir blicken auf eine erneut erfreuliche Hauptversammlung zurück. Einen grossen Dank gilt den unzähligen emsigen Helfern, welche eine solche Hauptversammlung unter eigener Regie erst möglich macht. Danken wollen wir aber auch allen Besuchern unserer Hauptversammlung. Wir freuen uns auf die weiteren Anlässe in diesem Jahr.

Werbeaktivitäten 2017

Von Erwin Hug, Leiter Werbung

Bereits Mitte Januar präsentierte sich die Sektion an der GRENZENLOS in St. Gallen, (ehemalige Ferienmesse). Mit dem überarbeiteten Messekonzept wurden die Ostschweizer zum Reisen nach nah und fern animiert. Unser Standteam wusste sich erneut in Szene zu setzen und konnte in vielen guten Gesprächen Fahrgäste und wieder einige neue Vereinsmitglieder für unsere Dampfbahn gewinnen.

Vom herrlichen Frühlingswetter geprägt fand Ende März unser erster Outdoor-Auftritt am Arboner Frühlingsjahrmarkt statt. Die neuen Werbebanner verhalfen dem Marktstand zu besserer Wahrnehmung, woraus interessante Publikumskontakte, Reisenachfragen in die Furka-Region, Souvenirverkäufe und etliche Spenden resultierten.

Unser Motto: Ostschweizer auf zur Furka-Dampfbahn!! inspiriert uns auch für die weiteren Werbeaktivitäten an der GEWA in Kreuzlingen von Mitte Mai und der WEGA in Weinfeldern von Ende September. Besuchen Sie uns, bringen Sie Freunde und Bekannte mit und teilen Sie unsere Begeisterung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke!!

Neu gehört auch die Region Graubünden zu uns

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Gehört der Kanton Graubünden zur Ostschweiz oder nicht? Diese Frage kann für den Verein Furka-Bergstrecke nun mit ja beantwortet werden.

Anlässlich der Hauptversammlung vom 18.03.2017 beschloss die Sektion Graubünden die Auflösung der 1989 gegründeten Sektion. Der Kanton Graubünden wird mit den Mitgliedern, die nicht in eine andere Sektion wechseln wollen, in die Sektion Ostschweiz integriert.

Wir heissen alle Mitglieder aus der Region Graubünden herzlich in unserer Sektion willkommen. Unserer Sektion geht es dabei nicht primär um die geographische Erweiterung unseres Gebietes (Zunahme der Fläche 218 % / Zunahme der Einwohner um 23 %), dieses war bis jetzt schon genug gross, sondern um die Bindung und Pflege der Mitglieder aus dieser Region. Selbstverständlich werden wir, so kennt man die Sektion Ostschweiz, auch in dieser Region im Rahmen unserer Möglichkeiten aktiv werden.

Romandie

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

Assemblée générale 2017

De Pierre Weiss

Cette année, c'est le canton de Neuchâtel, et plus particulièrement son Musée du Tram, qui ont servi de cadre à notre Assemblée générale tenue le 11 mars dernier. En 2015, un sondage effectué parmi les membres de la section avait en effet montré que ces derniers étaient, dans leur majorité, favorables à l'idée d'une réunion «itinérante» à travers la Suisse romande, accompagnée d'un repas de soutien à notre train. En 2017, la nouveauté résidait dans l'option de profiter de l'occasion pour visiter une association sœur et créer ainsi un mini-événement autour de notre passion commune pour le patrimoine ferroviaire.

Comme toujours lorsqu'il s'agit du train de la Furka, la nuit précédente fut écourtée pour nombre d'entre nous ; rendez-vous dès 9h30 à la place Pury! Pour la première partie de la journée, le Comité avait prévu une promenade à bord du tramway historique «le Britchon», plus précisément la motrice Be 2/2 73 de 1922 conservée par l'Association neuchâteloise des Amis du Tramway (ANAT). Par un temps magnifique et une douceur presque printanière, nous avons parcouru la dernière ligne de tram en service de Neuchâtel, le Littorail, devenue avec les années un véritable train suburbain à voie métrique.

Après un parcours d'une trentaine de minutes tantôt au bord du lac, tantôt à travers les champs, les participants ont quitté le vénérable ancêtre à la hauteur du nouveau Musée du Tram, un ensemble composé d'une halle moderne comprenant trois voies couvertes, un raccordement déjà posé qui permettra (une fois l'électrification achevée) un accès direct au réseau, une salle d'exposition et un local de réunion fonctionnel et parfaitement équipé.

C'est dans ce dernier que s'est tenue l'Assemblée générale proprement dite. Rondement menée par notre Président, elle a vu une belle unanimité (à une abstention près) au moment des différents votes et élections. La seule discussion a porté sur la proposition du Comité de faire un don de CHF 5'000 à la Fondation. Sans s'opposer au principe de cette aide, plusieurs membres ont souhaité que cette somme soit dédiée à un projet précis, libre au Comité de choisir lequel; cette demande a été acceptée. La réunion a également vu le départ de 2 membres du Comité, à savoir notre trésorier Jean-Philippe Gaudin après quelque 15 ans

Bild von Bernd Spichale

Die Gäste bei bester Stimmung

Bild von Andreas Huwiler

Der gewiefte Verkäufer Hans-Walter Beyeler versucht die skeptischen Besucher für unsere Dampfbahn zu überzeugen.





Solothurn

VFB-Sektion Solothurn, Sergio Rovelli, Bündtenstrasse 6,
CH-4622 Egerkingen, vfb-solothurn@dfb.ch

Neuer Präsident

Vom Sektionsvorstand

de bons et loyaux services, et l'auteur de cet article, appelé à reprendre la présidence d'une autre association dédiée au développement du rail. L'Assemblée a élu à l'unanimité Michel Conus comme nouveau trésorier. Peu avant midi, tout était réglé et accepté; le temps de l'apéritif était venu. Tandis que le Comité s'affairait à dresser les tables et aider à la préparation du repas, les membres présents étaient invités à déguster le délicieux «œil de Perdrix» local dans le jardin du musée, situé au bord de l'Areuse. Pour le repas de soutien proprement dit, notre Président avait fait appel à notre membre, Marcel Moullet, pour préparer une fondue dans les règles de l'art; en fait, pas moins de sept fondues à sortir simultanément avec les moyens de bord apportés, plaques électriques type «camping» et «collection de caquelons», le tout dans le petit espace cuisinette du musée. Une véritable prouesse dans ces conditions. La fondue elle-même n'a laissé que des bons souvenirs et nombre de convives auraient volontiers prolongé le plaisir... Chapeau!

L'après-midi a permis de découvrir une partie de la riche collection de véhicules conservés par l'ANAT, ainsi que l'histoire du Musée et de l'Association, présentée par M. Georges Schetty, dont l'action fut déterminante dès l'origine, et Michael Maurer, le président en exercice. Lorsque l'électrification des quelques dizaines de mètres des voies d'accès au réseau aura été finalisée, une nouvelle étape décisive aura été franchie pour cette association dynamique et engagée, à laquelle nous souhaitons le plus grand succès.

Au terme de cette journée, il était évident que la formule avait trouvé son public. Il est certes encore trop tôt pour parler du lieu de l'Assemblée 2018; par contre, nous pouvons dire que les contacts sont déjà pris....

Unsere langjährige Präsidentin Heidi Albisser hat zur GV 2017 ihr Amt abgegeben. Sie hat sich fast seit der Gründung des VFB in verschiedenen Funktionen aktiv für das Projekt eingesetzt. So leitete sie während zehn Jahren den Souvenirhandel der DFB und in den folgenden zehn Jahren unsere Sektion. Als Dank für ihren grossen Einsatz wurde sie als Ehrenmitglied in der Sektion Solothurn aufgenommen. Sie wurde mit grossem Applaus verabschiedet. Wir hoffen, dass wir sie auch in Zukunft an unseren Anlässen begrüßen können.

Als Nachfolger von Heidi Albisser wurde Sergio Rovelli zum neuen Präsidenten gewählt.



Heidi Albisser hat ihr Amt als Präsidentin nach vielen Jahren abgegeben und ist nun zum Ehrenmitglied der Sektion ernannt worden.

Sergio Rovelli stösst als neuer Präsident mit Heidi Albisser auf die Sektion Solothurn an.

Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

09. Jul.	Sektionsausflug an die Furka	F. Renold	052 335 24 39
14. – 19. Aug.	Bauwoche 2	B. Berto	052 222 97 67
30. Aug – 03. Sep.	ZOM Herbstmesse Wetzikon	B. Streckeisen	044 980 33 08
02. Sep.	Thales – Samstagseinsatz	R. Minder	044 836 64 04
25. – 30. Sep.	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67
05. – 09. Okt.	Sektionsreise Barcelona	F. Renold	052 335 24 39
13. – 15. Okt.	Modelleisenbahnausstellung Bauma	B. Streckeisen	044 980 33 08
25. – 29. Okt.	Schaffhauser Herbstmesse	B. Streckeisen	044 980 33 08

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

Stamm in Zürich: : die Oase steht uns bis zu den Sommerferien zur Verfügung. Wir haben folgende Alternative gefunden: Restaurant Werdguet, Morgartenstrasse 30. Ca. 3 Minuten vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder 3 Minuten von der Tramstation "Werd". Direkt hinter dem städtischen Verwaltungsgebäude "Werd". Vom HB mit Tram Nr.14 bis zur Haltestelle Werd. Leider wurde der Dienstag schon vergeben, deshalb haben wir beschlossen, neu anstelle von jedem 2. Dienstag nun **jeden 2. Mittwoch** im Monat bis zu den Sommerferien den Saal zur reservieren.

Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

An der diesjährigen 30. HV vom 4. März durfte ich 76 Teilnehmer begrüßen, was mich sehr freute. Zusätzliche Angaben können im nachfolgenden Bericht nachgelesen werden.

Leider haben wir es auch im letzten Jahr nicht geschafft den Mitgliederschwund zu stoppen. Wir müssen uns noch mehr bemühen und der Aufruf "jedes Mitglied versucht ein neues Mitglied zu werben", muss ernst genommen werden. Je mehr Mitglieder, desto mehr Einnahmen können zugunsten der historischen Dampfbahn generiert werden, welche dringend für den Unterhalt der Bahn benötigt werden.

Die Belegung der Fahrten im letzten Jahr war nicht optimal. Trotz des sonnigen Sommers waren nicht alle Züge ausgelastet. Erstaunlicherweise blieben hauptsächlich an den Sonntagen viele Plätze unverkauft. Wir müssen mit allen Kräften und Möglichkeiten unsere Bahn als einmaliges Erlebnis bekannt machen, sei es in Vereinen, bei Pensionierten-Treffen oder wo und wie auch immer. Ich weiss, es ist nicht einfach aber: „nüd luglah gwünnt“.

Meine Vorstandskollegen haben wieder ein abwechslungsreiches Jahresprogramm auf die Beine gestellt. Weitere Angaben siehe oben in der Agenda oder in unserer Homepage.

Wir freuen uns, wenn wir wieder eine grosse Anzahl Mitglieder und Familienangehörige an diesen Anlässen begrüßen können.

Für dieses Jahr sind wieder 3 Bauwochen vorgesehen. Es werden noch freiwillige Helfer gesucht, welche sich Zeit nehmen an einem dieser Einsätze mitzumachen. Der einzige Samstag Einsatz - welcher unter dem Namen Thales läuft - musste aus terminlichen Gründen auf Samstag 2. September verschoben werden. Auch für diesen Einsatz werden arbeitswillige Kollegen gesucht!

Ich wünsche allen Leserinnen und Leser einen schönen Sommer.

Hauptversammlung vom 4. März in Bassersdorf

Von Bruno Letter, Aktuar

Der Präsident, Bruno Berto, begrüßte die 76 Anwesenden. Ein spezielles Willkommen galt unserem Gastreferenten Manfred Willi, Leiter Bahntechnik der DFB, sowie Pepi Helg als Vertreter des Zentralvorstandes. Der Präsident erwähnte, dass die Sektion vor 30 Jahren in Zürich gegründet wurde. Aus Spargründen wird auf Festivitäten verzichtet. Als kleine Geste erhielt jedoch jeder Anwesende ein Packet Loki-Pasta.

Mit Genugtuung vermerkte Manfred, dass 2016 nicht nur unfallfrei, sondern auch arbeitsmässig positiv verlief. Die gesteckten Ziele konnten erfüllt werden. Sorgen bereiten die immer einschneidenderen Vorgaben z.B. der SUVA oder des Bundesamtes für Verkehr in Bezug auf Sicherheit, Arbeitssicherheit oder Kantonale Vorgaben wie Brand- und Wasserschutz, oder die höheren Anforderungen für die SiWä-Prüfungen und deren Einsätze. Dies sind grosse Herausforderungen und deren Umsetzung fordern die Führungskräfte.

Total wurden für die Bahntechnik 41'370 Arbeitsstunden geleistet. Davon 16'750 von ständigen Mitarbeitenden. Manfred streifte kurz die wichtigsten Projekte untermalt mit



interessanten Bildern. Er sprach über die 300 Meter Schienenersatz, die Tunnelanierungen, die Qualitätskontrollen, die Einsätze der Lehrlingsgruppen und natürlich die Fassadenisolation der Werkstatt in Realp.

Wie in der letzten Ausgabe des "Dampf an der Furka" ausführlich berichtet, stehen wir vor grossen finanziellen Herausforderungen, was auch für die Abteilung Bahntechnik einschneidende Folgen hat. So können leider nicht alle Bauwochen besetzt oder nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden. Auch Fronarbeitstage verursachen beachtliche Kosten für Essen, Unterkunft, Material, Transport etc. Das Bauprogramm 2017 ist auf das betrieblich unbedingt Notwendige zu beschränken. Solange keine Finanzierung durch Dritte sichergestellt ist, kann beim Grossunterhalt der Bahnanlagen nur das zur Gewährleistung der Sicherheit absolut Notwendige ausgeführt werden. Das Jahr 2017 könne als „Zahnstangenjahr“ bezeichnet werden. Im Fokus steht die Schienensanierung. Der auferlegte Projekthalt vom VR für die Wagenremise Realp ermöglicht weitere Detailplanung. Mit einem Dank für die geleistete Arbeit, den Goodwill, die Unterstützung und das Engagement schliesst Manfred sein Referat.

Traktanden

Es mussten nur die statutarischen Traktanden behandelt werden. Alle Abstimmungen wurden ohne Gegenstimmen angenommen. Die Jahresberichte:

Bauwochen: Unsere 3 Bauwochen waren mit 8-11 Teilnehmern besetzt. Unsere Sektion konnte unter anderem kräftig bei der Fassadenverkleidung der neuen Werkstatt Hand anlegen. Die Überalterung der Aktiven bereitet uns weiterhin Sorge.

Reisen & Events: Die durchgeführten Reisen fanden wiederum grosses Interesse. Der Besuch bei der Skyguide (Flugsicherung) konnte doppelt geführt werden.

Messen: Auch im 2016 waren wir an verschiedenen Messen

und Ausstellungen mit einem grossen Stand vertreten. Die dampfende "Weisshorn" im Massstab 1:6 war ein gelungener Blickfang für Jung und Alt. Trotzdem schafften wir es nicht "an alte Tage" anzuknüpfen. Die Anzahl gewonnener Neumitglieder war enttäuschend, doch die Produktwerbung "DFB ein Erlebnis, ein Genuss" ist uns bestimmt gelungen.

Mitglieder: Mit 125 Abgängen weisen wir einen Bestand von 2'334 Mitglieder aus, d.h. einen Nettoverlust von 2.9%. Pepi Helg erwähnte, dass sich der Negativtrend bei den meisten Sektionen widerspiegelte. Dies bereitet dem ZV grosse Sorgen. Mit den Mitgliedergebühren leistet der ZV einen lebenswichtigen Beitrag an die Betriebs- und Grossunterhaltskosten der DFB.

Jahresrechnung 2016: Die Jahresrechnung schliesst mit Einnahmen von CHF 60'200.43 und Ausgaben von CHF 64'282.75 mit einem kleineren als budgetierten Verlust von CHF 4'082.32 ab. Die Bilanz weist CHF 52'195.05 aus. An den Bau der Wagenremise Realp wurden CHF 10'000 überwiesen sowie ein Occasions- Dumper für die Bauabteilung gestiftet.

Wahlen: Der Vorstand, die Revisorinnen und die Delegierten wurden alle wiedergewählt.

Budgetvorschlag 2017: Mit Einnahmen von CHF 48'900 und Ausgaben von 52'450 resultiert ein Verlust von CHF 3'550.-. Die notwendige Renovation der Küche an der Furka (vor dem Scheiteltunnel) unterstützen wir mit CHF 10'000.

Jahresprogramm 2017: Wiederum sind 3 Bauwochen, Reisen und Events geplant. Alle Details findet man in unserer Homepage.

Verabschiedungen: Mit Ueli Stoffner und Walter Meier wurden zwei aktive Kollegen mit einem Präsent verabschiedet. Beide haben sich während vielen Jahren für unsere Bahn eingesetzt. Nochmals herzlichen Dank für euren Einsatz.

Varia: Ein Votant schlägt vor die Einzahlungsscheine für das jährliche Inkasso der Mitgliedergebühr blanko ohne Betrag auszustellen. Bestimmt würden dadurch viele Mitglieder "aufrunden" und spenden. Pepi Helg nimmt das Votum entgegen.

Sektionsausflug Furkabahn, Sonntag, 9. Juli 2017

Dieses Jahr befahren wir beim Sektionsausflug "unsere Dampfbahnstrecke"! Mit dem Bus fahren wir von Winterthur über Zürich und Säuliamt hinauf nach Realp. Mit "unserem" Dampfzug befahren wir "unsere" einzigartige Bergstrecke bis Gletsch. Hier ist das Mittagessen vorgesehen, danach geht die Fahrt mit dem Bus weiter über Grimsel- und Brünigpass wieder zurück zu den Einsteigeorten.

Programm und Infos auf der Homepage unter Agenda / Sektionsausflug 2017 oder bei:
Fritz Renold, Säntisstr 3, 8472 Seuzach, 052 335 24 39, vfb-zuerich.reisen@dfb.ch

Sektionsreise Barcelona, 5. – 9. September 2017

Zugreise über Genf, Lyon nach Barcelona. Die grossartige Kunst-, Kultur- und Hafenstadt am Mittelmeer, Hauptstadt Kataloniens und mediterrane Metropole ist unser Reiseziel. Wir lernen die Werke bedeutender Künstler

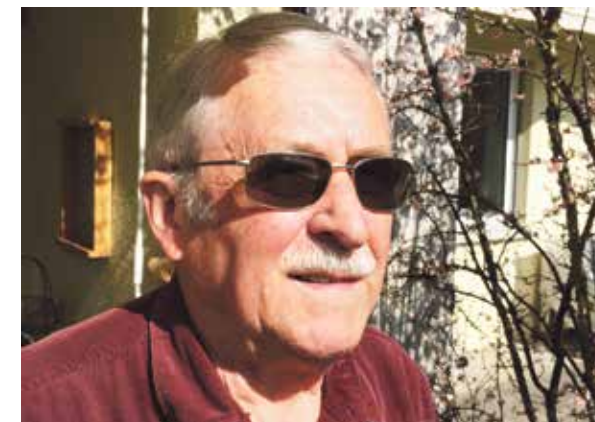
kennen, können einen Bummel über die "Ramblas", die berühmteste Strasse Spaniens, unternehmen oder das mittelalterliche Barri Gòtic usw. besuchen. Es besteht die Möglichkeit interessante Ziele in der Umgebung mit Bergbahnen kennen zu lernen. Dazu bieten wir zwei fakultative Ausflüge.

Programm und Infos bei: Fritz Renold, Säntisstr 3, 8472 Seuzach, 052 335 24 39, vfb-zuerich.reisen@dfb.ch

Unser Mitarbeiter Portrait

Von Bruno Letter, Vorstandsmitglied

Das heutige Interview auf dem Hirzel mit Kurt Altorfer machte mir besondere Freude, nicht nur wegen meinem Interviewpartner, sondern auch, weil ich vor über 65 Jahren am Hügel hinter dem Haus von Kurt mit schlottrigen Knien meine ersten "Gehversuche" auf Skiern machte!



Kurt zuerst die obligate Frage: Wie bist du zur DFB gekommen? Bist du vorbelastet und hat dich die Eisenbahn schon immer interessiert oder fasziniert?

Ich denke wie bei vielen DFB-Freiwilligen bin ich eher zufällig dazu gestossen. Ein Kollege in der Betriebsfeuerwehr war ein sehr engagiertes DFB-Mitglied. Naheliegend, dass er versuchte seine Dienstkollegen zu einem Mitmachen zu motivieren. Es mag sein, dass das Thema „Verkehr“ mir in den Genen liegt. Mit Botengängen ersparte ich mir die erste selbstgebastelte Modelleisenbahn, denn eine Märklin oder Fleischmann lag nicht drin! Als Schuljunge machte ich Bekanntschaft mit Dampflok. Schon damals strahlten sie eine gewisse Faszination auf mich aus. Aufgewachsen in Opfikon kannten wir Schulbuben die regelmässigen Durchfahrten der Dampflok wie auch die übrigen interessanten Zugfahrzeuge, welche auf der Strecke Zürich-Kloten-Winterthur und Niederweningen – Zürich eingesetzt waren. So war auch die Krokodil ein regelmässiger Gast auf diesen Strecken. Aber auch die Fliegerei faszinierte mich. Der Flugplatz Dübendorf lag vor unserer Haustür; während und nach dem 2. Weltkrieg war dort ein reger Flugbetrieb. Der Zivilliegerei blieb ich lange treu. Ich absolvierte das Segelfluggbrevet und übernahm später in der Segelfluggruppe die Bauleitung des Hangars in Fronarbeit.

Wann bist du zur DFB gestossen und kannst du dich an

deine ersten Einsätze erinnern?

Meinen ersten Einsatz leistete ich im Jahr 2000 in Realp mit der Sektion Zürich. Die Revisionswerkstatt Chur wurde aber bald mein Haupteinsatzort. Trotz meiner Ausbildung als Elektro-Mechaniker bzw. Elektro Ing. bestand zu jener Zeit meine Hauptaufgabe in einfachen Arbeiten und mit viel „Schmutzarbeit“, denn in den vielen Betriebsjahren hat sich bei den „alten Damen“ ordentlich Öl und Schmutz angesammelt.

Im Fokus standen ja immer die 2 HG 4/4 die 1990 aus Vietnam zurück geführt wurden. Ich nehme an, dies war deine Hauptaufgabe?

Nein nicht nur, auch die Lok 6 und 4 und weitere standen jeweils längere Zeit in Chur für grössere Revisionsarbeiten. Ich kenne somit alle unsere Triebfahrzeuge recht gut.

War die Rückführung der Lokomotiven aus Vietnam aus heutiger Sicht ein richtiger Entscheid?

Ja sicher, obwohl der technische Zustand eventuell zu optimistisch beurteilt wurde. Das feuchtwarme Klima in Vietnam setzte den Maschinen arg zu. Von wo hätten wir sonst passende Zugfahrzeuge bekommen? Nicht nur die Spurbreite muss stimmen, sondern auch das Zahnstangensystem hätte passen müssen! Zugegeben, der finanzielle- wie auch der Arbeitsaufwand ist enorm für die detailgetreue Aufarbeitung. Ohne die geleisteten Fronarbeitsstunden – und namhafte Sponsoringbeiträge – wäre dies nie möglich gewesen. Eine Neubeschaffung war ja undenkbar und unrealistisch.

War es nie demotivierend so viele Jahre dafür aufzuwenden? Immerhin stehen die HG 4/4 seit 1990 in der Schweiz. Nein, nie. Wir sahen immer Fortschritte wenn auch in kleinen Schritten. Aber auch hier gilt, "im Detail liegt der Erfolg"! Viel Aufwand, der geleistet wurde ist nicht sichtbar. Hier denke ich z.B. an die zeitaufwändige Digitalisierung der Konstruktion in CAD Format. Eine wahre Herkulesaufgabe, welche aber bei der externen Ersatzteilherstellung enorm half, denn intern konnten – oder durften – nicht alle Teile nachgebaut werden. Uns stehen ja keine hochmodernen, Computer unterstützte Werkzeugmaschinen zur Verfügung.

Du warst hauptsächlich in Chur und Uzwil tätig.

Ja, das hat sich so ergeben. Der Teamgeist war immer super und ich fühlte mich wohl und akzeptiert in der Gruppe. Seit Jahren arbeiten stets die gleichen Kollegen zusammen. In der Zwischenzeit sind, glaube ich, alle Grossväter geworden. *Dies bringt mich zum Thema „Überalterung“. Auch in eurem Team scheint dies ein Thema bzw. ein Problem zu sein.* Ja das ist so. Vielleicht nicht so ausgeprägt wie auf der Strecke. Ein Vorteil ist, dass bei uns der lange Anfahrtsweg nach Realp wegfällt. Für mich lagen aber beide Arbeitsorte Chur und Uzwil nicht vor der Haustüre. Deshalb arbeitete ich meistens 2, 3 Tage mit Übernachtung vor Ort. Dem Nachwuchs muss grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Eine Weitergabe des Fachwissens sowie die Bedienung des in die Jahre gekommenen Maschinenparks hat grosse Priorität.





Berlin-Brandenburg

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

Wagst du eine Prognose für die Überführung der 1. HG 4/4 nach Realp?

Ich bin optimistisch, dass die Lok 704 schon bald an der Furka eintreffen wird. Nach der Inbetriebnahme erfolgt die Abnahme durch das BAV.

Nach der Überführung der 704 stehen noch grosse Herausforderungen für die Bereitstellung der 708 an. Wie geht es weiter?

Nachdem wir alle Teile immer im "Doppelpack" herstellten, wird der Arbeitsaufwand für die 708 viel kürzer sein. Ich wage jedoch keine Prognosen.

Lust und Frust?

Beides gehört zu einem solchen Projekt. Es gab viele schöne Momente und Befriedigung an der Sache. Jedes fertige Ersatzstück – war es noch so klein – war ein Aufsteller. Vor Augen hatten wir immer unsere Loks auf die Schiene zu bringen!

Du bist ja noch in einem anderen Projekt involviert.

Ja richtig. Bekanntlich wird in Goldau unter der Leitung von Martin Horath eine etwa 100-jährige Dampfschneeschleuder, welche von der RhB übernommen wurde, in Fronarbeit total renoviert. Ein Prunkstück, mit einer faszinierenden Technik, welche erhalten werden muss. In diesem Projekt helfe ich mit. Es fehlen nur noch kleinere Arbeiten, dann wäre für mich auch dieses Projekt beendet. Auf Anraten des Arztes sollte ich ohnehin etwas kürzer treten!

Ich freue mich auf die Eröffnungsfahrt „meiner“ 704! Es war eine schöne und interessante Zeit in diesem Projekt mithelfen zu können.

(siehe www.dampfschleuder.ch)



23. Berliner Modellbahnausstellung im KulturGut Berlin-Marzahn am 25. und 26.02.2017

Von Dieter Frisch und Axel Schiele

Inzwischen ist sie Geschichte, unsere Dreiundzwanzigste. Nach dem reibungslosen Aufbau der Modellbahnanlagen am Freitag, den 24. Februar 2017, eröffneten wir die Ausstellung am Samstag pünktlich um 10.00 Uhr. Draußen hatte sich schon eine lange Reihe auf Einlass wartender Besucher gebildet. Um 11.00 Uhr war's im Saal rappelvoll und der Besucherstrom ließ während der beiden Ausstellungstage kaum nach. Viele kamen, um die Anlagen aus Berlin und Umgebung sowie aus Dresden, Jena, Lübbenau und Weißwasser zu sehen, unter denen sich diesmal wieder zwei nach Schweizer Motiven gestaltete Anlagen befanden. Insgesamt war die gesamte Bandbreite von "Spielzeugeisenbahn" bis hin zu richtig hochwertigem Modellbau in fast allen Spurweiten und Maßstäben vertreten. Wer sich zur Digitalisierung seiner Anlage informieren wollte, war bei Matthias Zeller aus Lalendorf an der richtigen Adresse, denn er hatte eine Demonstrationsanlage mitgebracht, um alles live zeigen zu können. Am Furka-Stand konnten sich die Besucher wie immer über die aktuellen Aktivitäten zwischen Realp und Oberwald informieren und Lothar Müllers außergewöhnliches Modell der Steffenbach-Brücke im Maßstab 1: 200 sowie auf der Furka Bergstrecke verkehrenden Draisinen und Lokomotiven bewundern, die gleichfalls im Eigenbau entstanden. Die Ausstellung kam bei den Besuchern gut an und wir waren mit 1575 Besuchern sehr zufrieden. Mit den nicht registrierten Kindern im Vorschulalter und Erwachsenen mit freiem Zutritt können wir insgesamt von ca. 1700 kleinen und großen Modellbahnfans ausgehen, die unsere diesjährige Präsentation gesehen haben. Zum Ausstellerabend leistete besonders Lars Berg vom MEK Jena 49 e.V. wieder großes beim Braten der vielen Würste und Steaks. In guter Stimmung klang der erste Ausstellungstag in gemütlicher Runde aus. Unsere 24. Modellbahnausstellung findet am 3. und 4. März 2018 im KulturGut in Marzahn statt. Die Prämien für die Aussteller der 23. Modellbahnausstellung wurden nach dem feststehenden finanziellen Ergebnissen festgelegt. Aus den Beobachtungen während der Ausstellung bzw. bei Auf- und Abbau wurden ein paar Verbesserungen für die nächste Modellbahnausstellung und andere Furka-Stände abgeleitet. Eine Frage ist, wie man Menschen, die einmal mit der DFB gefahren sind, wieder dorthin bekommt.

Unser Treffen im März

Am 10. März 2017 haben wir uns zur Auswertung der 23. Modellbahnausstellung und zur Vorbereitung der Generalversammlung vom 12. Mai 2017 getroffen. Der derzeitige Präsident Axel Schiele wird nicht mehr kandidieren und so müssen Personen für die verschiedenen Aufgaben gefunden werden. Mehr dazu bei nächster Gelegenheit.

Norddeutschland

VFB-Sektion Norddeutschland, Bernd Fischer, Leysahtbogen 18 A, DE-22119 Hamburg, vfb-norddeutschland@dfb.ch

Mitgliederversammlung 2017

Von Bernd Fischer, Sektionspräsident

Nach unserer ersten Ausstellung im neuen Jahr mit der modularen Furka - Modellbahnanlage und dem Infostand Ende Februar bis Anfang März 2017 im Schlei-Center in Schleswig fand am Sonntag, dem 26. März 2017 unsere alle zwei Jahre einzuberufende Mitgliederversammlung statt. Der Sektionsvorstand konnte 22 Mitglieder und einige Gäste an der Veranstaltung begrüßen.

Anschließend an eine Präsentation über Aktivitäten der Sektion Norddeutschland in den vergangenen zwei Jahren durch den kommissarischen Präsidenten folgten die turnusmäßigen Vorstandswahlen. Dabei wurden sämtliche Kandidaten ohne Gegenstimmen gewählt: Der Vorstand besteht zukünftig aus: Bernd Fischer (Präsident); Wolfgang Lux (stellvertr. Präsident/Schriftführer) sowie Bernd Reher (Kassenwart). Als Kassenprüfer wurden Roswitha Appelt und Wilfried Beneke gewählt. Unser langjähriger Delegierter Hubert Holtmann stand aus privaten Gründen nicht für eine Wiederwahl zur Verfügung. Unsere gewählten Delegierten sind wie bisher schon Karl Jackisch und neu Burkhard Rätzel.

Wir konnten für die Veranstaltung als Gastreferenten Bernd Hillemeier vom Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke begrüßen, der uns in seiner Präsentation viele Einblicke in die aktuellen Entwicklungen im Verein, der Stiftung und der Dampfbahn Furka Bergstrecke AG gab. Zudem berichtete Oliver Racine über die geleistete Arbeit der Baugruppe der Sektion Norddeutschland auf den letzten Bauwochen und gab einen Ausblick auf die diesjährige Bauwoche im August, die wieder für die 31. Kalenderwoche geplant ist.

Karl Jackisch leitete die Versammlung wie gewohnt souverän. Gedankt wurde im Rahmen der Veranstaltung insbesondere dem Modulbauverantwortlichen Holger Schomaker für seinen unermüdlichen Einsatz, dem ganzen Modulbauteam, Wolfgang Franken für die Betreuung der Homepage der Sektion, Burkhard Rätzel und Axel Pirsch für die Reiseplanungen der letzten Sektionsreisen, Ralf Hamann als gute Seele der Stammtische, und Oliver Racine für die seit vielen Jahren geleistete Arbeit als Leiter der Bauwochen.

Insgesamt konnte die Sektion auf zwei erfolgreiche Jahre zurückblicken. Nicht zufriedenstellen kann allerdings der Mitgliederrückgang auf aktuell neunzig Mitglieder, der zwar im Trend der meisten anderen Sektionen liegt, aber dem unbedingt gegengesteuert werden muss.

Für das Jahr 2017 sind noch diverse Aktivitäten in Planung. Wir arbeiten an weiteren Ausstellungsgelegenheiten für unsere Modulanlage und den Infostand. Aufmerksam machen möchten wir aber schon auf folgenden Termin:

Unsere Sektionsreise 2017 wird uns vom 22. bis 24. September nach Berlin führen. Axel Pirsch plant diese Reise, auf der wir unter anderem das „14. Berliner Eisenbahnfest im Bw Schönevide“ besuchen werden. Hier kann man viele Dampflokomotiven bestaunen, mitfahren und an einem Fototermin auf der Drehscheibe teilnehmen. Das detaillierte Reiseprogramm ist noch in Ausarbeitung, wir hoffen wie in den Vorjahren wieder auf eine rege Beteiligung der Mitglieder und gerne auch von Gästen.



Bild von Bernd Fischer

Endlich wieder ein kompletter Vorstand im Norden: Wolfgang Lux, Bernd Fischer und Bernd Reher. (von links nach rechts)



Oberbayern

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

Stammtische 2017-2018

Unser Vereinslokal ist die Gaststätte "Bar Portugal" (ehemals "Meisterverein"), Friedensstraße 28, 81071 München. Das Lokal ist mit ca. 5 Minuten Fußweg ab dem Ostbahnhof ("Hinterausgang") zu erreichen. Für unsere Stammtische suchen wir auch immer "Freiwillige", die an einem Termin einen Vortrag (Bilder oder Video) zeigen wollen.

2017

- Mi 03.05.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Zillertal-, Achensee- und Pinzgaubahn unter Dampf" von Helmut Mack
- Mi 07.06.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Nahverkehr in Hongkong und Shanghai" von Helmut Mack
- Mi 05.07.: Stammtisch mit Video-Vortrag "Führerstandsmitfahrt Realp-Gletsch auf der Diesellok" sowie "Bergbahn am Genfer See 'Rocheres de Naye' steil hinauf mit Zahnrad zum 'Murmeliweg'" von Helmut Kropp
- Mi 02.08.: Kein Stammtisch – Sommerpause
- Mi 06.09.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Eisenbahn in Bosnien, früher und heute" von Helmut Mack
- Mi 04.10.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Museumsbahnen in Kärnten und der Steiermark" von Helmut Mack
- Mi 08.11.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Eisenbahn in Montenegro und Albanien" von Helmut Mack (Achtung: Terminänderung wegen Feiertag am 1.11.)
- Mi 06.12.: Kein Stammtisch – Winterpause

2018

- Mi 03.01.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Tibet und seine Bahn" von Helmut Mack
- Mi 07.02.: Stammtisch mit Bilder-Vortrag "Semmering Basistunnel und Koralmbahn aktuell" von Helmut Mack
- Mi 07.03.: Stammtisch und Hauptversammlung

Angaben unter Vorbehalt eventueller Änderungen – zeitnahe Einladungen werden nur mittels E-Mail versandt – falls gewünscht bitte E-Mail-Adresse mitteilen!

Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen

Von Hans Berger, Sektionspräsident

Am 1. März 2017 begrüßte ich als Sektionspräsident im Vereinslokal Bar Portugal neben den Sektionsmitgliedern auch unsere Gäste ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeyr und Gattin Ulrike zur diesjährigen Hauptversammlung. Nach dem Gedenken an die Verstorbenen des Gesamtvereins und der Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung schritt ich auch gleich zur Tat und gab den Jahresbericht ab.

Mit einem VFB-Infostand und den neuen Roll-Up nahmen wir bei der 6. Modellbahnausstellung im MVG-Museum teil. Mit Wilfried Höbel war ich bei der Delegiertenversammlung am 16.04.2016 in Olten anwesend. Am 5.11. nahm ich bei der Sektionspräsidentenkonferenz in Würenlingen teil. Vom 26.06. bis 02.07. war ich als Reiseleiter unserer Sektionsreise „Schwarzwald-Bahnen“ unterwegs. In meinem Heimatort Oberviehbach unterstützte mich Wilfried Höbel am 31.07.2016 mit unserem Werbestand beim Bulldogtreffen. Nach der letzten Hauptversammlung fanden neun Stammtische mit Vorträgen von Helmut Mack, Hans Schlieper und Wilfried Höbel statt. Aufgrund der Einladung durfte ich als Sektionspräsident bei der Einweihungsfeier der neuen Fahrzeugremise am 1.9. in Realp teilnehmen. Anschließend unterstützte ich die Küche beim Tag der offenen Türe und dem Mitarbeiteranlass am 2.9.2016. Am 3.9. begann dann mein Einsatz bei der Bauwoche der Sektion Schwaben in der Küche. Derzeit gehören 62 Mitglieder der VFB-Sektion Oberbayern an. Es sind im vergangenen Jahr 4 Mitglieder ausgetreten. Wir konnten aber auch zwei Neumitglieder begrüßen. Anschließend an den Jahresbericht legte Helmut Mack seinen Kassenbericht ab. Kassenprüfer Peter Hübner bestätigte die ordnungsgemäße Führung der Kasse, so dass nach seinem Vorschlag die Vorstandschaft von den Mitgliedern entlastet wurde. Unter Leitung von ZV-Vizepräsident Bernd Hillemeyr wurde nun die Neuwahl der Vorstandschaft durchgeführt. Es wurden jeweils einstimmig gewählt: Meine Wenigkeit als Sektionspräsident, Helmut Kropp als Schriftführer, Udo Lang als Kassier und Peter Hübner als Kassenprüfer. Das Amt der Delegierten bei der ZV-Delegiertenversammlung wurde wieder Wilfried Höbel und mir übertragen. Anschließend informierte uns Bernd Hillemeyr über die Aktivitäten und geplanten Arbeiten bei DFB, VFB und SFB. Zum Schluss danke ich allen Mitgliedern, Spendern und freiwilligen Helfern für Ihren Betrag, welcher für unsere Dampfbahn Furka Bergstrecke geleistet wurde und wird. Wie jedes Mal bitte ich die Mitglieder um Mitteilung über die Änderung der persönlichen Daten, ob Anschrift, e-mail-Adresse oder Kontodaten. Herzlich lade ich euch auch zu unseren Stammtischen ein, welche noch gesondert aufgeführt werden.

Schwaben

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

Ulmer Freiwilligenmesse am 11. Februar 2017

Von Christof Schmid, Schriftführer

Für uns wiederum ein Erfolg
Am Samstag, 11. Februar waren wir mit unserem Infostand erneut auf der Ulmer Freiwilligenmesse in der Volkshochschule vertreten. Bereits seit mehr als zwei Jahren nehmen wir an diesen Messen teil, die im Wechsel in Neu-Ulm und in Ulm stattfinden. Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse im Einsteinhaus wegen der vielen Aussteller mussten wir uns beim Aufbau unseres Infostandes etwas einschränken. Was uns jedoch dank unserer flexiblen Möglichkeiten mit den Roll-Ups vor keine größeren Probleme stellte.

Wir konnten auch dieses Mal wieder etliche interessante Gespräche führen und dabei vielversprechende Kontakte knüpfen. Gerade der Umstand, ein deutlich anderes Freiwilligenangebot als andere Aussteller anzubieten, verschafft uns einen hohen Grad an Aufmerksamkeit und Neugierde bei den Besuchern. Hinzu kommt, dass es uns zwischenzeitlich durch unsere mehrmalige Teilnahme gelungen ist, gewisse Vernetzungen zu anderen Freiwilligen-Organisationen in der Region zu schaffen und unseren Bekanntheitsgrad auch dort deutlich zu steigern. Aufgrund des sehr überschaubaren Aufwands ist die Teilnahme an diesen Messen für uns ein guter Erfolg, auch wenn der Schwerpunkt der anderen Aussteller doch eher im sozialen und caritativen Bereich liegt.

Hauptversammlung am 9. März 2017

Vorstand, Delegierte und Kassenprüfer werden bei den Wahlen bestätigt
Am 9. März fand die Hauptversammlung unserer Sektion in der Gaststätte Herrenkeller in Ulm statt, bei der wir 16 stimmberechtigte Mitglieder und drei Gäste begrüßen konnten. Bezogen auf die Mitglieder unserer zahlenmäßig doch eher kleinen Sektion ist dies eine tolle Resonanz, die den Vorstand natürlich besonders freut, fühlt er sich doch bei so viel Zuspruch in seiner Arbeit bestätigt. Nach den Berichten des Vorstandes wurde dieser ohne Gegenstimmen entlastet. Bei den Wahlen, die in diesem Jahr turnusmäßig wieder anstanden, erklärten sich sowohl alle bisherigen Mitglieder des Vorstandes, die Kassenprüfer sowie auch die Delegierten dazu bereit, ihre Ämter auch in den kommenden beiden Jahren weiterzuführen. Da es keine Gegenkandidaten gab und niemand der Anwesenden eine geheime Wahl verlangte, konnte der Wahlleiter Gabriel Hartlieb die Wahl en bloc und in einer offenen Abstimmung per Handzeichen durchführen. Ergebnis: Alle Kandidaten wurden jeweils ohne Gegenstimmen wiedergewählt. Personell wird sich also in der nächsten Zeit nichts verän-



Bild von Christof Schmid

Bei der Hauptversammlung wurde der amtierende Vorstand einstimmig wiedergewählt

dern. Danke an die zum Teil schon langjährigen Aktiven, diese Ämter zu übernehmen und weiterhin fortzuführen. Um die Arbeit der Dieselcrew zu unterstützen wurde beschlossen, in diesem Jahr eine zweckgebundene Spende aus dem Sektionsguthaben für die Neu-Motorisierung des Tmh 985 zu tätigen. Im Anschluss gab es wieder dann viele aktuelle Infos aus dem Zentralvorstand, der Stiftung und der DFB AG sowie Rückblicke über das vergangene Jahr mit tollen Bildern. Dadurch wurde sicherlich bei allen Anwesenden die Vorfreude auf die kommende Saison geweckt. Diskutiert wurde von den Anwesenden, welche Auswirkungen die Konsolidierung der finanziellen Situation der DFB AG auf laufende und geplante Projekte sowie auf die Betriebsführung hat. Da eine Vielzahl der Sektionsmitglieder gleichzeitig auch Aktionäre der DFB sind, war natürlich auch der angedachte Kapitalschnitt und die möglichen Konsequenzen daraus ein Thema, das an diesem Abend unter dem Punkt „Varia“ noch zur Sprache kam.

Ausblick auf das zweite Halbjahr 2017

„Messemarathon“ mit Beteiligung der Sektion Schwaben - Wir suchen Helfer -
Im zweiten Halbjahr finden drei bedeutende Messen und Ausstellungen statt, an denen die Sektion Schwaben vertreten sein wird:
Den Anfang machen die Rieser Dampftage in Nördlingen am Samstag, 26. und Sonntag, 27. August. Die traditionellen Feriendampftage bieten mit mehreren Dampflokomotiven in Betrieb ein einmaliges Erlebnis für große und kleine Besucher. Bahnbetriebswerk und Bahnhof werden an diesem Wochenende wieder mit dem Leben früherer Zeiten gefüllt. Unser Infostand darf da natürlich nicht fehlen. Unter www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de gibt es dazu noch mehr Informationen.



Drei Wochen später, von Freitag, 15. September bis Sonntag 17. September, finden die Märklintage und internationale Modellbahnausstellung in Göppingen statt. Dieses Mega-Event für die ganze Familie findet alle zwei Jahre statt und verteilt sich auf fünf Standorte. Hier hat sich die Zusammenarbeit mit der Sektion Stuttgart bestens bewährt und so planen wir auch in diesem Jahr wieder einen gemeinsamen Infostand mit unserer Nachbarsektion.

Von Freitag, 3. November bis Sonntag, 5. November heißt es dann „Echtdampf-Hallentreffen“ in den Friedrichshafener Messehallen. Dieses Highlight für alle Echtdampffreunde findet ab 2017 nicht mehr in Karlsruhe sondern abwechselnd in Friedrichshafen und Köln statt. Für uns natürlich eine super Gelegenheit, hier die Furkabahn mit unserem Infostand präsentieren zu können. Die günstige Lage am Bodensee lässt natürlich auch eine große Anzahl an Besuchern aus der Schweiz und aus Vorarlberg erwarten. Weitere Infos zu dieser Messe gibt es im Internet unter: www.echtdampfhallentreffen.de

Alle drei Veranstaltungen sind sicherlich sehr interessant und für einen Besuch zu empfehlen. Für uns als Sektion besteht die Herausforderung, dass wir unseren Infostand bei den jeweiligen Terminen auch personell entsprechend abdecken können. Wer also Interesse, Zeit und Lust hat hier mitzuhelfen ist gerne dazu eingeladen. Über Anmeldungen freut sich Bernd Hillemeier (Vorstand Sektion) bzw. Christof Schmid (Schriftführer).

Unsere nächsten Termine

- 13. Juli 2017 Stammtisch im Gasthaus Herrenkeller, Ulm (Termiverschiebung!)
- 22. Juli 2017 Sektionsausflug Schwarzwaldbahn
- 31. August 2017 Stammtisch im Gasthaus Herrenkeller, Ulm
- 4. bis 9. September 2017 Sektionsbauwoche



Bild von
Urs W. Züllig

Abfahrtsbereit in Gletsch,
die DFB startet in die
Jubiläumssaison

Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB oder bei der DFB AG



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

Informationen zu Versicherungen finden sich auf www.dfb.ch/verein -> Unterlagen.

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

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

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

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



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
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

Herstellung, Druck:
ZT Medien AG
Henzmannstrasse 20
CH- 4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-Sekretariat, Postfach 141
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 848 000 144
administration@dfb.ch

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
«Sektionsnachrichten» der Sektionen Aargau, Bern und
Nordwestschweiz 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.



CLUB GRAND HÔTEL & PALACE

H. - Ueli Gubser, CEO, Feldbergstrasse 86,
CH-4057 BASEL
E-Mail: gubser@clubgrandhotelpalace.ch

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

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

UNSERE MITGLIEDER im GOMS

Grand Hôtel GLACIER du RHÔNE GLETSCH
Hotel FURKA OBERWALD
Hotel HUBERTUS OBERGESTELN
freuen sich auf Ihren Besuch!

Unser Tipp:

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

www.clubgrandhotelpalace.ch



1



2



3



4



5



6



7



8



9

- Georges Studer, Martin Fischer, Wädi Wäfler während Filmdreh in Gletsch (Bild Urs Züllig)
- Oliver Studer, Jakob Knöpfel, Wädi Wäfler, Martin Horath, Nätschen (Bild Urs Züllig)
- Stefan Landenberger, Dampflokführer, Realp
- Armin Ulrich, Dampflokführer Realp.

- Dominic Pini, Lehrling
- Bernhard Strecken, Events Messen, Werbung VFB-Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus
- Bruno Briner, Verkauf, Realp
- Gernhard Bissinger, Billett-Schalter, Realp
- Monikas Schweinchen bei Gletsch



Bitte gewünschte Grösse angeben.

①

NEU: Regenjacke Farbe navy-blau mit hellgrauem Innenfutter, Kapuze im Kragen, zwei Aussen-Schlupftaschen, eine Innentasche mit Reissverschluss. DFB-Logo ist zweifarbig in Brusthöhe aufgestickt. Auf der Jacken-Rückseite ist ein reflektierendes Dreieck aufgedruckt. Lieferbare Grössen S, M und L **CHF 99.00**



Bitte gewünschte Grösse angeben.

②

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



③

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



④

NEU: Baseball Cap Farbe royal-blau, hinten mit Klettverschluss. Auf Vorderseite ist das DFB-Logo in silbergrauer Farbe aufgestickt. Grösse verstellbar **CHF 18.00**



⑤

NEU: Military Cap Farbe navy-blau, hinten mit Klemmverschluss. Auf Vorderseite ist der DFB-Logo in silbergrauer Farbe aufgestickt. Grösse verstellbar **CHF 18.00**



⑥

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



⑦ **NEU: DFB-Bildkalender 2018** 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 16.00**



⑧ **DVD-Film «Furka-Dampfbahn»** Erschienen 2015; EK-Verlag / Suder Filmproduction, 58 Minuten Spielzeit; Kommentar wahlweise in Deutsch, Französisch u. Englisch **CHF 34.80**



⑨ **Bemo-Modelleisenbahn (H0m)**

Dampflok HG 3/4 Nr. 4 **CHF 845.00**
Bitte sofort vorbestellen (beschränkte Stückzahl)
Weitere DFB-Modelle finden Sie auf unserer Website: www.dfb.ch (Souvenir-Shop)

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

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

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____ DADF 2/2017

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
Pauschale für Porto- bis CHF 250.00 = CHF 10.00
kosten in Schweiz: ab CHF 251.00 = kostenfrei
Porto ins Ausland wird nach Aufwand verrechnet.

Telefon-Nummer oder

E-Mail-Adresse für Rückfragen