



dampf an der furka

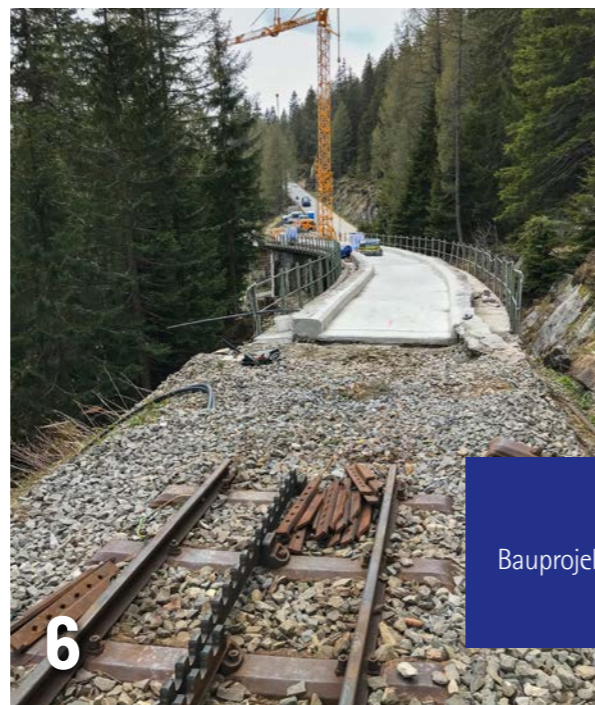


Unwetter



5

Bauprojekte



6



Foto von
Günther Schneider:
Galenstock sowie Gr.
und Kl. Bielenhorn

Photo de
Günther Schneider:
Le Galenstock ainsi
que le Grand et le
Petit Bielenhorn

Editorial

Von Ruedi Traub

Die Freiwilligenarbeit ist das Herz und die Triebfeder der Furka-Bergstrecke: So lautet der treffende Titel eines Artikels in diesem Heft. Gesucht sind neue freiwillige Mitarbeitende! Zum Beispiel auch Aktivmitglieder wie in der VFB Sektion Berlin-Brandenburg, die bei der Behebung von Unweterschäden mithalfen.

Le travail bénévole est le cœur et le ressort de la ligne sommitale de la Furka: tel est le titre d'un article de ce numéro. Nous cherchons de nouveaux collaborateurs! Par exemple aussi des membres actifs, comme ceux de la section Berlin-Brandenburg de l'ALSF, qui ont participé à la remise en état après les intempéries.

Die Starkregenfälle und davon ausgelöste Murgänge haben unsere Bahn sehr getroffen. Kurzfristig konnten viele zusätzliche Freiwillige aufgeboden werden, sodass der Schaden in Grenzen gehalten werden konnte. Der Schmerz für die echten Bähnler ist gross. Dies zeigte sich auch im Volumen der eingegangenen Spenden.

Les fortes pluies, et les coulées de boue qu'elles ont déclenchées, ont fortement touché notre train. De nombreux volontaires ont pu être engagés au pied levé, de sorte qu'on a pu limiter les dommages. Mais la douleur est grande pour les vrais amis du train. Le volume des dons reçus en apporte la preuve.

Doch die Furka-Dampfbahn dampft wieder. Vor einer Fahrt lohnt sich der Besuch auf unserem neu gestalteten Internetportal www.dfb.ch. Das Feature ist kaum mehr zu erkennen. Die Arbeiten sind noch nicht ganz abgeschlossen, aber man sieht jetzt schon, wie übersichtlich die Seiten sind mit kurzen Erklärungen und schönen, grossen Bildern versehen sind. Fürs Smartphone empfiehlt sich die Installation unserer Furka-App.

Cependant, le train à vapeur de la Furka fume de nouveau. Il vaut la peine, avant le voyage, d'aller jeter un coup d'œil sur notre site internet rénové www.dfb.ch. A peine reconnaissable! Les travaux ne sont pas tout à fait terminés, mais on repère déjà les pages aux explications claires et aux belles grandes images. Et pour les Smartphones, l'installation de notre app Furka s'impose.

Neues gibt es in diesem Heft ferner zu den Dampflokkfreunden, den Mitteleinstiegswagen und zum Blauen Haus in Gletsch. Kochen Sie auch unser Menü «Hüttenteigwaren» - schnell gemacht und schmeckt gut. Die Wanderung zur Sidelenhütte ist herrlich und nicht weit. Die Aussicht ändert von Schritt zu Schritt.

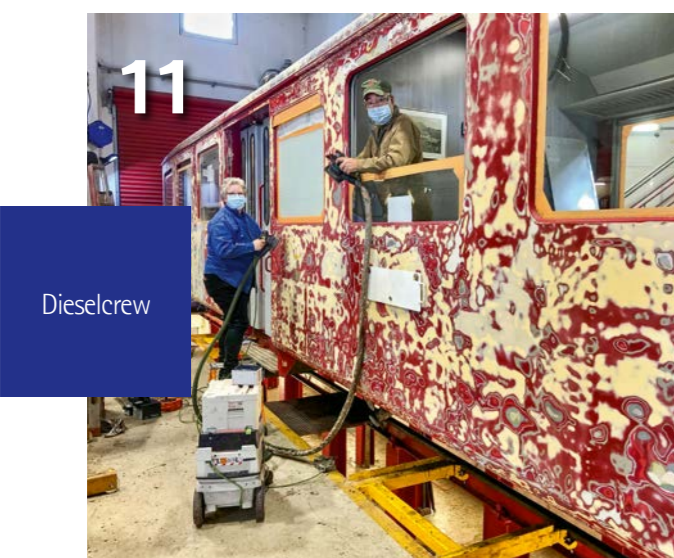
On parlera encore, dans ce cahier, des „Dampflokkfreunde“, des voitures à portière centrale et de la Maison Bleue (Blaues Haus) à Gletsch. Et cuisinez notre menu «Hüttenteigwaren» (pâtes de la cabane) - vite fait bien fait. La promenade à la Sidelenhütte est magnifique, et pas loin. Le vue change à chaque pas.

Im Goms gibt es nicht nur die Bahn, sondern auch sehenswerte schöne Punkte der historischen Art. Besonders die Kirchen und Kapellen (siebzig an der Zahl) sind wunderbar (Barock) und die Orgeln von Carlen und Walpen wahre Kleinode.

Il n'y a pas que le train dans la Vallée de Conches, mais des monuments de l'histoire de l'art. Les églises et les chapelles baroques (une septantaine au total) sont magnifiques, et les orgues de Carlen et de Walpen sont de vrais bijoux.

Titelbild von
Ulf Weidle

Anpassung der
Gleisanlage vor der
Remise in Gletsch. Im
Hintergrund ist das
eingerüstete Blauhaus.



11

Dieselcrew



12

Lokrevision



17

Dachrenovation



Actuel dès 22



Sektionen ab 27

Impressum 39

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2021 08.10.2021

Erscheint Mitte
November

Ausgabe 2/2022 29.04.2022

Erscheint Anfang
Juni

Ausgabe 1/2022 14.01.2022

Erscheint Mitte
Februar

Ausgabe 3/2022 29.07.2022

Erscheint Ende
August



Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

Positives Jahresergebnis trotz schwierigen Zeiten

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) hat im vergangenen Jahr trotz widrigen Umständen einen kleinen Gewinn in Höhe von 10'518 Franken erzielt. Dank Sparanstrengungen und Spenden konnten die Einnahmeneinbußen von 30 Prozent und der Rückgang der Passagierzahlen von 40 Prozent gegenüber 2019 einigermaßen wettgemacht werden.

Die Zahl der Passagiere sank von 29'339 auf 18'207 Personen. Davon kamen 1194 Personen in Gruppen. Unter den beförderten Passagieren befanden sich 1936 Kinder. Die Charterzüge, die in normalen Jahren Einnahmen in Höhe von rund 250'000 Franken bringen, wurden praktisch alle abgesagt. Positiv ins Gewicht fiel die deutlich höhere Auslastung der 1. Klasse.

Die Zahl der Personenzüge ging von 483 im Jahr 2019 auf 365 zurück. An Stelle von durchschnittlich rund 25 Extrazügen verkehrten letztes Jahr nur deren 3. Die Laufleistung der fünf im Einsatz stehenden Dampfloks betrug 4311 Kilometer gegenüber 5312 Kilometer im Jahre 2019. Das Paradeferd der Flotte, die HG 4/4 Nr. 704, absolvierte 1290 Kilometer, die HG 3/4 Nr. 4 1269 Kilometer. Die drei anderen im Einsatz stehenden Dampfloks wiesen Laufleistungen von unter 1000 Kilometern auf.

Hoher Spendenfluss

Auf der Einnahmenseite standen Erlöse in Höhe von rund 3,2 Millionen Franken. Das sind rund 800'000 Franken weniger als 2019. Die Beförderung der Passagiere brachte rund 765'000 Franken ein. Im Jahr davor hatte dieser Wert noch 1,2 Millionen Franken betragen. Die Nebenbetriebe (Gastronomie und Souvenirs) erarbeiteten rund 240'000 Franken gegenüber knapp 360'000 Franken 2019. Erfreulich war der Zufluss an Spenden, der sich von rund 760'000 auf mehr als 1,3 Millionen Franken fast verdoppelte. Das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern betrug knapp 400'000 Franken. 2019 waren es knapp 340'000 Franken gewesen. Wie schon 2019 wurden Abschreibungen in Höhe von rund 150'000 Franken getätigt.

Der Jahresgewinn 2020 war mit 10'518 Franken leicht höher als derjenige von 2019. Damals betrug dieser Wert 7083 Franken.

Ein aussergewöhnliches Jahr

Das vergangene Jahr sei an Hindernissen kaum zu überbieten gewesen, schreibt Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli mit Blick auf die Pandemie und das Unwetter kurz nach Saisonende im Jahresbericht. Mit diesen schwerwiegenden Rückschlägen seien die operativ Verantwortlichen bis aufs Äusserste gefordert gewesen.

Wie vielen andern, sei auch uns einmal mehr und schmerzhaft vor Augen geführt worden, wie machtlos wir der Laune der Natur, trotz weitsichtigem Handeln, ausgesetzt sind, hält der VR-Präsident fest. Es zeige uns, dass wir uns noch so bemühen können, unser Bestes zu geben und uns sogar auf ein worst-case-Szenario vorzubereiten. Gegen gewisse Kräfte und Widerstände, auf die wir keinen Einfluss hätten, kämen wir auch bei noch so guter Vorbereitung nicht an.

Auch Geschäftsleiter Josef Hamburger schreibt im Jahresbericht, dass 2020 als aussergewöhnliches, ja geradezu "verrücktes" Jahr in die Annalen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eingegangen ist. Anstatt Mitte Juni konnte die Saison 2020 erst Anfang Juli in Angriff genommen werden. Somit fehlten drei Betriebswochen.

Die Ausgaben konnten laut Hamburger rechtzeitig heruntergefahren werden. Ein grosser Teil der anfallenden Kosten bei der DFB AG seien allerdings Fixkosten. Auf der variablen Seite sei man rasch auf die Bremse gestanden. Zudem hätten einige Bauprojekte der Stiftung Furka-Bergstrecke übergeben werden können, welche diese finanzierte.

DFB neu steuerbefreit

Die DFB AG ist neu von der Abgabe von Steuern befreit. Der Kanton Wallis und die Aktionäre stimmten dem Antrag des Verwaltungsrates zu. Die Steuerbefreiung wurde damit begründet, dass die DFB einen gemeinnützigen Charakter besitzt, indem sie ein kulturelles Erbe bewahrt und damit zur touristischen Entwicklung der Regionen Goms und Urseren beiträgt.

Die Steuerbefreiung verschafft dem Unternehmen einen wichtigen Vorteil beim Sammeln von Spendengeldern. Spender und Spenderinnen können finanzielle Zuwen-

dungen inskünftig auch direkt der DFB AG zukommen lassen und dabei gleichwohl von der Abzugsfähigkeit dieser Beträge in ihrer eigenen Steuerdeklaration profitieren.

Die Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) wurde am 23. Juni 2021 zum zweiten Mal in Folge schriftlich durchgeführt. Die Stimmen der Aktionäre und Aktionärinnen wurden von einem unabhängigen Stimmrechtsvertreter eingebracht. Zum Verlauf der GV, welche aus notariellen Gründen dennoch mit einigen wenigen Vertretern unserer Bahn physisch vor Ort durchgeführt werden musste, gibt das auf der Homepage der DFB aufgeschaltete Protokoll Auskunft.

Die behördlichen Restriktionen rund um die Pandemie werden auch auf das Jahresergebnis 2021 einen negativen Einfluss haben, heisst es im Jahresbericht zudem.



Der Geschäftsbericht 2020 der DFB AG als auch das Protokoll der GV sind abrufbar unter www.dfb.ch/de/stories/dfb-aktionarsinformationen-dfb-ag



Unwetter

Zwei Erdrutsche legten die Dampfbahn teilweise lahm

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Wieder einmal haben die Naturgewalten in den Alpen zugeschlagen. Angesichts der Regenmengen, die um Mitte Juli niedergingen, ist die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit zwei Erdrutschen und einigen weiteren kleineren Schäden einigermaßen glimpflich davongekommen.

Nichtsdestotrotz fiel der Betrieb am Wochenende vom 15. bis 18. Juli ganz und vom 9. bis 11. Juli teilweise aus – dies in einer Zeit, in der Züge teilweise ausgebucht waren.

Geschäftsleiter Josef Hamburger bedauert die Annullierung von Zügen und die immense Mehrarbeit für die vielen im Einsatz stehenden DFB-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen. Er merkt aber auch an, dass bei all diesen Schadenergebnissen keine DFB-Mitarbeiter zu Schaden gekommen seien. Auch Rollmaterial und Immobilien seien von den Naturgewalten verschont geblieben.

Der erste der beiden Erdrutsche ging am 8. Juli oberhalb von Oberwald nieder. Oberwald wurde an jenem Tag mit weiteren Erdrutschen und mit Schlammlawinen, die sich durch das Dorf ergossen, besonders stark betroffen. Aufgrund der blockierten Strecke fuhr die DFB am 9. Juli nur von Realp bis Furka, an den zwei darauffolgenden Tagen von Realp bis Gletsch.

Ein Murgang im Gebiet Steinsäumli in der Nähe der Station Tiefenbach, weitere angekündigte Regenfälle und die noch nicht abgeschlossenen Aufräumarbeiten auf der Walliser Seite führten dazu, dass der Fahrbetrieb am Wochenende vom 15. bis 18. Juli völlig eingestellt wurde. Der Entscheid fiel am Mittwoch und wurde danach über die verschiedensten Kanäle wie Webseite, soziale Medien, Medienmitteilung sowie Mails und Telefonate an Personen, die gebucht hatten, mitgeteilt.

Spenden für die Bewältigung der Unwetterschäden sind willkommen:

Spendenkonto: CH82 0078 5001 8180 6021 6
Dampfbahn Furka Bergstrecke AG
Postfach 1
3998 Reckingen

Bitte Vermerk "Unwetter- und Folgeschäden 2021" anbringen.

Bild von Ulf Weidle

Die Furka-Bergstrecke wurde oberhalb des Dorfs Oberwald (im Bild) und von Tiefenbach von Erdrutschen verschüttet.



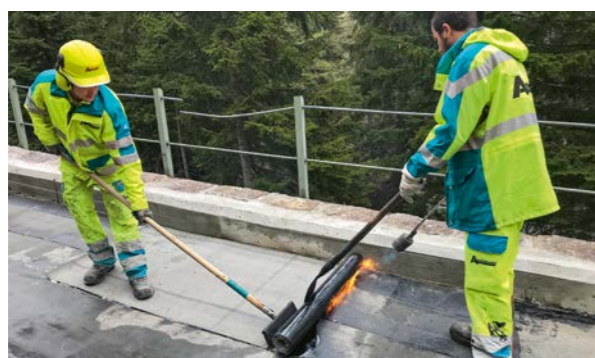
Bauprojekte

Die Sanierung des Lammenviaduktes

Von Ulf Weidle, Bauchef DFB AG

Eines der beeindruckendsten Bauwerke der Bergstrecke ist das einst aus 14 Bögen bestehende und nicht weit oberhalb Oberwald die Furka-Passtrasse überquerende Lammenviadukt. Die Eleganz des Steinbogenviaduktes zeigt sich leider weder dem Fahrgast im Zug noch dem Autofahrer, denn durch die dichte Bewaldung ist es kaum möglich, das 90 Meter lange Bauwerk auf seiner gesamten Länge wahrzunehmen.

Zur Geschichte: Zwei der Bögen waren einst die Durchlässe für die getrennten Auf- und Abwärtsfahrtrichtungen der Passtrasse. Sie bildeten mit ihren eingeschränkten



Lichträumen die Begrenzung für die Fahrzeuggrösse über Grimsel und Furka. Naheliegender, dass kurz nach Stilllegung der Bergstrecke diese beiden Bögen im Jahr 1987 weichen mussten, um die Beschränkung für den Strassenverkehr zu beseitigen.

Zeichen für Rettung

Die damals noch junge Aktion «Rettet die Bergstrecke» konzentrierte sich zwar anfangs auf die Urner Seite, setzte jedoch auch hier im Wallis ein frühes Zeichen, das den Willen zum Erhalt der Gesamtstrecke manifestierte. Und so wurden als Ersatz für die beiden entfallenden Steinbögen Widerlager erstellt, die eine Stahlträgerbrücke aufnahmen. Die aus SBB-Beständen stammende Brücke ermöglichte den unbeschränkten Strassenverkehr und schloss gleichzeitig die Lücke in der Bergstrecke. Sie sollte erst nach über zwanzig Jahren 2010 mit der Eröffnung des letzten Teilstückes von Gletsch nach Oberwald den ersten Zug sehen.

Die verbleibenden beiden Steinbogenabschnitte des Viaduktes sind über 100 Jahre alt. Seit jeher waren sie dem rauen Klima mit seinen starken Temperaturwechseln, dem Frost und dem Regen ausgesetzt. Regenwasser gelangte über das Schotterbett in die Hinterfüllung des Mauerwerkes und trat letztlich durch die Mauerwerksfugen aus. Auf seinem Weg durch das Bauwerk löste das Wasser Mineralien aus Gestein und Fugenmörtel und transportierte diese an die Unterseite der Gewölbe, wo sie sich als unerwünschte Stalaktiten ablagerten.

Die Statik des Bauwerkes gab zwar keinen Anlass zur Besorgnis, aber der stete Prozess der Auswaschung bildete langfristig eine Gefahr für dessen Substanz. Im Zuge der regelmässigen Bauwerkskontrollen stellten unsere Prüfingenieure ein Programm zur Sanierung auf. Die Lösung war ein Betontrog, der das Bauwerk von oben her schützen sollte.

Freiwillige Mitarbeitende

In diesem Jahr nun fiel der Startschuss zur Sanierung. Es war von Beginn an klar, dass die Sanierung sehr früh im Jahr beginnen muss, da die Arbeiten noch vor Beginn der Betriebssaison am 24. Juni abgeschlossen sein mussten. Der Baubeginn erfolgte deshalb am 12. April 2021. Auf einen Aufruf hin meldeten sich zahlreiche freiwillige Mitarbeiter des Vereins Furka-Bergstrecke zu dieser ersten grossen Aktion der Bauabteilung in diesem Jahr. Nach der Befreiung des Viaduktes von ca. 140 cm hohem Schnee bauten sie Schie-

nen, Zahnstangen und Schwellen aus.

Die konstruktiven Betonarbeiten wurden an die Spezialisten der im Wallis ansässigen Bauunternehmung Gombau vergeben. Deren Aufgabe war es, einen Trog auf die historischen Bögen in Ortbetonbauweise aufzubauen. Nach dem Aushub der alten Schotterung wurde zunächst eine Sauberschicht als Planum aufbetoniert. Die Bewehrung war rein konstruktiv, da keine statische Funktion von der Betonplatte verlangt wurde.

Beton per Baukran

Sie wurde über den Pfeilermitten mit Scheinfugen unterbrochen, um eventuellen Längsspannungen gezielt nachgeben zu können. Mit einer aufgehenden Anschlussbewehrung wurden die im Nachlauf hergestellten Aufkantungungen des Troges versehen. Die Strecke verläuft im Bereich des Viaduktes in 90 Promille Steigung. Für das Einbringen des Fertigbetons bedeutete dies eine besondere Herausforderung, hat doch dieser im angelieferten Zustand die Tendenz beim Einbau talwärts zu fließen. Statt einem ursprünglich vorgesehenen Einbringen des Betons mit der Betonpumpe fiel die Entscheidung auf Kranbeton. Dieser kann mit einer höheren Steifigkeit aus dem Betonkübel eingebaut werden.

Dazu stellte das Bauunternehmen einen Baukran an der Baustelle auf, der die halbe Breite der Passtrasse belegte – dies war möglich, weil diese noch in der Wintersperre war. Der Turmdrehkran konnte auch bereits zum Gleisausbau und auch zum späteren Gleiseinbau genutzt werden – ein ungewöhnlicher Luxus an der Bergstrecke. Nach Abschluss der Betonarbeiten wurde durch die Firma Aeschlimann eine kombinierte bituminöse und Flüssigkunststoffabdichtung in den Trog eingebracht. Abermals durften wir uns hier über das grosszügige Sponsoring der Massnahme erfreuen.

Den Abschluss bildete wiederum der Einsatz der freiwilligen Mitarbeiter der DFB, die wieder das Gleis einbauten. Dabei wurde statt des bisherigen rund 100 Jahre alten Gleismaterials aus der Gründerzeit der Bahn zwar wiederverwendetes, aber jüngeres und schwereres Gleismaterial eingebaut wie es auch in den vergangenen Jahren im Zuge der Totalumbauten verwendet wurde. Eine spektakuläre Aktion stellte der Antransport der 18 Meter langen Schienen dar, die in Ermangelung der Möglichkeit des Strassentransportes mit einem Heli eingeflogen wurden. Ein grosser Dank an Bruno Berto, der spontan die Hälfte der Kosten dafür übernahm.

Sondereffort

In einer kurzfristigen Aktion stellte Marcel Gwerder eine Mannschaft zusammen, die an einem Wochenende die erforderlichen 136 Stahlschwellen mit quadratischen Lochungen für die Aufnahme der Zahnstangensättel stanzte.

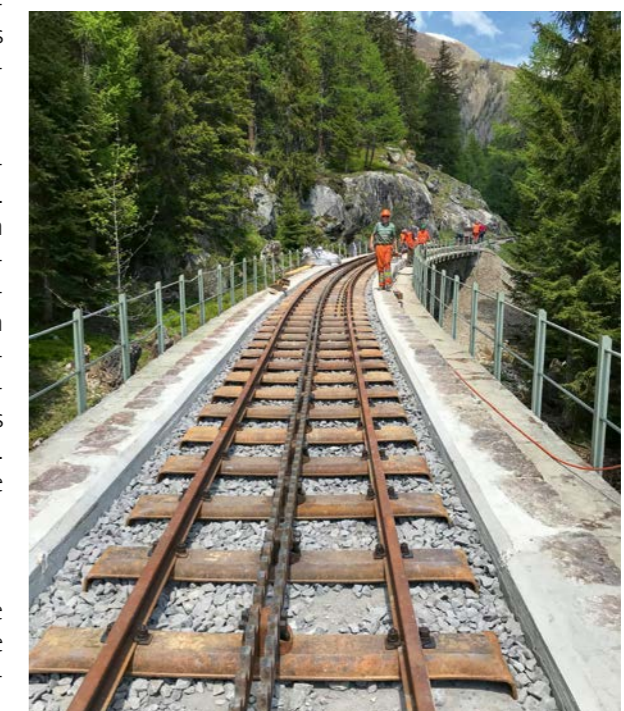
Gut die Hälfte der Schwellen erhielt ausserdem Lochungen für die künftige Aufnahme einer Leitschiene. Dies wird einen bedeutenden Beitrag zur Steigerung der Sicherheit auf der Brücke darstellen.

Der Viadukt konnte nach rund achtwöchiger Bauzeit rechtzeitig zum Saisonstart wieder befahren werden. Weitere Kleinarbeiten werden im Laufe des Sommers und Herbstes ausgeführt. So werden vor allem die Mauerwerksfugen saniert. Diese nicht betriebsbeeinträchtigenden Arbeiten können während der Saison vorgenommen werden.

Sponsoring zum 100-Jahr-Jubiläum

Die Finanzierung der Massnahme wird von der Raiffeisenbank Aletsch-Goms und von der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) übernommen. Bei beiden bedanken wir uns herzlich für die grosszügige Unterstützung. Die Raiffeisenbank hatte zum 100-Jahr-Jubiläum im Jahr 2020 ein Projekt initiiert, zu dem sich Vereine um finanzielle Unterstützung bewerben konnten. Einer der Bewerber war der Verein Furka-Bergstrecke, Sektion Wallis, der unter Federführung von Andrea Andenmatten einen Antrag zur Kostenbeteiligung an der Sanierung des Lammenviaduktes einreichte.

Alle erforderlichen Kriterien, wie Gemeinnützigkeit, Lage im Geschäftsbereich der Bank und vor allem mindestens 3 Jahre Nachhaltigkeit, konnten erfüllt werden. Die unabhängige Jury hatte entschieden, das Projekt als eines von 12 ausgewählten unter 76 eingereichten finanziell zu unterstützen. Zum Abschluss der Arbeiten lud die DFB am Freitag 1. Juli 2021 die Verantwortlichen der Bank zu einer Begehung des Lammenviaduktes und einer Fahrt mit dem Dampfzug ein. Sie konnten sich dabei von der geleisteten Arbeit überzeugen und sehen, wie das Geld der Genossenschaft eingesetzt wurde.



Bilder von Ulf Weidle

Der neue Betontrog ist fertig. Die Abdichtung wird aufgebracht. Das neue Gleis ist eingebaut.



Aus dem VFB Dachverband

Abstimmungsergebnis der schriftlichen Delegiertenversammlung vom 26. Juni 2021

Von Urs Degen

Infolge der COVID-19-Verordnung war der Zentralvorstand (ZV) gezwungen, die 24. Delegiertenversammlung 2021 schriftlich durchzuführen.

Die Organisation der geheimen Abstimmung per Post hat ohne Zwischenfall gut funktioniert. Von den 42 stimmberechtigten Delegierten haben leider nur 40,5% teilgenommen. Von den zu 100,0% gültigen Stimmzetteln haben für die 21 Wahl- und Sachgeschäfte durchschnittlich 88,8% mit Ja und 11,2% mit Nein gestimmt. Die mit grossen Mehr angenommenen Traktanden haben jeweils einen Ja-Stimmenanteil zwischen 81,3% bis 100,0%. Alle Beschlüsse und Wahlen wurden mit einfachem Mehr der Stimmenden ohne Stimmenthaltungen und leeren Stimmen gefasst.

Die Stimmbeteiligung der Delegierten ist enttäuschend. Immerhin vertreten sie als oberstes Organ des VFB Dachverbandes und Legislative rund 6'800 Vereinsmitglieder. Gemäss den Statuten unterstützt der VFB Dachverband als Haupttätigkeit die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) mit finanziellen Beiträgen aus den Mitgliederbeiträgen und freiwilligen Arbeitsleistungen ausschliesslich für den Unterhalt und Bahnbetrieb auf der Strecke.

Die beiden bisherigen GPK-Mitglieder Pierre-Alain Bossel und Thomas Schubiger waren verantwortlich für die Kontrolle und Zählung der eingegangenen Stimmrechtsausweise und Stimmzettel der schriftlichen 24. DV vom 26. Juni 2021. Mit der Unterschrift bestätigte Peter Fietz als Revisor des Dachverbandes die Richtigkeit des Abstimmungsprotokolls. Am 7. Juli 2021 erhielten alle stimmberechtigten Delegierten, die beratenden Sektionspräsidenten, der Zentralvorstand, die Geschäftsprüfungskommission und Revisor das Protokoll.

Am 12. Juli 2021 hat die Sektion Ostschweiz eine Einsprache betreffend der Gültigkeit der schriftlichen DV 2021 eingereicht. Die Unterzeichner der Einsprache verlangen vom Zentralvorstand (ZV) eine Ungültigkeitserklärung der schriftlichen DV 2021 sowie eine ausserordentliche Delegiertenversammlung mit Präsenz einzuberufen. Ordnungsgemäss hat der ZV am 15. Juli 2021 den Erhalt mit dem Hinweis bestätigt, dass er die eingegangene Einsprache inklusive der Beilagen prüft und eine Stellungnahme schriftlich abgeben wird. Mit der Einsprache der Sektion Ostschweiz ist u.a. das Budget 2021 nun in Frage gestellt.

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, Telefon +41 848 000 144, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

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

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

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

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

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

Aus dem VFB Dachverband

Freiwilligenarbeit – das Herz und die Triebfeder der Furka-Bergstrecke

Von Bernd Hillemeyr, Leiter Freiwilligenwesen

Die Furka-Dampfbahn sucht laufend freiwillige Helferinnen und Helfer.

Vor 40 Jahren, im Sommer 1981, war es nur noch wenige Wochen bis zum Ende des regulären Bahnbetriebs auf der Furka-Bergstrecke. Unzählige Eisenbahnfreunde nutzten noch die Gelegenheit, diese einmalige Strecke zu befahren. Die Strecke sollte abgebaut, rekultiviert oder in Teilen zum Wirtschaftsweg umgebaut werden.

Jedoch fanden sich auch bald viele Enthusiasten, welche den Erhalt der Strecke forderten. Aber es wurde nicht nur gefordert, sondern bald nach der Einstellung fanden sich die ersten freiwilligen Helfer, die sich aktiv für den Weiterbestand einsetzten. Es wurden Wassergräben geräumt und erste Sicherungsmassnahmen durchgeführt. Mit wenigen Hilfsmitteln, dafür aber mit viel Elan und Zuversicht wurden die Arbeiten ausgeführt und damit die Furka-Bergstrecke vor einem Abbruch bewahrt.

Eine der ersten Baumassnahmen, die Wiederherstellung eines Tunnelportals bekam deshalb die scherzhafte Bezeichnung „Dilettantenbogen“. Aber es ging voran und es fanden sich immer mehr freiwillige Helfer aus der Schweiz und dem Ausland. Mit diesen kam immer mehr Fachwissen an die Furka-Bergstrecke. Und so wurde aus einer anfänglichen „Hobbymannschaft“ doch eine professionell arbeitende Bauabteilung, die fast durchgehend aus freiwilligen Mitarbeitern besteht.

Eine ähnliche Entwicklung gab es auch in den verschiedenen Werkstätten. Was im Kleinen begann hat sich inzwischen zu Fachbetrieben entwickelt, die den Vergleich mit professionellen Firmen nicht zu scheuen brauchen.

In diesen fast 40 Jahren wurden so unzählige Arbeitsstunden geleistet, ohne die ein Wiederaufbau und Betrieb der Furka-Bergstrecke undenkbar wäre. Wenn auch heute oft Fachfirmen beauftragt werden müssen, so bleibt doch die Freiwilligenarbeit die Seele und auch die Triebfeder der Furka-

ka-Bergstrecke. Aber auch Freiwillige werden älter und können die teils körperlich anstrengenden Arbeiten nicht mehr ausführen. Zudem haben uns viele engagierte Helfer leider für immer verlassen.

Daher ist es eine zentrale Notwendigkeit, neue und jüngere freiwillige Helfer zu finden. Auch muss das enorme angesammelte Fachwissen auch an diese nächste Generation weitergegeben werden.

Wenn man das Spektrum der Arbeiten betrachtet, so erstaunt immer wieder die Vielfalt der Tätigkeiten mit den dafür notwendigen Kenntnissen. Und es ist immer wieder erstaunlich, wie vieles davon erst für den Einsatz an der Furka-Bergstrecke erlernt wurde.

Die Freiwilligen sind das Rückgrat der Furka-Bergstrecke. Sei es in den Baugruppen der Sektionen, den spezialisierten Fachgruppen, den Werkstätten, im Betriebs-

dienst und in mannigfaltigen anderen wichtigen Funktionen. Jeder einzelne dieser Freiwilligen trägt dabei seinen Teil zum Funktionieren der Gesamtorganisation bei. Dafür verdienen sie alle eine angemessene Wertschätzung.

Auch in Zukunft ist es unumgänglich, in allen Bereichen genügend freiwillige Mitarbeitende zu finden. Dies muss auch immer ein Ziel unserer Werbemassnahmen sein.

Auch in Zukunft ist es unumgänglich, in allen Bereichen genügend freiwillige Mitarbeitende zu finden.



Foto von
Günter Fischer

Wieland Müller bei
Aufräumarbeiten in
Oberwald

Einfach
einscannen Et
mehr erfahren!



Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Organisation
Vier Organisationen widmen sich unserem Kulturgut, nämlich eine Betriebsgesellschaft, zwei Vereine und eine Stiftung: Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG), Verein Furka-Bergstrecke (VFB) mit 21 Sektionen, die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) und die Dampflokkfreunde (DLF).

Mitfahren
2021 verkehren die Dampfzüge vom 24. Juni bis 3. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, über www.dfb.ch oder Telefon +41 848 000 144 (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.: +41 44 761 47 01, Mobile: +41 79 329 47 62, E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Mitarbeiten
Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Nadine Degen, Personaldienst DFB AG, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, E-Mail: nadine.degen@dfb.ch

Aktien kaufen



Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB und/oder bei der DFB AG



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

Personalien (bitte in Blockschrift)			
Name		Vorname	
Geb'datum		Beruf	
Strasse/Nr.		PLZ	
Wohnort		Land	
Tel Festnetz P		Tel mobile	
E-Mail 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 Aargau)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokheizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer/in (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Löschzug	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in (Eintrittsalter max. 60 J.)	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen/Gästen vor Ort / im Zug	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Shop- und Schaltermitarbeiter/in	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort / im Zug	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Personalrestaurant / Küche	<input type="checkbox"/>	Social Media-Manager
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Bahnhofcafé Realp / Buffet Furka	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Logistiker/in	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude, Umgebung / Hauswartung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Wagenreinigung		
Siehe auch: www.dfb.ch / mithelfen			

<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 die folgende Adresse:

Verein VFB	Verein Furka-Bergstrecke (VFB)	DFB AG	Dampf- und Bergbahn 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 simone.hurter@dfb.ch		Personaldienst Frau Nadine Degen Postfach 1 CH-3998 Reckingen nadine.degen@dfb.ch

Nun fährt auch der Diesellokzug erstklassig

Aufarbeitung des Erstklass-Mitteleinstiegs-Wagens beendet

Von Stefan Gretener, Leiter Dieselcrew ad interim, und Mark Theiler, Medien DFB AG

Der DFB-Wagenpark ist um ein Bijou reicher. Der 2015 von der Matterhorn Gotthard Bahn übernommene Mitteleinstiegs-Wagen A 4163 wurde im Winter von der Dieselcrew mit Unterstützung durch das Ressort Wagen aufgearbeitet und ist nun einsatzbereit. Damit werden die beiden Diesellokzüge «Wanderexpress» und «Abenteuer Rottenschlucht» erstklassig.

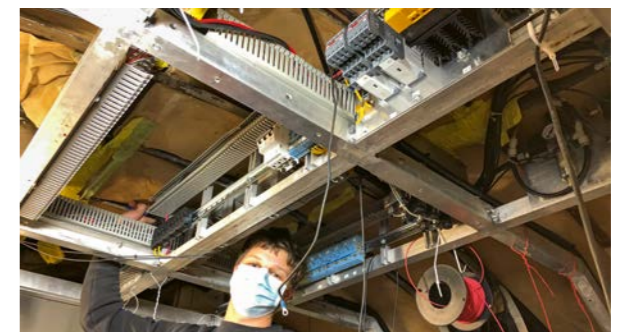


Die im vergangenen Winter vorgenommenen Arbeiten waren sehr umfangreich und vielfältig. Begonnen wurde mit der Revision der Drehgestelle in der Werkstätte Realp durch Fachpersonal. Aufwändig war auch die Neulackierung. Der in schlechtem Zustand befindliche Altlack musste mit langwierigen Schleifarbeiten abgetragen werden. Danach wurde die Neulackierung Schicht für Schicht aufgetragen. Der gelbe Erstklass-Streifen wurde vor dem roten Decklack lackiert und während des Auftrags des eigentlichen Decklacks abgedeckt. Die Wagenbeschriftung erfolgte mit silberfarbiger Klebefolie.



Diesellokleitung eingebaut

Der Einsatz des A 4163 im Diesellokzug erfordert eine besondere Fahrzeugelektrik. Die für den Diesellokzug verwendete Lokomotive HGM 4/4 hat keine Zugsammelschiene für Energieversorgung und keine Bedienelemente für Türsteuerung. Deshalb musste im Wagen die zusätzliche «Diesellokleitung» eingebaut werden. Für die komplexe Steuerung musste zuerst im Dachbereich Platz geschaffen werden. Künftig kann der A 4163 sowohl bei Elektro- wie bei Dieseltraktion eingesetzt werden.



Der Teppich und der Wagenboden-Aufbau aus Holz musste wegen eines Wasserschadens ersetzt werden. Bei der Teppichbeschaffung traten unerwartete Schwierigkeiten auf, weil die Hersteller diesen speziellen Teppich für eine derart kleine Fläche nur über Zwischenhändler ausliefern wollten – mit entsprechenden Lieferfristen. Mehrere Bahnen wurden erfolglos angefragt.

Die Lösung des Problems sorgte für eine Zeitverzögerung und eine verspätete Inbetriebnahme. Zu guter Letzt wurde Anfang Juli die zeitaufwändige Montage der Sitzgestelle auf dem neuen Wagenboden-Aufbau vorgenommen. Am 16. Juli ging der revidierte Erstklass-Mitteleinstiegs-Wagen auf eine erste Probefahrt, gezogen allerdings von der reparierten Dampflok HG 3/3 Nr. 4.



Fotos von Stefan Gretener

Umfangreiche Schleifarbeiten

Neuaufbau Fahrzeug-elektrik

Endzustand des neuen Bijous



Vereinsversammlung 2021

Stabwechsel im Vorstand der Dampflokfreunde

Peter Bernhard, ehemaliger Geschäftsführer der DFB AG konnte bei der Gründung der Dampflokfreunde im Jahr 2017 als Präsident gewonnen werden. In den letzten drei Jahren legte er zusammen mit dem Vorstand die Grundsteine dieses neuen Vereins. Nun hat er sich aus persönlichen Gründen entschlossen den Führungsstab in andere Hände zu legen. Der Vorstand dankt ihm für die geleistete Aufbauarbeit und wünscht ihm für die Zukunft alles Gute.

Erfreulicherweise hat sich Urs Züllig, bis 2019 ebenfalls Geschäftsführer der DFB AG, bereit erklärt dieses Amt zu übernehmen. Mit ihm konnte eine in der DFB-Welt bestens bekannte und vernetzte Person gefunden werden. In der auch dieses Jahr brieflich bzw. elektronisch durchgeführten Vereinsversammlung wurde neben Urs Züllig auch Werner Blunier neu in den Vorstand gewählt. Er schliesst damit die Lücke als Vertreter des ZfW Ressort Dampf. Somit ist der Vorstand wieder komplett und für die anstehenden Herausforderungen gewappnet. Im nachfolgenden Interview können die zwei neuen Vorstandsmitglieder noch etwas besser kennengelernt werden.

Auch die restlichen, statuarisch notwendigen Geschäfte wurden mit grosser Mehrheit angenommen. Besten Dank an alle Teilnehmer der diesjährigen, unpersönlichen Vereinsversammlung. Wir freuen uns, die Mitglieder 2022 wieder persönlich begrüssen zu dürfen.



Interview von Andreas Huwiler mit Urs Züllig und Werner Blunier:

Urs Züllig, herzliche Gratulation zur Wahl zum neuen Präsidenten der Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke. Was hat Dich dazu bewegt, zwei Jahre nach dem Rücktritt als Geschäftsführer der DFB AG das Amt als Präsident der Dampflokfreunde zu übernehmen?

Urs Züllig: Nachdem ich bereits als «Geburtshelfer» bei der Entstehung des Vereins involviert war und gewusst habe, was für ein gutes Vorstandsteam am Werk ist, konnte ich dem Ruf, dieses Amt zu übernehmen, nicht widerstehen.

Worin siehst Du die Aufgabe der Dampflokfreunde innerhalb der Furka-Organisation?

Urs Züllig: Die Dampflokfreunde haben sich vorgenommen, ein für die DFB ebenso zentrales wie faszinierendes Element – nämlich die Dampflokomotiven – als Förderverein finanziell zu unterstützen. Über die Finanzierung des Grossunterhalts sowie der dazu erforderlichen Infrastruktur sollen die Dampfloks so unterhalten werden, dass sie für viele weitere Jahre an der Furka dampfen können. Zudem wird damit das absolut zentrale Know-how über Dampfloks in der DFB behalten und weitergegeben.

Auch herzlich willkommen Werner Blunier im Vorstand der Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke. Was war Deine Motivation, Dich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen?

Werner Blunier: Mich für die aktive und nachhaltige Erhaltung eines Kulturgutes in einem motivierten Vorstandsteam einsetzen zu dürfen. Zudem die Funktion als Bindeglied und Vertretung des ZfW-Dampflokpersonals im Verein der Dampflokfreunde.

Wie und wann hattet Ihr den ersten Kontakt mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke?

Werner Blunier: Als Fahrgast vor vielen Jahren und einem ersten Kontakt mit dem damaligen Personalchef Peter Schwarzenbach und ZfW-Chef Fritz Jost.

Urs Züllig: So genau lässt sich das nicht eruieren. Als Bahnfan habe ich, wie viele andere, im Sommer 1981 «mit der Kamera bewaffnet» «für immer» Abschied von

Urs Züllig



Werner Blunier



der elektrischen Furka Bergstrecke genommen. Nachher habe ich die immer konkreter werdenden Pläne des Wiederaufbaus mit zunehmendem Interesse verfolgt und bin seit 1990 Aktionär der DFB AG.

Was fasziniert Euch an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke?

Urs Züllig: Das stimmige Gesamtpaket bestehend aus unberührter Landschaft, der faszinierenden, auch nach 100 Jahren noch voll funktionstüchtigen Technik, getragen von der über 30-jährigen Erfolgsgeschichte der Freiwilligen hinter dieser Bahn.

Werner Blunier: Die Ideologie und Umsetzung einiger Eisenbahnverrückter, die nach der Stilllegung 1982 die Idee der Erhaltung und den Betrieb der schönen FO Bergstrecke mit originalen Dampfloks hatten und was bis heute alles daraus geschehen ist.

Werner, Du bist bei der DFB als Dampflokomotivführer tätig. Was führte Dich dazu?

Werner Blunier: Ein Bubentraum! Ich erlebte im alten Bahnhof Bern als kleiner Bub noch Dampfloks. Diese wunderbaren, übergrossen, zischenden und rauchenden Maschinen mit ihren Gerüchen haben mich nie losgelassen. Solche Maschinen wollte ich einmal fahren können und bekam bei der DFB die Chance.

Urs, wie ist Dein Bezug zu Dampflokomotiven und deren Technik?

Urs Züllig: In jungen Jahren durfte ich meinen Grossvater als Lokführer auf der Eb 3/5 BT 9 (Amor Express) begleiten. Er hat mir seine Leidenschaft für die Eisenbahn vererbt. In den Jahren 1984 – 87 war es mir dann vergönnt als junger Ingenieur in Südafrika den damals noch weit verbreiteten Dampftrieb intensiv zu erleben.

Werner, wie viele Tage pro Jahr investierst Du in die Freiwilligenarbeit bei der Dampfbahn?

Werner Blunier: Neben dem Werkstattdienst im Winter und der Fahrsaison im Sommer amte ich noch als Ausbilder der Heizeranwärter und komme mit allen Aufgaben auf rund 60 Tage im Jahr.

Was waren Eure bisher grössten Momente bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke?

Urs Züllig: Diese Aufzählung könnte lange werden... – dafür

gab und gibt es einfache zu viele solche Momente: Zu nennen wären aber sicher die ersten Bewegungen der Lok 704, eine Nachtfahrt von Lok 6 anlässlich der Dreharbeiten zum Gotthard Film, die Einweihung der Wagenremise Realp, der Blick vom Klein Furkahorn auf die «Spielzeugeisenbahn DFB in Muttbach» aber auch die zahlreichen Begegnungen mit faszinierenden Persönlichkeiten rund um die Bahn. Werner Blunier: Bei der DFB habe ich mehrere grosse Momente erlebt. Dies begann mit der Aufnahme in das Dampfteam sowie die spätere Nominierung zum Heizeranwärter und Dampflokführeranwärter. Der grösste Moment war aber sicherlich die bestandene Lokführerprüfung und die erste Fahrt als Dampflokführer DFB.

Wo siehst Du Werner in Bezug auf unsere Dampflokomotiven in Zukunft die grösste Herausforderung?

Werner Blunier: Da wir über hundertjährige Maschinen mit einer Technologie von damals betreiben, warten und pflegen, sehe ich eine der grossen Herausforderung bei der Rekrutierung des geeigneten Personals, insbesondere des Lokpersonals. Eine sorgfältige Auswahl bei der Rekrutierung und sorgfältige Ausbildung ist sehr wichtig und wird auch in Zukunft eine grosse Herausforderung sein.

Wo siehst Du Urs die grössten Herausforderungen der nächsten Jahre für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke?

Urs Züllig: Die jüngere Generation als Fahrgäste und Mitarbeiter für die DFB zu begeistern, das Knowhow weiterzugeben, die immer strenger werdenden regulatorischen Vorgaben zu erfüllen und nicht zuletzt die finanziellen Mittel für den ansteigenden Unterhalt der über 100 Jahre alten Anlagen zu sichern. Die Dampflokfreunde werden im Verbund mit den anderen Organisationen ihren Teil dazu beitragen.

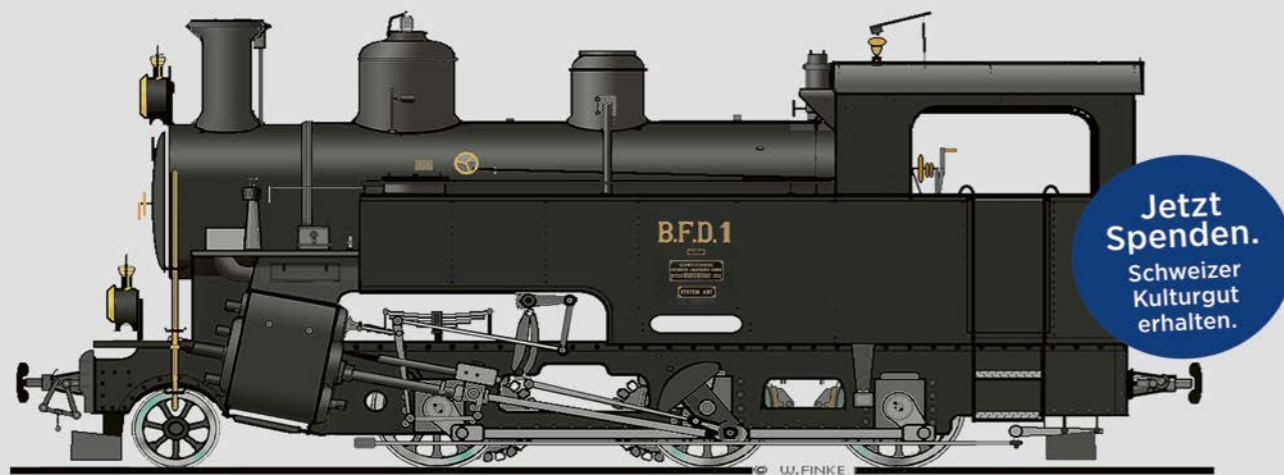
Wenn Ihr in Bezug auf die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einen Wunsch frei hättet, wie würde dieser lauten?

Werner Blunier: Sicherlich wünsche ich mir, dass es die DFB auch noch in hundert Jahren gibt (schmunzelt) und sich die nächsten Generationen an diesem einzigartigen Kulturgut erfreuen und staunen können was damals vor mehr als hundert Jahren alles möglich war – und dies ohne Computer; Smartphone; Facebook usw.

Urs Züllig: Allzeit sichere Fahrt verbunden mit begeisterten Erlebnissen für Gäste und Mitarbeiter.



Unterstützen Sie die Revision der ältesten Original-Furka-Dampflokomotive Nr. 1



Weitere Informationen finden
Sie unter www.furka1.ch



Projekt HG 3/4 Nr. 1

Die älteste Original-Furka-Dampflokomotive kann auch in dieser Saison noch in Betrieb beobachtet werden. Sie läuft aber, wie heisst es so schön, auf dem Zahnfleisch. Entsprechend ist die dringend notwendige Hauptrevision in Planung. Die dafür im Sommer 2020 gestartete Sammelaktion verläuft bis jetzt sehr erfreulich. So konnte die Schwelle von 80 % überschritten werden. Wir danken allen bisherigen Spendern und Gönnern. Nun geht es darum, auch für die restlichen 20 % noch Spenden zu sammeln. Nutzen Sie doch dafür den beigelegten Spendenflyer.

Wer bis zur Ausserbetriebnahme der Lok den kumulierten Betrag von CHF 5'000 spendet (seit dem 01.10.2019), wird zur Abschlussfahrt vor der Revision eingeladen. Lassen Sie sich diese einmalige Gelegenheit nicht entgehen. Alle weiteren Informationen rund um das Projekt sind unter www.furka1.ch zu finden.

Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
9240 Uzwil
IBAN: CH78 8129 1000 0056 3304 5
Raiffeisenbank Regio Uzwil, 9245 Oberbüren
BIC: RAIFCH22C91

Ein Eisenbahnfest für die ganze Familie

Ein Eisenbahnfest für die ganze Familie

Von Gotthard-Bahntage und DFB-Marketing

Die Gotthard-Bergstrecke soll nicht in Vergessenheit geraten. Aus diesem Grund finden am 18. und 19. September dieses Jahres erstmalig die Gotthard-Bahntage statt.

Sie ist ein regelrechtes Eisenbahn-Monument, die Gotthard-Nordrampe zwischen Erstfeld und Göschenen. Die Gotthard-Bahntage am 18. und 19. September werden genau dies in Erinnerung rufen. Am Hauptfestplatz beim Eisenbahndepot in Erstfeld können unter anderem historische Fahrzeuge bestaunt werden. Zudem gibt es zahlreiche künstlerische Darbietungen, eine Kinder-Gartenbahn sowie eine Party mit Live-Musik am Samstagabend.

Mit dem Spezialbillett «Gotthard-Bahntage» sind während beiden Tagen Fahrten mit historischen und aktuellen Zugkompositionen möglich. Auch in den Linienbussen zwischen Erstfeld und Göschenen ist das Ticket gültig, was insbesondere das Fotografieren an der Strecke erleichtert.

In Göschenen werden historische Fahrzeuge von Matherhorn Gotthard Bahn Historic ausgestellt, und im ehemaligen Bahnhofbuffet steht ein exaktes Modell der Gotthardbahnlinie zur Zeit der Belle Époque. Auch der Visierstollen des Gotthardtunnels ist ein absoluter Höhe-

punkt. Auf beiden Festplätzen gibt es zudem diverse weitere Besichtigungen, Führungen und Infostände. Auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird vertreten sein.

Eine der Hauptattraktionen an beiden Tagen stellt der Trans Europ Express (TEE) «Gottardo» dar, welcher ebenfalls zwischen Erstfeld und Göschenen verkehren wird und mit dem bereits die Überfahrt ab Olten möglich ist. Als europaweites Konzept allein für die erste Klasse sollte der TEE ab 1957 dafür sorgen, dass die Bahn gegenüber dem Auto und dem Flugzeug nicht vollends ins Hintertreffen geriet. Kamen zuerst noch Dieselloks zum Einsatz, wurden die ersten elektrischen TEE-Züge in der Schweiz entwickelt, so auch der TEE «Gottardo».

Tickets für die Spezialfahrten können auf www.trenogottardo.ch/bahntage gebucht werden oder über www.gotthard-bahntage.ch. Fahrpläne, das genaue Programm in Erstfeld und Göschenen, sowie spannende Hintergrundstoffs sind ebenfalls auf www.gotthard-bahntage.ch zu finden. Das OK der Tourismuskommission Erstfeld, welches die Gotthard-Bahntage in Zusammenarbeit mit der SBB, der SOB, SBB Historic sowie lokalen Partnerorganisationen auf die Beine stellt, freut sich auf zahlreiche Gäste an diesem tollen Eisenbahn-Volksfest für Jung und Alt.





Aus der Stiftung

Erfolgreiche Stiftung Furka-Bergstrecke

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Die Spendenbereitschaft war trotz Covid sehr gross. Mit 3'685 Spenden wurde ein Rekordwert von 1'147'401 Franken erreicht. Einen wichtigen Beitrag liefern auch die Mitglieder vom Gönnerclub der Stiftung.

Die DFB Gruppe wurde im letzten Jahr von der Stiftung Furka-Bergstrecke mit CHF 485'506 unterstützt. Spitzenreiter waren der Wiederaufbau der Dampflok HG 4/4 708 in der DFB Werkstatt Uzwil mit CHF 151'149 und die Sanierung des Scheiteltunnels mit CHF 108'022. Die Sanierung wird uns noch mehrere Jahre beschäftigen. Beim Grossunterhalt waren Stützmauern und Viadukte weitere Schwerpunkte.

Das zweckgebundene Erbe von Karl Willy Sulzer (2019/2020) von CHF 1.2 Mio. für die grossen Revisionen in etwa 15 Jahren sichert bei den sich im Eigentum der Stiftung befindlichen Dampflokomotiven HG 4/4 704 und 708 die Zukunft. Gesamthaft hat die SFB inklusive der Mittel für die HG 4/4 rund CHF 3 Mio. an zweckgebundenen Mitteln. Diese dürfen nur zweckbestimmt verwendet werden. An freien Mitteln verfügt die SFB nur über eine halbe Million. Zuwenig, wie Diskussionen im Zusammenhang mit Covid-19 Krisenszenarios im worst case aufgezeigt haben. Immerhin hat die SFB seit 2005 bis Ende 2020 CHF 18.3 Mio. zusammengetragen. Der SFB Jahresbericht ist auf der DFB Webseite aufgeschaltet.



Jahresbericht 2020

Hans Leuenberger 1939-2021

Aufgewachsen ist er in Melchnau in einer Bauernfamilie. Küche und Kirche waren ihm lieber als Stall und Felder. Hans half in Melchnau am Sonntag beim Glocken läuten. Hans lernte Koch. Er war im Raum Olten in verschiedenen Betrieben als Koch tätig. Nebenbei war er als Sigrüst an der Pauluskirche in Olten aktiv. Er lernte Orgel spielen. Ein Foto zeigt ihn im Stephansdom in Wien an der Orgel. Aktiv war er auch an der Strecke der Dampfbahn als freiwilliger Mitarbeiter.

Erneut hat mit Hans Leuenberger (siehe kurzer Nachruf im letzten Heft) ein ehemaliges Mitglied vom SFB Gönnerclub der Stiftung im Testament sein Erbe – einen namhaften grossen Geldbetrag – hinterlassen. Die SFB hat er als Alleinerbe eingesetzt. Auszurichten hat die SFB 2 Legate an seine Götlibuben. Seine erste Spende war im 2005 für die HG 4/4. Ab 2006 war er Mitglied im SFB Gönnerclub und VIP Gönner. Posthum an dich Hans ein herzliches Dankeschön. Du wirst uns in lieber Erinnerung bleiben.

Wer CHF 2'000 und mehr der Stiftung spendet wird für ein Jahr Mitglied im SFB Gönnerclub und wird zum jährlichen Gönnerevent eingeladen. Wenn Sie interessiert sind, gibt Ihnen jeder Stiftungsrat gerne Auskunft.



Rekonstruktion des Dachstocks

Neues vom Blauen Haus in Gletsch

Von Walter Benz

Wer diesen Sommer nach Gletsch kommt, dem fallen die Bauarbeiten am eingerüsteten Blauen Haus auf. Der Initiant Walter Benz, früherer Präsident der VFB Sektion Aargau und Stiftungsrat der SFB, erklärt im «Dampf an der Furka» sein Projekt.

Seit ich im August 2015 diese Liegenschaft von der DFB AG käuflich erworben habe, konnten Besucher die Ausstellung Gletscherwelt und das Kleinkraftwerk weiterhin besuchen und bei Monika Käse kaufen. Das Haus wurde von mir gewartet, überwacht und notwendige Reparaturen ausgeführt, die grossteils das Dach betrafen.

Mit meinem Architekten, Kanton und Gemeinde wurden Fragen wie Brandschutz, Abwasser, zukünftige Nutzung usw. besprochen. Weitere Vorschriften, wie invalidegerechter Ausbau müssen inskünftig eingehalten werden (Lifteinbau, Trottoir Strassenseitig usw.)

Inskünftig soll das Blaue Haus weiter für Ausstellungen, der Käseerei und für einfache Bewirtung und Übernachtungen zur Verfügung stehen. Mit einem neuen Kraftwerk sollen nach Berechnungen bis 200'000 kWh pro Jahr produziert werden können.

Im Jahr 2020 wurde der Käsekeller um einen Raum zur Rotte verschoben. Damit kann der vorgeschriebene Lift bis in den Keller und auch ein Ausgang ins Tal erstellt werden. 2021 saniere ich das baufällige Dach. Dieses wird ab dem Mansardenboden in der bisherigen Art neu aufgebaut und mit einem Aluminiumdach versehen. Die Bilder zeigen den laufenden Baufortschritt.

In den nächsten Jahren werde ich weitere Sanierungs- und Ausbauschritte vornehmen bis hin zur Wiedereröffnung. Gletsch soll wieder leben und wieder attraktiver werden!



Hüttenteigwaren

Von Ruedi Traub, Redaktor

ZUTATEN

- 300 g Teigwaren, z.B. Hörnli
- 200 g Speck
- 1 Zwiebel
- 1 kleine Stange Lauch
- 200 g Champignons
- 1 Tomate
- 2,5 dl Vollrahm
- Salz, Pfeffer
- Bund Schnittlauch

ZUBEREITUNG

- Teigwaren in Salzwasser bissfest kochen, kalt abschrecken und beiseitestellen
- Specktranchen in Streifen, Zwiebel grob schneiden, Lauch halbieren und in Streifen, Champignons in Scheiben schneiden.
- Speck in wenig heissem Öl knusprig anbraten, Zwiebeln, Lauch und Champignons beifügen und mitdünsten, bis die Champignons leicht braun werden
- Teigwaren dazugeben und alles gut mischen
- Tomate entkernen, in Würfel schneiden
- Rahm darüber giessen und fast vollständig einkochen lassen
- Mit Salz und Pfeffer abschmecken und mit gehacktem Schnittlauch und den Tomatenwürfeln bestreut servieren



Ausflugstipp: Wanderung Sidelenhütte

Vom Furkapass zu den Kamelen

Von Ruedi Traub (Text) und Günther Schneider (Bilder)

Mit etwas Fantasie kann man die beiden Bergspitzen tatsächlich als Kamele erkennen. Vor einigen Jahren hat Mammut die Bergformation als Träger von vierzig Alpinisten für eine Produktkampagne gebraucht. Das Bild ging um die Welt.

Wir starten auf dem Furkapass. Parkplätze sind genügend vorhanden. Wir folgen dem Weg in nördlicher Richtung. Der Weg ist gut ausgeschildert. Hie und da fehlen Wegstücklein, aber Wegspuren sind gut zu erkennen.

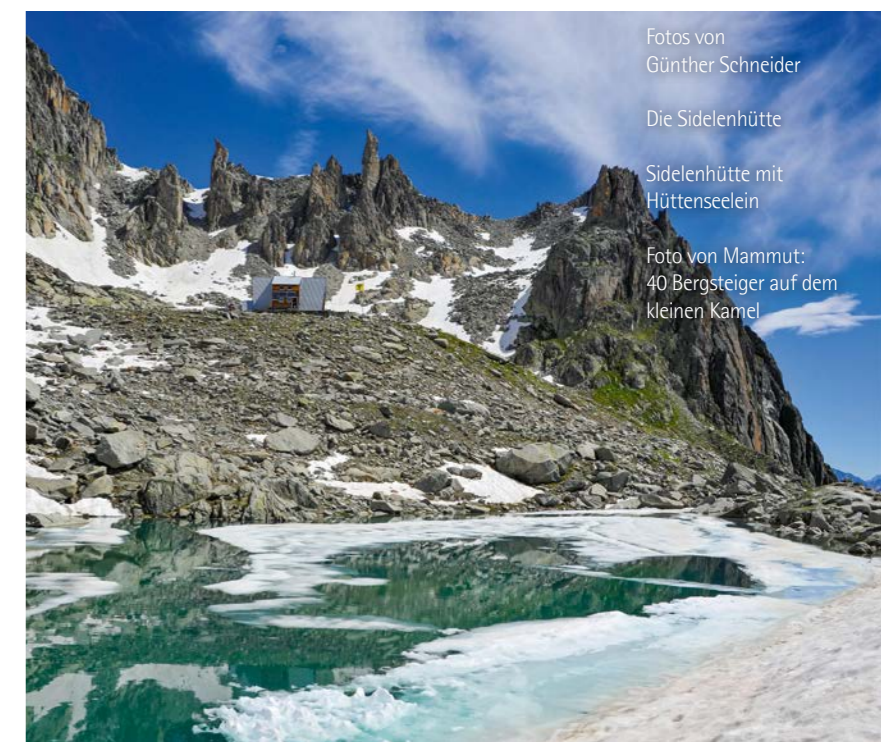
Auf ca. 2524 m überquert man den Sidelenbach. Die Aussicht wird von Meter zu Meter erhabener. Auf der einen Seite das Urserental (Andermatt), auf der anderen Seite das Wallis mit Alphubel, Dom und Weisshorn (alles 4000er). Ganz in der Nähe des Aufstieges ist der Galenstock, welchen man auch von der Walliserseite beobachten kann.

Wir nähern uns dem Ziel. Links der Sidelenletscher und kurz vor der Hütte ein kleines Seelein, welches bis weit in den Sommer hinein teilweise gefroren ist. Es soll Leute geben, welche sich hier erfrischen (Vorsicht, reflektorischer Herzstillstand!).

Ein paar Daten: Höhendifferenz: 280 m, benötigte Zeit ca. 2 Std. (ein Weg). Schwierigkeitsgrad: T2, also Trittsicherheit, Treckingschuhe nötig.

Man beachte, im Gebirge kann das Wetter jederzeit wechseln und es kann schneien. Altschnee ist ebenfalls möglich. Sie befinden sich per Definition im Hochgebirge. Wanderstöcke sind empfohlen.

Zufahrt mit Auto, Postauto, oder schon ab der Bahnstation Furka DFB (zusätzliche 180 Höhenmeter)
(M: +41 79 532 29 58, Tel: +41 41 887 02 33)



Fotos von
Günther Schneider

Die Sidelenhütte

Sidelenhütte mit
Hüttenseelein

Foto von Mammut:
40 Bergsteiger auf dem
kleinen Kamel



Tourismus



Alpenbrevet

4. Sept. 2021 Ulrichen (Velo)



World Cleanup Day

Samstag 18. Sept. 2021

Auch Obergoms beteiligt sich

Die Einsatzgebiete sind: Gotthardpass-Reussquelle, und der Grimselpass, bis hinunter nach Obergesteln. Setzen auch Sie ein Zeichen für unser Wasser und unterstützen Sie den Schutz der Quellen, indem Sie aktiv an der Aktion teilnehmen und sich zu diesem Zweck bis am 16. September im Tourismusbüro Goms Tel. +41 27 974 68 68 / tourismus@obergoms.ch.



Ride the Alps

Ulrichen, Ulrichen

So, 12. Sept 2021 Kontakt: Tourismusbüro Goms Tel. +41 27 974 68 68 tourismus@obergoms.ch



Biken

Mit 300 Kilometern ausgeschilderten Bikewegen sind Sie so oder so auf dem richtigen Weg.



Kultur

Das Goms ist voller Kunstschätze, z.Bsp. die Orgel in der Kirche Ritzinger Feld bauten die Orgelbauer Carlen und Walpen.



Rotondohütte SAC

Mit dem Taxi oder Privatauto und zu Fuss zur Rotondohütte und hier warm Duschen, anschliessend gut essen



Münster

Münster ist mit Einkaufszentrum und verschiedenen Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben nach wie vor das "Zentrum des Obergoms" – ohne aber seinen Charme dafür aufgegeben zu haben.



Die Acherlini

sind kleine Äcker am steilen Berg sind zum Teil gerade einmal 200 m2 gross. Hier auf den Acherlini, den kleinen Äckern am steilen Hang ist die Kartoffel der Mittelpunkt leidenschaftlicher Arbeit, die roten und weissen Lötchentaler, die 6-Wochen-Kartoffeln oder das Fläckli werden liebevoll umsorgt. Seit 2004 setzt sich die „Genossenschaft Ackerkulturlandschaft Obergesteln« dafür ein, dass die jahrhundertalte Tradition des Anbaus von Saatkartoffeln weitergetragen wird.

Nachrufe

Verdiente Mitglieder sind nicht mehr



Kurt Aeberli

26. August 1931 - 7. April 2021

«Kurt ist friedlich eingeschlafen» Das waren die Worte seines Sohnes Philipp Aeberli.

Wir verlieren mit Kurt einen Kollegen, welcher über viele Jahre die Dampfbahn Furka-Bergstrecke vielfältig unterstützt hat. Sei es in der Wagenwerkstatt in Aarau, in der Lokwerkstatt Chur/Uzwil oder als Präsident des 1000er-Clubs.

Kurt hat einige Jahre die noch junge Wagenwerkstatt Aarau mitgeprägt wie 2004 die Organisation des Jubiläums zehn Jahre Wagenwerkstatt, die Planung und Durchführung des Werkstattumzugs 2007 und die Einrichtung und Führung der Schreinerei. Später konzentrierte er sich auf die Werkstatt Chur.

In der Lokwerkstatt, in welcher er seit 2003 tätig war, konnte er sein ganzes technisches Wissen einbringen. So hat er die

Ejektoren-Bremsventile aus Südafrika revidiert und von jedem Teil Skizzen erstellt, damit wir eine vollständige Dokumentation für dieses Gerät haben.

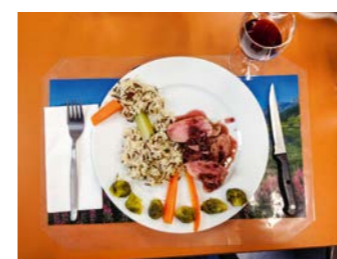
Mit der Möglichkeit, in der Werkstatt Chur eine Küche zu eröffnen, wechselte Kurt als Koch in diese Tätigkeit. So lernten wir Kurt von einer ganz anderen Seite kennen. Er war ein begabter Koch und baute mit David Baumgartner die Küche in Chur auf. Manch einer lernte neue Köstlichkeiten kennen und schätzen.

Legendär waren seine Fischsuppe und die Käseschnitte Malakoff. An seinem letzten Einsatz in Uzwil kochte er uns einen Storch. Natürlich war das kein richtiger Storch, sondern eine Ente, die auf dem Teller so angerichtet war, dass das Gericht wie ein Storch aussah.

Interessant waren auch immer wieder die Geschichten, welche er uns zu erzählen wusste, sei es von der NASA, von der HP-Taschenrechnerentwicklung, den Trinkwasseranlagen für den Irak und so vieles mehr. Wir staunten oft, was Kurt so alles erlebt hat.

Kurt, wir danken dir für die vielen Jahre, in denen du für die DFB tätig warst. Auch wenn du nicht mehr unter uns bist, du hast deine Spuren hinterlassen. Vielen Dank für alles, deine Kolleg/-innen aus der Werkstatt Uzwil.

Markus Staubli





L'assainissement du viaduc de Lammen

De Ulf Weidle / Texte traduit par Jean-Pierre Leyvraz / François Martin

L'un des ouvrages les plus impressionnants de la ligne sommitale est le viaduc de Lammen, qui comptait autrefois 14 arches, et qui enjambe la route du col de la Furka non loin d'Oberwald. Cet élégant viaduc de 90 m de long, constitué d'arches en maçonnerie de pierre naturelle, n'est malheureusement visible dans son intégralité ni pour le passager du train, ni pour l'automobiliste, en raison de la densité de la forêt environnante.

Historique : Deux des arches constituaient autrefois le passage pour les directions séparées – montée et descente – de la route du col. Leur gabarit restreint limitait la taille des véhicules passant le Grimsel et la Furka. Il était logique qu'immédiatement après la fermeture de la ligne sommitale ces deux voûtes en maçonnerie soient démolies pour élargir la route. La toute jeune action «Rettet die Bergstrecke» (Sauvez la ligne sommitale), qui se concentrait alors du côté uranais, envoya cependant en Valais un premier signal et marqua son territoire, affichant sa volonté de préserver l'ensemble de la ligne sommitale.

Pour remplacer les voûtes supprimées, deux culées furent construites en vue d'accueillir un pont métallique provenant du stock des CFF. Ce pont permettait au trafic routier de s'écouler sans limite de gabarit, tout en refermant la brèche ouverte dans la ligne sommitale. Mais ce n'est que 20 ans plus tard qu'on y a vu le premier train, lors de l'ouverture du dernier tronçon, de Gletsch à Oberwald.

Les deux autres parties de ce viaduc, constituées d'arches en maçonnerie de pierre naturelle, ont plus de 100 ans. Durant tout ce temps, elles ont été exposées aux rigueurs du climat, aux fortes variations de température, au gel et à la pluie. L'eau de pluie a pénétré dans la masse de remplissage de la maçonnerie au travers du ballast supportant la voie ferrée, et en est ressortie par les joints. Lors de son cheminement, elle a dissous les minéraux de la pierre et du mortier de jointoyage et les a transportés vers la partie inférieure des voûtes, où ils se sont déposés sous forme de stalactites non désirés. La sécurité structurale de l'ouvrage ne suscitait pas d'inquiétude, mais la constance du processus de lixiviation constituait à plus long terme une menace pour sa substance. Au cours des inspections régulières de l'ouvrage, nos ingénieurs en charge du contrôle ont élaboré un programme d'assainissement. La solution a été présentée sous la forme d'une auge en béton protégeant la structure depuis le haut.

Le feu vert pour les travaux d'assainissement a été donné cette année. Il fallait que les travaux commencent très tôt dans l'année, car ils devaient impérativement être achevés avant le 24 juin, début de la saison d'exploitation. Ils ont donc commencé le 12 avril 2021. Un appel fut lancé, et de nombreux bénévoles de l'Association Ligne Sommitale de la Furka s'annoncèrent pour la première action d'envergure du département de la construction cette année. Après avoir libéré le viaduc d'environ 140 cm de neige, ils en retirèrent les rails, les crémaillères et les traverses.

Les travaux de béton furent adjugés aux spécialistes de Gombau, une entreprise de construction basée en Valais. Leur tâche consistait à construire sur les arches historiques une auge en béton coulé sur place. Après évacuation de l'ancien ballast, une couche de fond a tout d'abord été coulée pour servir de plate-forme, avec une armature purement constructive, aucune fonction statique n'étant requise de cette dalle de béton. Celle-ci est interrompue par des joints au droit des piliers, afin d'éviter l'apparition d'éventuelles contraintes longitudinales. Les flancs de l'auge furent ensuite bétonnés sur l'armature en attente émergeant de la dalle. Dans la zone du viaduc, la ligne présente une pente de 90 pour mille. Il en résulta un défi particulier pour la mise en œuvre du béton prêt à l'emploi, car celui-ci a tendance à s'écouler vers le bas lorsqu'il est mis en place. Au lieu de procéder à cette mise en place à l'aide d'une pompe à béton comme prévu initialement, il fut décidé de le mettre en place à l'aide d'une grue, car le béton sortant de la benne peut ainsi avoir une consistance plus ferme.

La grue installée par l'entreprise occupait la route du col sur la moitié de sa largeur – ce qui était possible du fait que la route était encore en fermeture hivernale. Cette grue-tour pouvait également être utilisée pour la dépose des rails, de même que pour leur repose ultérieure – un luxe inhabituel pour notre ligne sommitale.

Après l'achèvement des travaux de bétonnage, l'entreprise Aeschlimann procéda au revêtement de l'auge par une étanchéité à base de bitume-polymère appliquée en phase liquide. Une fois encore, nous avons été heureux de bénéficier d'un parrainage généreux pour cette opération.

La pose de la voie constitua l'étape finale, réalisée une fois de plus par le travail des volontaires du DFB. Toutefois, au



Reconstruction des combles

Nouvelles de la Maison Bleue à Gletsch

De Walter Benz / Texte traduit par François Martin

Qui vient cet été à Gletsch remarquera les échafaudages autour de la Maison Bleue. L'initiateur des travaux, Walter Benz, ancien président de la section Argovie de l'ALSF et membre du conseil de fondation de la SFB, explique son projet dans «Dampf an der Furka».

Depuis qu'en août 2015 j'ai racheté cette propriété au DFB SA, les visiteurs ont pu continuer à visiter l'exposition «Gletscherwelt» et la petite centrale électrique et acheter du fromage chez Monika. C'est moi qui m'occupe de la maison, qui la surveille et entreprends les réparations nécessaires, qui concernent principalement le toit.

Avec mes architectes, le canton et la commune, nous avons abordé des questions telles que protection contre l'incendie, eaux usées, utilisation future. Il faudra aussi tenir compte des prescriptions sur l'accès aux invalides (construction d'un ascenseur, trottoir au bord de la route, etc.)

A l'avenir, la Maison Bleue doit rester disponible pour des expositions, pour la fromagerie, et offrir des possibilités de logement avec pension simple. Une nouvelle centrale électrique pourrait produire jusqu'à 200'000 kWh par année.

En 2020, la cave à fromage a été déplacée, afin d'aménager l'arrivée de l'ascenseur à la cave, ainsi qu'une sortie vers la vallée.

En 2021, ce sera l'assainissement du toit, qui en a bien besoin. L'étage mansardé sera reconstruit dans le style actuel, et recouvert d'un toit en aluminium. Les images montrent l'avancement des travaux.

Ces prochaines années, je poursuivrai les travaux d'assainissement et de reconstruction, jusqu'à la réouverture. Gletsch doit revivre et redevenir attractif!





Coulées de boue dans la région Steinsäumli

Deux glissements de terrain ont partiellement immobilisé le train à vapeur

Mark Theiler, responsable medias,
texte traduit par Hans Maurer

Une fois de plus les forces de la nature se sont déchaînées dans les Alpes. Au vu des quantités de précipitations qui se sont abattues mi-juillet, le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka, avec deux glissements de terrain et quelques dégâts mineurs, s'en est tiré relativement à bon compte.

L'exploitation a malgré tout été complètement suspendue pendant le week-end du 15 au 18 juillet et partiellement du 9 au 11 juillet, période durant laquelle certains trains étaient complètement réservés.

Le directeur Josef Hamburger regrette l'annulation des trains, ainsi que l'immense travail supplémentaire occasionné pour les nombreux collaborateurs et collaboratrices engagés par le DFB. Il souligne cependant que lors de ces sinistres, aucun collaborateur du DFB n'a subi de préjudice. Ni le matériel roulant, ni les immeubles n'ont souffert des intempéries.

Le premier des deux glissements de terrain est descendu le 8 juillet en amont d'Oberwald. Ce jour-là, Oberwald a été sévèrement touché par des glissements de terrain et des flots de boue qui ont inondé le village. A cause de l'interruption du tracé, le DFB ne circula le 9 juillet que de Realp à Furka, et les deux jours suivants que de Realp à Gletsch.

Une coulée de boue dans la région Steinsäumli, non loin de la station Tiefenbach, l'annonce de nouvelles précipitations, ainsi que les travaux de déblaiement encore en voie d'achèvement du côté valaisan, ont conduit à la suspension totale de l'exploitation ferroviaire pour le week-end du 15 au 18 juillet. La décision est tombée le mercredi, et a été communiquée par les différents canaux tels que la page internet, les réseaux sociaux, les médias, ainsi que des mails et téléphones aux différentes personnes qui avaient effectué une réservation.

De l'organisation faïtière du VFB

Résultat du vote de l'assemblée des délégués qui s'est tenue par écrit

Par Urs Degen, texte traduit par Claude am Rhyn

Suite à l'ordonnance relative à la Covid 19, le comité central a été contraint de tenir sa 24ème séance des délégués 2021 par écrit.

L'organisation du vote à bulletin secret par poste s'est déroulée sans incident. Malheureusement, seuls 40,5% des 42 délégués ayant le droit de vote ont pris part au scrutin. Sur les 100% des bulletins reconnus valables, les 21 objets soumis ont été acceptés avec une moyenne de 88,8% de oui contre 11,2% de non. Tous les points ont été acceptés avec une très confortable majorité se situant entre 81,3 et 100%. Tous les votes et élections ont obtenu la majorité simple des votants sans invalidation de bulletins ni bulletins blancs. La participation des délégués est décevante. Ces derniers représentent pourtant environ 6'800 membres de l'Association, en tant qu'organe législatif suprême de l'organisation faïtière VFB. Conformément aux statuts, la principale tâche de l'organisation faïtière VFB est de soutenir le DFB SA par des contributions financières provenant des cotisations des membres et par des travaux effectués par des bénévoles, exclusivement pour l'entretien et l'exploitation du train sur son réseau. Les deux membres de la GPK (commission de gestion) jusqu'alors en service, Pierre-Alain Bossel et Thomas Schubiger, étaient responsables du contrôle et du décompte des cartes d'électeurs ainsi que des bulletins de vote de l'assemblée des délégués qui s'est donc tenue par écrit le 26 juin. Par sa signature, Peter Fietz a certifié l'exactitude du procès-verbal du scrutin en tant que réviseur de l'organisation faïtière. Le 7 juillet 2021, tous les délégués ayant le droit de vote, les présidents de section, le comité central, la commission de gestion ainsi que le réviseur ont reçu ce procès-verbal. Le 12 juillet 2021, la section de la Suisse orientale a adressé un recours concernant la validité de l'assemblée des délégués par écrit. Les signataires de ce recours exigent du comité central une reconnaissance d'invalidation de cette séance 2021 ainsi que la convocation d'une assemblée extraordinaire des délégués en présentiel. Pour le bon ordre, le comité central en a accusé réception le 15 juillet 2021, en mentionnant qu'il allait examiner ce recours ainsi que les documents annexés et qu'il prendrait position par écrit. En raison de ce recours de la section de la Suisse orientale le budget 2021, entre autres, est maintenant remis en question.

Semaine de travail 2021 11

Chronique d'une semaine de travail

Texte de François Clavadetscher

Il s'agit d'être presque aussi bref que l'an passé tant la délégation romande est menue...

Mais il y a progrès, imaginez une augmentation de 300 %... car en plus du rédacteur de ce compte-rendu (certains doivent s'imaginer qu'il ne vient que pour ça) il y a deux revenants : Florian Wunsche et Philippe Lorétan, donc un trio de Romands accompagné de nos deux camarades de la région bâloise Eugen Lindegger et Markus Zinggere, j'ai moins honte...

La pandémie reste un obstacle et certaines craintes subsistent en particulier suite à la nouvelle variante DELTA, également dans la vallée d'Urseren qui pourtant semblait très protégée l'an passé.

Lors donc, notre Chef Végétarien Pius Hodel le Roi des Aulnes - vous vous souvenez ? - nous confie un premier gros souci : la météo de la semaine ! Et une première mission.

Il nous adjoint le sympathique Werner, de Spiez, pour nous épauler. A quatre c'est tellement plus simple ! Quatre, car Markus et Eugen seront envoyés ailleurs, toujours en binôme.

Bref, nous ne serons ensemble qu'à de rares occasions tant les besoins varient en raison d'intempéries et des différents chantiers ouverts.

Lundi, nous devons inaugurer une autre forme d'élimination d'herbes folles après les pesticides : la crémation ! Âmes sensibles s'abstenir mais nous avons des Bonbonnes de propane et des brûleurs dignes de constructeurs de route bitumée.

Départ direction Furka-gare avec le train de chantier et un petit chariot ad hoc qui nous permettra de descendre sur la voie vers Tiefenbach en brûlant tout ce qui est vert alentour... mais sur la voie uniquement, longueur des traverses plus 10 centimètres, au maximum.

Pendant ce temps les experts que sont Eugen et Markus en matière d'utilisation de débroussailleuses auront fait quelques avancées spectaculaires de leur côté à Oberwald. Mardi nous végétons pour de bon vu les intempéries exceptionnelles ; à 08:30 on se demande si la Furkareuss juste en amont du dépôt ne va pas sortir de son lit, c'est du jamais vu... Les nouvelles se suivent depuis tôt ce matin, l'autoroute A2 près d'Erstfeld a été inondée, la route de la Furka est fermée, cause neige, on ne circule plus entre

Andermatt et Realp et tous les trains - y compris ferroutage des véhicules - ont été stoppés tant la situation est grave... et avec cela la situation du glissement de terrain à Oberwald il y a une semaine sur notre voie ne s'améliore pas. Par mesure de sécurité il n'y aura aucun mouvement sur le tracé aujourd'hui.

Au dépôt, une fois quelques menus travaux de rangements effectués on n'a pas hésité à nous envoyer au charbon ! Il s'agit de la recharge de la trémie à anthracite. Pour ce dernier exercice délicat Tobias, le jeune chef de dépôt, nous désigne une série d'énormes sacs et nous indique précisément la marche à suivre. Attention, chaque sac pèse une tonne et il faut le soulever avec doigté de sa palette, le déplacer sans à-coup si possible avant de l'élever à environ 3 mètres pour le déverser dans sa trémie. Sinon, c'est 1000 kgs de charbon par terre, donc restons concentrés, en particulier lorsqu'on est aux commandes du chariot élévateur (!).

A vrai dire pour aujourd'hui mardi c'est peu d'heures de réel travail.





La météo de ce mercredi matin nous redonne espoir de travailler normalement. Au réfectoire tout le monde attend les nouvelles. Depuis hier soir la zone est coupée du monde. Au moins le ferroutage pour Oberwald est annoncé pour 10:15 donc avant cela il y a un coup de main à donner à Markus et Eugène qui ont déjà nettoyé les alentours du dépôt vers l'amont ; ce soir ils auront nettoyé les côtés de la route jusqu'au Wilerbrücke.

Du nettoyage de végétation est exécuté à Oberwald et Gletsch en binôme par Peter Kyburz, venu nous renforcer, et François. De retour à Realp nous prenons plaisir à voir Brigitte Bauco venue comme accompagnatrice sur train à vapeur dès jeudi matin.

La décision attendue et redoutée tombe : Exploitation totalement annulée jusqu'au dimanche soir vu les difficultés de remise en état de la voie. Non seulement la coulée de boue au-dessus d'Oberwald n'est pas encore stabilisée mais deux autres dégâts se sont produits côté uranais. L'annulation de tous les trains cette semaine fait mal au cœur mais cette décision est judicieuse et très compréhensible. Brigitte va donc, comme par le passé, venir renforcer la Section qui compte désormais six personnes.

Jeudi matin 07:30, briefing et reconfiguration des groupes de travail. Depuis hier il est devenu impératif de prioriser les chantiers urgents déjà mentionnés, sans omettre le chantier de Gletsch ouvert depuis trois semaines. La courbe entre aiguillages 12 et 13 n'est toujours pas satisfaisante.

Markus et Eugène continuent en binôme principalement occupé à « faire les foins » et à nettoyer les talus à la débroussaillouse ainsi que d'autres petits coups de main sporadiques très opportuns.

Brigitte accompagne Philippe et Florian au km 54,85 au-dessus de Tiefenbach où un lit de boue et de gravats recouvre entièrement la voie.

François est détaché auprès du groupe d'Andy Schuler

à Gletsch-gare en charge de compléter la réfection du segment complexe entre les aiguillages 12 et 13. Enfin le bourrage de ballast peut reprendre après une rectification centimétrique du tracé, et ce sous une petite pluie aussi intermittente que le sont les acteurs du lieu.

Vendredi dès 07:45 les mêmes groupes font mouvement vers les mêmes lieux que la veille avec des résultats variables... Bis repetitae NON placent (?), du moins pas toujours. On relève une baisse de motivation chez certains membres de la section « plus-ou-moins-Romandie ». Evidemment la perspective du dimanche n'est pas celle que l'on espérait, le retour sera... sans vapeur, et par le tunnel de base, dimanche matin pour l'auteur de ces lignes.

Samedi est consacré à divers travaux de rangement et notamment d'un déplacement avec pick-up et remorque vers la déchetterie Ziegler à Erstfeld par l'autoroute A2 et d'une commande de pièce de rechange VW à Schattdorf. Ce qui est l'occasion de constater qu'il faudra remonter par la route cantonale - retour sans retard significatif ! - vu les 12 km de bouchon vers le Sud sur l'A2 ! Samedi après-midi une petite équipe tente quelque réparation au km 54,85.

Au démontage de la crémaillère endommagée nous constatons que plusieurs assises sont corrodées et doivent être remplacées. Comme du matériel supplémentaire est nécessaire, il nous est acheminé par un wagon de 1ère classe poussé par... une loco à vapeur ! Ô surprise, et contre toute attente dès mercredi, aura eu lieu un déplacement en train à vapeur... de chantier. La descente est jubilatoire !

Le souper de vendredi a été hautement apprécié ; il a été l'occasion de profiter avec bonheur du cadre de la très belle salle à manger du San Gottardo à Hospenthal, d'en goûter l'excellente cuisine et le fameux Merlot. Un chaleureux merci au comité !



Informationen zu den VFB Sektionen

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 21 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite www.dfb.ch/verein. Dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.



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

Aargau

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

AGENDA

So 3. bis Fr. 8. Oktober 2021	Furka-Arbeitswoche 4	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 30. Oktober 2021	Sektionsreise Stoos	Heidi Schmid	079 779 03 49
Die Durchführung der Anlässe hängt von der Entwicklung der Corona-Situation und den jeweils geltenden Vorschriften und Empfehlungen ab.			

Wagenbau: Auf der Zielgeraden mit dem AB 4421

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt, Heinz Unterweger, Kommunikation, Max Wyttenbach, Wouter van den Broek, Heidi Schmid

Schon längere Zeit konzentrieren wir uns auf die Fertigstellung des AB 4421, um ihn noch gegen Saisonende einsetzen zu können. Die beiden anderen Projekte, B 4231 und AB 4463, ruhen im Moment. Wir arbeiten nach wie vor mit eingeschränkter Mannschaft, sind aber zusätzlich am Mittwochnachmittag und samstags am Werken, um ausreichend Kapazität für den AB 4421 zu haben.

Kastenseitig sind alle Reparaturen abgeschlossen. Seit längerer Zeit laufen die Arbeiten des Innenausbau. Alle Wände, Fenster, Wandverkleidungen, Storen samt Abdeckungen sind fertig montiert. Die Dampfheizung und die vorhandenen Elektroheizkörper wurden fertig eingebaut.

Mitte Juli sind die Bänke der 2. Klasse eingebaut wor-

den, es folgen noch die Gepäckablagen. In den beiden Erstklasse-Abteilen werden die aufgearbeiteten Stühle und die Wand- und Säulentische eingebaut. Die Anpassung der Elektroinstallation, die Einrichtung des Officebereichs und viele Einzelteile stehen kurz vor der Fertigstellung.

Alle Aussenbleche sind angeschlagen, werden verschraubt und gegeneinander abgedichtet. Das Chassis, der Plattformbereich, die Bremsanlage und beide Fahrwerke sind bis auf wenige Restarbeiten fertig zusammengebaut.

Furka-Arbeitswoche 1, 9. bis 14. Mai (Max Wyttenbach)

Unsere kleine Gruppe von vier Mann erledigte in Realp Arbeiten zur Bereitstellung der Bahn für die Fahrsaison. Ein Schwerpunkt war die Erstellung eines Wasserabflusses für den Bereich zwischen Bahnhof und dem Golfclub. Ein weiterer war, beim Bachdurchlass mit neuer Fahrbahnplatte das Gleis einzuschottern. Dazu mussten



wegen der engen Verhältnisse die Schwellenköpfe zugeschnitten werden.

Furka-Arbeitswoche 2, 27. Juni bis 2. Juli (Wouter van den Broek)

Schwerpunkt unseres Einsatzes war das Freilegen von Entwässerungsleitungen, -schächten und -gräben. Im Bereich der Station Tiefenbach mussten wir mit dem Bagger Leitungen zuerst finden, die auf den Plänen falsch eingezeichnet waren. Dazu galt es, das Trasse von Vegetation und abfließendem Wasser frei zu halten, eine immer wiederkehrende und sehr wichtige Arbeit.

Im Scheiteltunnel untersuchten zwei Kollegen zusammen mit zwei Tunnelingenieuren auf einem Gerüstwagen das Tunnelgewölbe und markierten Schadstellen für später zu erfolgende Reparaturen.

Gelungene Furka-Eröffnungsfahrt (Heidi Schmid)

Die Furka-Eröffnungsfahrt vom Samstag, 26. Juni 2021, war ein voller Erfolg. Der Car war voll besetzt und das Wetter zeigte sich von seiner schönen Seite. Auf der Station Furka empfingen uns Ländlermusik und Alphorntöne und das feine Mittagessen wurde uns in der schönen Bahnatmosphäre der neuen Wagenremise serviert. Rundgänge durch den Stützpunkt Realp rundeten das Programm ab.

Neue Homepage weitgehend in Betrieb

Der Transfer der Inhalte der bisherigen Homepage auf die neue ist weitgehend abgeschlossen. Es gibt zwar noch ein paar wenige Abschlussarbeiten, aber die alte Homepage wird nicht mehr gepflegt und in Bälde abgeschaltet.

Wählen Sie ab nun <https://www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-aargau>, um zu unseren Informationen zu gelangen. Auch die Adresse www.vfb-aargau.ch wird demnächst auf die neue Homepage führen.



Foto von Heinz Unterweger: Der AB 4421 zeigt sich von aussen schon teilweise im roten Kleid

Foto von Heinz Unterweger: Die Sitzbänke der 2. Klasse sind bereits montiert

Foto von Heinz Unterweger: Die neuen Bezüge der Fauteuils in der 1. Klasse Premium zeigen schon die Eleganz dieses Abteils

Foto von Max Wytenbach: Entwässerung zwischen Bahnhof und Golfclub

Foto von Max Wytenbach: Einschottern des Gleises beim Bachdurchlass

Foto von Wouter van den Broek: Furka-Arbeitswoche 2: Inspektion Scheiteltunnel auf Schäden





Nordwestschweiz

VFB-Sektion Nordwestschweiz, Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 CH-Oberwil, vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

Vereinstätigkeiten bis 31. Januar 2022

Änderungen bleiben vorbehalten

Fr, 01. Oktober 2021, ganzer Tag

Herbstausflug

Waldenburgertal, Talhaus / Niederdorf

Treffpunkt

08.40 Uhr Basel SBB, Passerelle Gleis 16

Tagesablauf

09.01 Uhr Abfahrt ab Basel SBB, S3, Gleis 16

09.17 Uhr Ankunft in Liestal, Gleis 1

09.20 Uhr Abfahrt mit Bus Nr. 19, Kante W

09.31 Uhr Ankunft in Bubendorf Talhaus, Orientierung

10.00 Uhr Gruppe 1: Fahrten mit der WB 6 "Waldenburg" (1:4) ab Remise und zurück

Gruppe 2: Modelleisenbahn "Bahnhof Liestal" mit Waldenburgerbahn

10.45 Uhr Gruppenwechsel

11.30 Uhr Apéro im Rest. Talhaus

12.00 Uhr Führung durch die Vergangenheit der WB in der Remise

12.45 Uhr Mittagessen im B 48

14.31 Uhr Abfahrt mit Bus Nr. 19 nach Waldenburg, Besichtigung der längsten Baustelle im Baselbiet

Foto von BLT

Letzter WB-Zug nach Waldenburg, verabschiedet von der Ae 6/6 11407 Kt. AG



15.11 Uhr Abfahrt ab Waldenburg mit Bus Nr. 19 nach Niederdorf

15.30 Uhr Ankunft in Niederdorf, Herr F. Schödler stellt im Info-Point die WB Gesamt-erneuerung vor

16.38 Uhr Abfahrt mit Bus Nr. 19 in Richtung Basel

17.27 Uhr Ankunft in Basel SBB, Gleis 17

Kosten

Zu Lasten Teilnehmer
Tageskarte TNW (ganzes Gebiet) CHF 18.70 und mit Halbtax (reduziert) CHF 12.10
Anteil WB-Extrafahrt und Apéro CHF 8.-- pro Person
Mittagessen (CHF 30.- bis 35.-) ohne Getränke
Zu Lasten VFB NWCH die übrigen Kosten von Total ca. CHF 500.--

Mo - Sa, 11. – 16. Oktober 2021, 6 Tage

Bauwoche, Realp

Unter der Leitung von Erich Meier (079 406 62 64) wird eine Gruppe «Freiwillige» unseres Vereins die notwendigen Herbstarbeiten der Bahn unterstützen.

Do, 04. November 2021, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand

Anschliessend Nachtessen mit den freiwilligen Helfern des laufenden Jahres. Einladung folgt schriftlich. Ort: Restaurant «Weiherhof» Basel

Sa, 27. November 2021, 11.00 – ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen (ME: Metzger-Fondue)

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

Do, 06. Januar 2022, 18.30 Uhr

Drei Königstag

Ort: Modelleisenbahn-Club Basel, Elsässerstrasse 2A, Basel

Ostschweiz

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

AGENDA (alle Daten vorbehaltlich den COVID-19-Massnahmen)

24.-29.10.2021	3. Bauwoche KW. 43	Markus Geiger	071 385 07 23
03.11.2021	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
12.03.2022	35. 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.

Briefliche / elektronische 34. Hauptversammlung

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Aufgrund der COVID-19-Schutzmassnahmen entschied der Vorstand bereits an der ersten Vorstandssitzung im Januar, dass zum ersten Mal in der Geschichte der Sektion Ostschweiz keine Hauptversammlung mit Präsenz durchgeführt wird (werden kann). Aus den möglichen Alternativen wurde die briefliche bzw. elektronische Variante bestimmt. Sämtliche Mitglieder wurden schriftlich und zeitgerecht über das Vorgehen und die Frist für Anträge informiert.

In einer zweiten Phase, nach Ablauf der Frist für Anträge, hatten alle Mitglieder bis und mit 23. Mai 2021 die Möglichkeit brieflich oder elektronisch an der Hauptversammlung teilzunehmen. Diese Möglichkeit nutzten exakt 200 Personen, was knapp einem Drittel unserer Mitglieder entspricht. Anlässlich der Vorstandssitzung vom 8. Juni 2021 wurden die Resultate geprüft, ausgewertet und verabschiedet. Erfreulicherweise gab es keine Nein-Stimmen und nur sehr wenige Enthaltungen. Alle Traktanden wurden entsprechend mit grosser Mehrheit angenommen.

Wir danken für das grosse Vertrauen in den Vorstand der Sektion Ostschweiz und die vielen positiven Rückmeldungen. Vielen Dank für die Teilnahme an der Hauptversammlung 2021. Wir freuen uns auf die am 12. März 2022 - hoffentlich - wieder mit Präsenz stattfindende 35. Hauptversammlung.

Bauwoche 17.-21.05.2021

Von Markus Geiger

Mit einem lauten Hallo begrüsstet wir uns gegenseitig am Sonntagabend! Die Begeisterung wieder etwas gemeinsam zu tun, knisterte förmlich. Das Essen war wieder sehr vorzüglich! Der Küchenmannschaft gehört ein gebührendes Dankeschön.

Nach meinem Willkommen mit anschliessender Bauwochen-Besprechung von Ulf Weidle endete der erste Abend

mit einem gesponserten «Schlumi» von Locher- oder Freihof-Bier, besten Dank an dieser Stelle!

Am Montagmorgen standen 14 Fronis an diversen Bauplätzen zur Arbeit bereit: Da mussten vom Geren Zahnstangen und Schienen zur Bearbeitung, Schneiden und Bohren zum Depot Realp befördert werden. Der Pickup mit Anhänger wurde mit Gleisbauwerkzeug und Material für den Dienstag nach Oberwald (Lammenviadukt) beladen.

Vier Fronis haben sich der «Ausschlachtung» des Mitteleinstiegswagens zur Verschrottung angenommen. Feinsäuberlich wurden Aluminium, Fensterscheiben und Polster getrennt ausgebaut.

Zwei Fronis bearbeiteten den Gleisbauwagen, indem sie auf der Plattform eine Konstruktion für den Flaschenzug einbauten. Auch wurden diverse Kleinteile hergestellt. Zwei Förderbänder wurden zerlegt und dem Alteisen zugeordnet. Das dritte wurde mit wenig Aufwand zur Überprüfung instandgesetzt und es funktionierte noch!

Etwas Neuschnee fiel in Realp und Oberwald am Dienstag- und Mittwochmorgen. Die Temperaturen am Tag und die leichten Niederschläge waren aber mit südlichem Einfluss sehr erträglich. Das allabendliche Feierabendbier mit angeregten Diskussionen und Gesprächen fehlte natürlich auch nicht.

Die «Holzaktion», das Fällen diverser Bäume über ca. 300 Meter links und rechts des Gleiskörpers oberhalb des Lammenviaduktes, wurde von der Vegetationsgruppe, mit bis zu drei Fronis aus der Ostschweiz zur Unterstützung, allseits geschätzt. Die Äste wurden an Ort und Stelle mit einem leistungsstarken Häcksler geschreddert. Die aktuell begehrten Baumstämme werden zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Gleis abtransportiert.

Das «Lammen-Team» baute am Dienstag die alte, 25 Milli-



meter breite Zahnstange aus und baute eine 33 mm breite Zahnstange neu ein. Auf dem DFB-Parkplatz in Oberwald haben wir weitere Schienen zugeschnitten und frisch verbohrt. Ebenso wurde am Abend ein Rücktransport mit Schwellen zur Bearbeitung der Zahnstangen-Sättel nach Realp rückgeführt. Der Baucontainer in Oberwald erhielt wieder einmal ein «Facelifting».

Am Donnerstag-Morgen warteten neun Fronis, aufgeteilt in 3 Gruppen am Bahnhof in Realp auf den Regionalzug: Eine Gruppe «Holzaktion», eine Gruppe «Polster-Ausbau» und eine Gruppe «Lammenviadukt».

Sechs ausgebaute Gleisjoche vom Viadukt warteten auf die Zerlegung zur Verschrottung. Schienen ablängen, Schwellen, Zahnstangen- und Sättel ausbauen. Sämtliche Materialtransporte auf- und runter vom Viadukt konnten wir mittels Kran bewerkstelligen. Ebenso das Befüllen der Schrottmulde mit ca. 16 Tonnen Alteisen.

Freitags hoben wir mit dem Bagger einen schmalen Graben bei der Rampe (Portalkranen) aus. Immer wieder entstanden Löcher vor der Rampe. Mit dem Auffüllen von ca. 3,5 Kubikmeter Sickerbeton ist das Problem sicher gelöst. Im gleichen Bereich haben wir zwei kurze Gleisjoche entfernt und weiter unten wieder frisch eingebaut.

Am Freitag war es schon wieder soweit. Nach dem letzten tollen Mittagessen dieser Woche, dankten wir der Küche nochmals herzlich! Im Verlaufe des Nachmittags verabschiedeten wir uns von den Kollegen. Die Arbeitswoche verstrich im Nu im Kreis einer toll motivierten Fronigruppe.

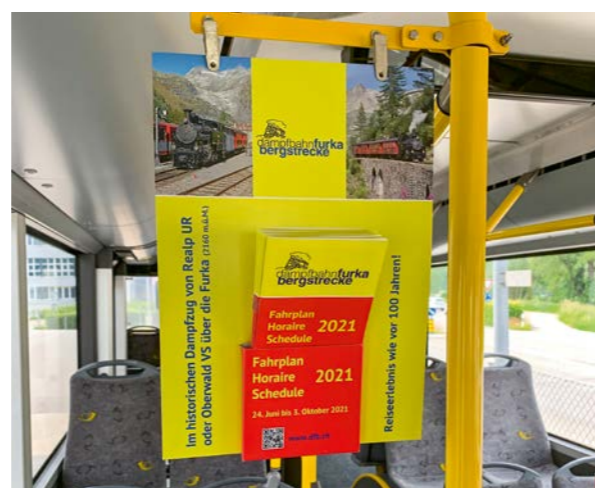
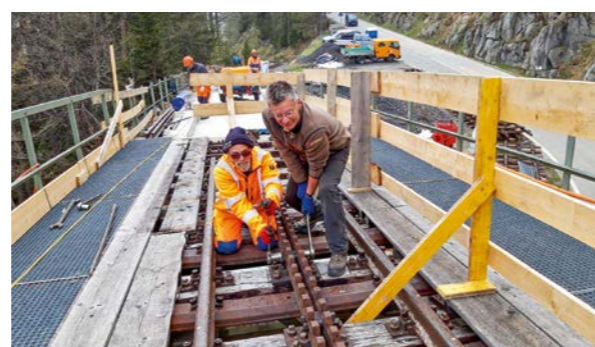
Ein herzliches Dankeschön allen Beteiligten für ihren verdienstvollen Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen, spätestens in einem Jahr! Eine Müde und trotzdem aufgestellte Truppe machte sich wieder auf die Heimreise, um sich hoffentlich bei nächster Gelegenheit wieder zu Treffen.

Werbmassnahmen im öffentlichen Verkehr

Von Erwin Hug, Werbung / Redaktor / Kassier

Die Aufgabe jeder VFB-Sektion ist es, im eigenen Gebiet Werbung für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu betreiben. Aufgrund der nicht möglichen Auftritte an Messen und Ausstellungen hat der Vorstand nach alternativen Werbemöglichkeiten, die auch noch bezahlbar sind, gesucht.

Vom 31. Mai bis 27. Juni 2021 hingen nun in den Postautos in den Regionen St. Gallen und Wil Hängekartons (teilweise mit dem Fahrplan-Flyer) mit dem Hinweis auf die Saison 2021. Für 2022 freuen wir uns dann wieder auf physische Auftritte und den direkten Kontakt mit dem Publikum. Die Vorbereitungen dafür sind bereits im Gange.



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

(Die Termine sind abhängig von der jeweiligen Corona Situation. Sie können verschoben oder annulliert werden. Ausgenommen sind die Bauwochen.)

Do. 02. Sep	Tagesausflug	H. Jenni	076 446 42 05
Mo. 27. Sep – Sa. 02. Okt	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67
Do. 30. Sep – So. 03. Okt	Rheingold	F. Renold	052 335 24 39
Mi. 20. Okt – So. 24. Okt	SH Herbstm.	M. Schmid	079 746 42 26

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch (kein Stamm im Juli und Dezember). Lokal: Restaurant „Werdgut“, Morgartenstrasse 30, je ca. 3 Min. vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder von der Tramstation „Werd“ entfernt. Vom HB mit Tram 14. Zeit: jeweils ab 19 Uhr. Wegen Corona wird die Durchführung jeweils via e-mail bekannt gegeben. Kontakt: vfb-zuerich.praesident@dfb.ch

Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Trotz Lockerung der Covid-19 Auflagen durch den Bundesrat ist es nicht möglich eine ordentliche HV durch zu führen. Die Gründe dafür sind die Abstandsregeln und die Verfügbarkeit einer entsprechenden Räumlichkeit. Deshalb hat der Vorstand einstimmig beschlossen die HV auf das nächste Jahr zu verschieben. Die Kosten von ca. Fr. 4'500.- für eine schriftliche Abstimmung können eingespart und anderweitig verwendet werden.

Die Sektion hat das Glück über eine gesunde Finanzlage zu verfügen. Die Kasse wurde einer ordentlichen Revision unterzogen. Die Vorstandsmitglieder bleiben für ein weiteres Jahr in ihrem Amt da keine Rücktritte anstehen. Die entsprechenden Unterlagen zur verschobenen HV sind auf unserer Homepage unter Aktuell zu finden und können da von allen eingesehen werden. Wer die Unterlagen in schriftlicher Form wünscht, kann diese beim Präsidenten anfordern.

Die BW 22 konnte erfolgreich und unfallfrei durchgeführt werden. (siehe Bericht). Trotz frühzeitiger Bekanntgabe wurde unser einziger Samstagseinsatz (Thales) von der DFB-Bauleitung nur ungenügend vorbereitet. Es waren auch keine Verantwortlichen anwesend um die anfallenden Arbeiten zu organisieren. Sollte der Thalestag in Zukunft weiter durchgeführt werden, so muss die Vorbereitung der Arbeiten seitens der Bauleitung wesentlich verbessert werden. Immerhin zahlt die Firma Tales für diesen Einsatz pauschal Fr. 4'000.-.

Seit der Einführung der neuen DFB-Homepage sind keine neuen Mitgliederanmeldungen mehr eingegangen. Das bereitet uns grosse Sorgen. Wo liegen die Ursachen zu diesem Problem?

Sofern die Corona Vorschriften es erlauben, werden wir unsere Angebote für die Vereinsmitglieder weiterführen. Eine Bitte an alle, unterstützt diese Angebote und meldet euch an. Herzlicher Dank dafür. Nun wünsche ich euch eine schöne und vor allem trockene restliche Sommerzeit und viel Gesundheit.

Bauwoche 22 vom 31.5. – 5.6.2021

Bericht vom Gruppenleiter Bruno Berto

Wie immer Sonntagabend war Treffpunkt die Gartenwirtschaft Des Alpes. zu einem kleinen Begrüssungsumtrunk. Nach dem Abendessen in der Kantine dislozierten wir ins Gemeindehaus Realp wo uns Ulf Weidle den Ablauf der kommenden Arbeitswoche vorstellte. Unsere Gruppe mit 8 zusätzlichen Einzelhelfern ist für die Vorbereitung und das Verlegen der Schienen auf dem Lammenviadukt vorgesehen.

Am Montagmorgen, nach der Besichtigung der Baustelle, machte sich die eine Gruppe an das Montieren der Zahnstangensättel auf die Schwellen, während der Rest der Truppe mit dem Vorbereiten und Abfüllen der Bigbags mit Schotter beschäftigt war. Am Nachmittag dann die Meldung ein Helikopter mit Schienen sei im Anflug. Aus sicherer Entfernung verfolgten wir mit Spannung wie die Schienen zu den vorgesehenen Plätzen transportierte wurden. Das Ganze dauerte etwa 20 Minuten. Ein einmaliges Erlebnis! Offensichtlich war diese Methode billiger und einiges schneller als der Transport mit LKW, Kran und abschliessender Manpower. Nach Feierabend ging es zurück nach Realp. An der Bausitzung wurde der Arbeitstag und die aufgetretenen Probleme besprochen und mit einem kühlen Bier begossen.



Am Dienstag wurde am unteren Teil der Baustelle mit dem Verlegen der ersten Schwellen und dem Einrichten der Zahnstange begonnen. Die andere Gruppe versuchte mit dem Bagger die schweren Schottersäcke weiter nach oben zu transportieren und da den Schotter zu verteilen. Doch dass das Abfüllen und transportieren der Bigbags ging zu langsam. Da kam die Idee die Motorkarett in Realp zu verwenden.

Am Mittwochmorgen wurde die Motorkarett zur Baustelle gebracht. Die Betonkübel wurden mit Schotter gefüllt, mit dem Kran nach oben transportiert um da die Karette zu befüllen. Dank diesem Vorgehen kam das Schottern zügig voran und das Verteilen der Schwellen wurde nicht behindert. Am Nachmittag wurde mit dem Befestigen der Zahnstangen begonnen. Um die Schienen an die richtige Position zu bringen, half uns die Seilwinde für die Stopfmaschine „Matisa“. Doch am Ende fehlten uns an den oberen und unteren Anschlussstellen etwa 5 bis 7 cm Zahnstange. Dieses Problem beschäftigte uns den ganzen Abend, da wir unser gestecktes Ziel - bis Freitagabend fertig zu werden - schwinden sahen.

Am Donnerstag, beim Frühstück kam die erlösende Idee die Schienen mit zwei Kettenzüge zusammen zu ziehen. Und siehe da, es funktionierte tadellos. Es mussten nur noch die Zahnstangen angepasst und befestigt werden. Weiter ging's mit dem Verlegen und Festschrauben der neuen Geleise und die Stopfmaschine wurden mit dem Kran auf den Viadukt gehievt. Am Abend wurde die ganze Baugruppe von unserer Sektion zu einem Fondueabend ins Hotel Des Alpes eingeladen. Als Dank und Anerkennung erhielt jeder Anwesende von der DFB eine Fahrkarte und einen Doppelmeter als Geschenk.

Am Freitag ging es, wie gewohnt, mit Zug und Bus zur Baustelle. Alle wollten bis am Abend mit der Baustelle soweit fertig sein, damit der Schneefräse die freie Fahrt nach Gletsch ermöglicht wird. Die Geleise mussten in der Länge angepasst, gebohrt und mit Laschen befestigen werden. Alles lief soweit reibungslos. Am Nachmittag wurde der untere Teil der Baustelle mit Schotter gefüllt und die „Matisa“ erledigte das stopfen. Alle Befestigungsschrauben an den Zahnstangen und Geleisen wurden maschinell nachgezogen und kontrolliert. Aus zeitlichen Gründen konnte die Baustelle nicht vollständig mit Schotter ausgefüllt und gestopft werden.

Trotz anfänglicher Skepsis und kleineren Rückschlägen erreichten wir unser gestecktes Ziel! Alle Beteiligten durften stolz auf die geleistete Arbeit sein und genossen das wohlverdiente Feierabendbier.

Ohne die Mithilfe vom Gleismeister Norbert Kirchner und Claude Periat hätten wir das Ziel nie erreichen können. Ihnen gebührt ein grosses Dankeschön. Ebenfalls ein spezieller Dank geht an alle beteiligten Freiwilligen, welche sicher eine

einmalige Arbeitswoche mit vielen guten Erinnerung mit nach Hause nehmen konnten.

Reisen und Ausflüge

Tagesausflug 02. September 2021 – Mit Dampf aufs Briener Rothorn
Es hat noch freie Plätze. Auskunft: Hermann Jenni 076 446 42 05, e-mail: jenni52@gmx.ch oder vfb-zuerich.events@dfb.ch

Sonderreise Do. 30. Sep – So. 03. Okt – Rheingold-Express
Da wir mit einem Doppelstöcker fahren sind noch einige Plätze frei! Auskunft: Fritz Renold, Säntisstr. 3, 8472 Seuzach, 052 335 24 39, e-mail: fritz.rosmarie@bluewin.ch

Sektionsreise - mit Dampf durchs Tirol - ist auf Ende Mai Anfangs Juni 2022 verschoben. Unterlagen werden zu einem späteren Zeitpunkt publiziert. Alle die den Betrag auf unserem VFB-Konto für die Reise im nächsten Jahr stehen lassen, bleiben angemeldet.

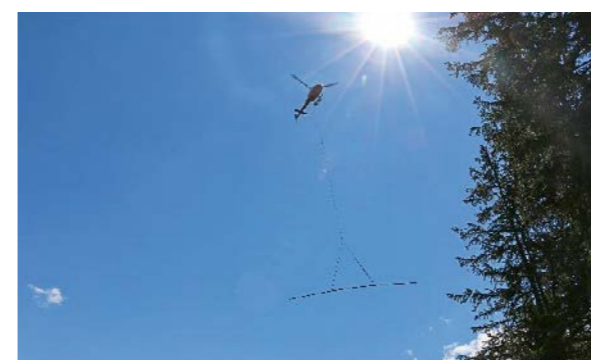
Auf unserer Homepage, unter der Rubrik Agenda, sind die Daten publiziert. Wer keinen Zugriff aufs Internet hat, kann sich für eine Postzustellung bei B. Berto, 052 222 97 67 oder vfb-zuerich.praesident@dfb.ch melden.



Fotos von Bruno Berto

Die Matisa

Transport der Bigbags mit Bagger



Berlin-Brandenburg

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

Außergewöhnlicher Bauwocheneinsatz

Von Dieter Frisch

Schon der Umstand, dass unserer Bauwoche dieses Jahr auf zwei Kalenderwochen gesplittet stattfand, war alles andere als gewöhnlich. Zudem ließen Wetterberichte und regionale Nachrichten vorab erkennen, dass zumindest die Bauwoche 28. an der Furka Bergstrecke keinen gewöhnlichen, präzise vorgeplanten Verlauf nehmen dürfte.

Das in den Abendstunden des 8. Juli im Wallis aufziehende und von Starkregen begleitete Unwetter führte dazu, dass der Räterisbach sich einen neuen, kürzeren Weg zur Rhone suchte und an den steilen Berghängen Murgänge auslöste. Die Trasse der Furka Bergstrecke wurde kurz vor dem neu entstandenen Einschnitt, der zur Schrankenanlage in Oberwald führt, auf nahezu hundert Meter verschüttet. Auch mehrere an der Hauptstraße 19 gelegene Häuser sowie der zugehörige Straßenabschnitt waren betroffen. Der Zugbetrieb auf der Bergstrecke endete daher am 9. Juli vorerst in der Station Furka.

Als am Samstag die Teilnehmer der Bauwoche der Sektion Berlin-Brandenburg in Realp ankamen, waren die Folgen des Unwetters bereits in aller Munde. Inzwischen fuhren die Züge wieder bis nach Gletsch und es bestand Ersatzverkehr mit einem Bus nach Oberwald. So hatten wir am Sonntag die Möglichkeit, das Malheur in Augenschein zu nehmen. Diesen Schuttmassen konnte zunächst nur mit professioneller Technik begegnet werden, wobei das Material gleichzeitig wieder zur Stabilisierung der Abhänge genutzt werden musste.

Wasserlauf reinigen

Am Montag war unsere Baugruppe mit der Reinigung des Wasserlaufs unterhalb des Kehrtunnels Richtung Oberwald beschäftigt, der es bitter nötig hatte. Der Graben war teils von Holzstücken, Steinen und Schlamm nach dem Starkregen vollkommen zugesetzt.

In der Nacht zum Dienstag zogen erneut Unwetter heran. Heftiger Regen führte am Steinsäumli oberhalb der Station Tiefenbach bei Kilometer 54,8 zu einem weiteren Murgang, der die Gleise auf fast fünfzig Meter Länge mit Schlamm und Steinen bedeckte.

Da auch tagsüber die Regen- und Graupelschauer anhielten, standen für Heribert und Dieter Arbeiten im



Fotos von Bruno Berto

Anschrauben der Zahnstange

Die Gleise sind gelegt

Helikopter mit Schiene



Werkstattbereich an. Ein gedeckter Güterwagen der Eisen- & Waggonbau AG Josef Mayer, Rheinfelden sollte für den Umbau zu einem Flachwagen vorbereitet werden. Aus dem größtenteils schon entfernten Holzboden wurden Holzstücke zum Anheizen der Lokomotiven zu recht gesägt. Gleiches geschah mit dem noch abzureißenden Bodenbrettern.

Die bereits abgetrennten senkrechten Stahlprofile der Seitenwände waren auf Rahmenhöhe abzuflexen sowie der Bremsstand zu demontieren. Schließlich unterstützen wir noch die Demontage des Bremsgestänges und der Achshalterungen bei der HG 3/4, Nr. 1, die zur Reparatur des Zahnradantriebes ausgeacht werden musste. Wieland und Günter halfen unterdessen bei der Umgestaltung eines Gleisbauwagens.

Angesichts der Wetterbesserung im Verlauf des Mittwochs konnte seitens der DFB mit Bagger und Radlader ein großer Teil der Mure am Steinsäumli beseitigt werden. Am Donnerstag kamen die Fronis zum Einsatz. Die Zahnstangen waren von Gestein und Erde zu befreien. Das geschah mit kleinen und größeren Maurerkellen. Schwieriger war es, das Material unter den Zahnstangen sowie zwischen den Gleisen heraus zu bekommen.

Der Matsch wurde zunächst in eine Garette geladen, um diesen am Rand des Bahndamms Richtung Reuss zu verkippen.

Zwei Leute wurden zur Sicherung eingeteilt. Der Steilhang musste beobachtet werden, da mit weiteren Abgängen zu rechnen war. Angesichts aufkommenden Regens und kalten Windes waren die Sicherungsposten mittags ziemlich durchnässt und durchgefroren. Am Freitag und Samstag galt es, die Zahnstangen und Gleise nahe Oberwald in gleicher Weise zu reinigen. Heribert half hingegen zwei Tage in Gletsch beim Schottern einer Weiche, die erst am Montag neu verlegt wurde. Gudrun unterstützte während der Bauwoche 28. KW die Küche und sorgte sich stets um das leibliche Wohl aller.

Zweite Bauwoche, zweite Schadenstelle

Am 17. Juli trafen die ersten der fünf Mitglieder unseres zweiten Bauteams für die 29. KW ein. Die Gruppe hatten den Auftrag, in den ersten beiden Arbeitstagen am Steinsäumli eine verbogene Zahnstange und ein Gleisstück auszuwechseln. Bergseitig musste noch Erdreich, das abzurutschen drohte, beseitigt werden. Ein Bagger setzte dazu über den Wasserlauf zum Hang über, wobei ein großes, provisorisch in den Graben

eingelagertes Rohr half. Ein zweiter Bagger beförderte das abgetragene Material dann zum talseitigen Hang Richtung Reuss.

In Tiefenbach befand sich in der Wasserfassung nahezu ein Kubikmeter Schlamm und Geröll, den es auszuschippen galt. Anschließend musste der betroffene Trassenabschnitt, einschließlich Gleise und Zahnstange, noch einmal per Hand „endgereinigt“ werden, damit der Zugverkehr wieder über den Schaden erlittenen Trassenabschnitt laufen konnte.

Am Mittwoch wurden in Gletsch letzte Gleisstoparbeiten ausgeführt, die auf Grund des Umbaus der Weiche erforderlich waren. Tags darauf mussten zwei Leute in Oberwald den Wassergraben talseitig, der teilweise mit dem zwischen den Gleisen abgetragenen Material zugeschüttet worden war, wieder freilegen.

Die restliche Mannschaft hatte die Aufgabe, die Wassergräben und Wasserdurchlässe zwischen Sidelenbach und Steinstaffelbrücke zu kontrollieren, bzw. von der Hinterlassenschaft der Unwetter zu reinigen. Für den Rest der Woche standen noch Umbauarbeiten an der Doppelkreuzweiche in Gletsch auf dem Programm.



Foto von
Wieland Müller

Werner Meier rückt
dem Schlamm und
Geröll im Steinsäumli
mit einem Bagger zu
Leibe.

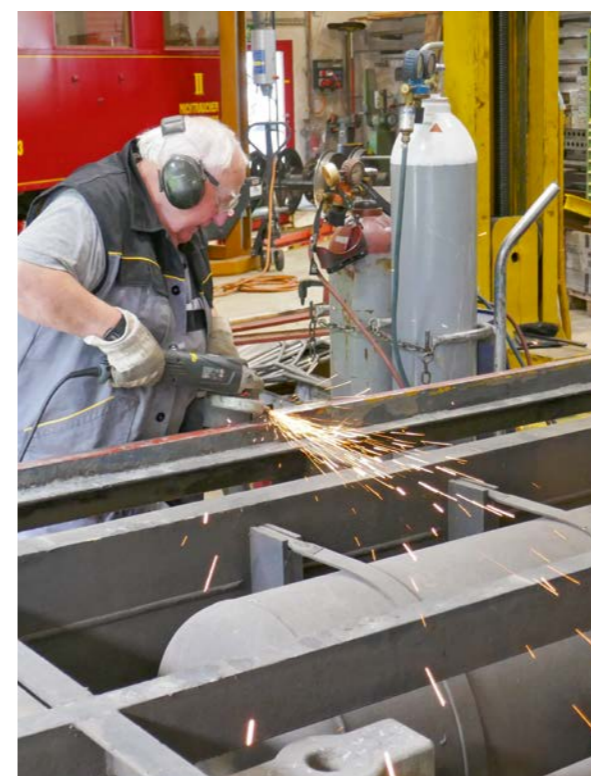


Foto von
Jügen Engelking

Nachstopfen des
Schotters der gerichte-
ten Doppelkreuzweiche
in Gletsch.

Foto von
Dieter Frisch

Das verschüttete Gleis in
Oberwald

Foto von
Wieland Müller

Dieter Frisch flex-
t die Seitenprofile des
Umbauwagens ab.

Schwaben

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

Das Vereinsleben in der Sektion Schwaben läuft wieder an
Von Bernd Hillemeyr, Sektionspräsident

Nachdem die Corona-Einschränkungen auf Grund der positiven Entwicklung endlich gelockert wurden, konnte nach 8 Monaten Zwangspause Anfang Juli wieder ein Stammtisch der Sektion Schwaben stattfinden. Treffpunkt war wie im vergangenen Jahr die ESC-Gaststätte im Ulmer Stadtteil Söflingen. Erfreulich war, dass alle regelmäßigen Stammtischbesucher wohlbehalten durch die Krisenzeit gekommen waren.

Bei dem Treffen konnte der Blick wieder nach vorne gerichtet werden. Bei der Frage zur abgesagten Hauptversammlung war man sich einig, diese heuer komplett ausfallen zu lassen. Dies bringt für uns auch keine vereinsrechtlichen Probleme mit sich. Unseren Sektionsausflug wollen wir aber im Herbst nachholen. Ziele werden die Miniaturwelt „Smilestone“ und der Rheinfall bei Schaffhausen sein. Den genauen Termin werden wir noch rechtzeitig mitteilen.

Von den ursprünglich geplanten Werbeaufträgen bleibt derzeit nur noch unser Infostand bei der Schmalspur-Expo Anfang Oktober in Amstetten übrig. Alle anderen Veranstaltungen wie die Märklintage in Göppingen wurden leider definitiv abgesagt.

Unsere Bauwoche wird wie geplant vom 6. bis 11. September stattfinden. Hier gibt es bereits mehrere Anmeldungen, aber es hat noch Plätze frei. Wenn Sie die Furka-Bergstrecke tatkräftig unterstützen wollen, machen Sie bei uns mit. Zusammen mit Gleichgesinnten macht die Arbeit in den Bergen so richtig Spaß. Und es hat an der Furka genug Arbeit für uns.

Wie berichtet wurde die DFB-Homepage komplett überarbeitet. In diesem Zusammenhang müssen wir auch unsere Sektionsseiten komplett neu erstellen. Dies wird aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Bis dahin ist unser alter Internetauftritt noch erreichbar. Sie erreichen diesen aber nicht mehr über den direkten Link.

Unser Stammtisch findet nun wieder jeden ersten Donnerstag im Monat in der ESC-Gaststätte in der Einsteinstraße 48 in Ulm-Söflingen ab 19 Uhr statt. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



**CLUB GRAND
HOTEL & PALACE**

**Tradition und Qualität - Mehr als 100 Mitglieder
Möchten auch Sie dazugehören?**
H.-Ueli Gubser, CEO
Feldbergstrasse 86, CH-4057 Basel
E-Mail: vicochghp.hug@bluewin.ch
Tel.: +41 (0)61 692 37 25, Fax.: +41 (0)61 693 44 88

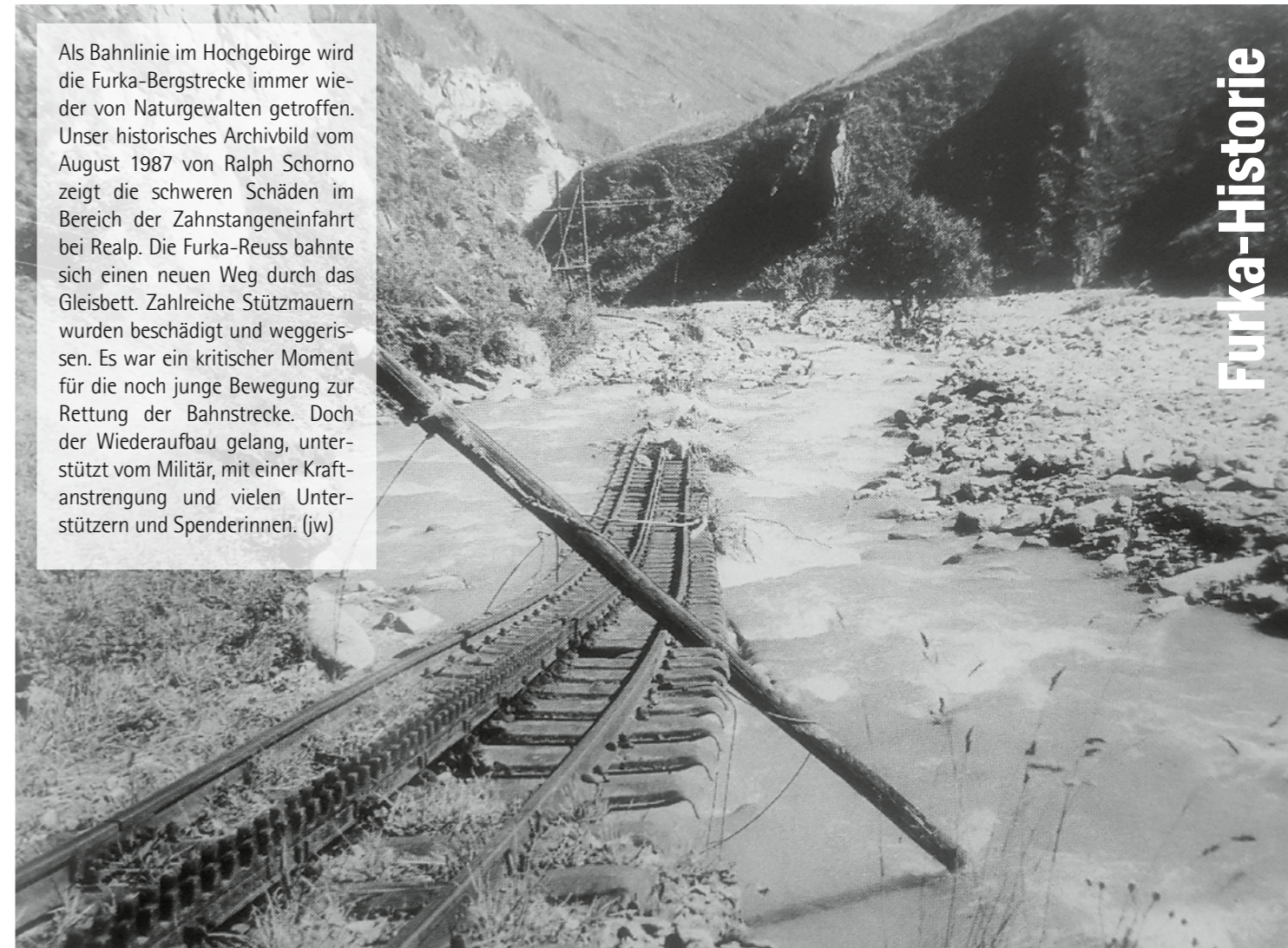
UNSERE MITGLIEDER IM GOMS:

Grand Hotel Glacier du Rhone	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
Wir sind neu auch im INSTAGRAM: clubgrandhotelpalace und griechischundlatein



Als Bahnlinie im Hochgebirge wird die Furka-Bergstrecke immer wieder von Naturgewalten getroffen. Unser historisches Archivbild vom August 1987 von Ralph Schorno zeigt die schweren Schäden im Bereich der Zahnstangeneinfahrt bei Realp. Die Furka-Reuss bahnte sich einen neuen Weg durch das Gleisbett. Zahlreiche Stützmauern wurden beschädigt und weggerissen. Es war ein kritischer Moment für die noch junge Bewegung zur Rettung der Bahnstrecke. Doch der Wiederaufbau gelang, unterstützt vom Militär, mit einer Kraftanstrengung und vielen Unterstützern und Spenderinnen. (jw)

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
Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,
mark.theiler@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

Sektionsnachrichten:
Aargau: Heinz Unterweger,
heinz.unterweger@dfb.ch
Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,
Postfach 1, 3998 Reckingen VS,
Tel. +41 (0) 848 000 144, sekretariat@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 und Bern 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.



Schenken Sie eine tolle Dampfbahn-Erlebnisreise !



Original-Kartonbillette
im Betrag von CHF 75.- / 125.- / 150.- / 250.-
Gültig drei Jahre
Lieferung per Post
Bezahlung gegen Rechnung

Drei Geschenk-Ideen



CHF 50.00

GUTSCHEINCODE: LR6-KRK-9FW-V8Q

GÜLTIG BIS: 02.08.2024

Ruedi Mustermann

Herzliche Gratulation zum
60. Geburtstag

Wertgutscheine

Im DFB-Webshop finden Sie unsere Wertgutscheine, die Sie mit einer persönlichen Widmung versehen können.

Gültig drei Jahre
Bezahlung mit Kreditkarte / TWINT

www.dfb.ch – reisedienst@dfb.ch



Geschenkgutscheine für zweitägige Erlebnisreisen mit persönlicher Widmung.
Gültig zwei Jahre
Postversand gegen Rechnung