

dampf an der furka



Personenwagen
AB 4462 zurück



4

Saison
Zwischen-
bilanz



6

Neue Mittel-
einstiegswagen



8

Touristiker an
der Dampfbahn



13

Rettungs-
übung



14

Jahresver-
sammlung
IG Region
Gletsch



17



ACTUEL DÈS 21



SEKTIONEN AB 25

IMPRESSUM 37

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2016

Ausgabe 1/2017

15.10.2016

Erscheint Mitte November

31.12.2016

Erscheint Mitte Februar

Ausgabe 2/2017

Ausgabe 3/2017

27.04.2017

Erscheint Mitte Juni

30.07.2017

Erscheint Ende August



Bild von
Hansueli Fischer

Gletsch aus der
Vogelperspektive

EDITORIAL

VON RUEDI TRAUB

TAGTRAUM IN GLETSCH

Beim Verlassen der ratternden Bahn empfängt mich fröhlicher Kinderlärm. Es ist dies eine grosse Gruppe von Bewohnern der Ortschaft Niederuzwil, eine prosperierende, mittelgrosse Stadt.

Auffallend ist – neben den Müttern – die grosse Anzahl von Vätern. Vermutlich wurden sie mit dem Versprechen nach Gletsch gelockt, hier eine Häufung von technischen Einrichtungen anzutreffen; und sie sollten nicht enttäuscht werden.

Schnurstracks streben sie mit ihren Söhnen auf die Gartenbahn zu, während die Töchter mit ihren Müttern die Sitzplätze im pavillonartigen Garten vor dem „Glacier du Rhône“ erstürmen, um am Kiosk Getränke, Süssigkeiten oder Sandwiches zu kaufen. Der weibliche Teil beobachtet genüsslich den männlichen auf der Gartenbahn.

Bald zerstreuen sich die Ausflügler und erforschen das Kleinod Gletsch. Die Kleinen nehmen den Spielplatz in Beschlag, die anderen besteigen die Gartenbahn. Ein Vater erklärt seinem Sohn die Strommaschine, die Mutter der Tochter den Werdegang eines feinen Alpkäses.

Im Blauhaus hat es Bilder vom einstigen Ausmass des Rhonegletschers und eine grosse Modelleisenbahn.

Bald durchmischt sich die Gruppe und man beobachtet einige Besucher an der Lambrecht'schen Wettersäule.

Unterdessen haben sich zwei Familien entschlossen, im „Glacier du Rhône“ zu übernachten. Sie werden den Apéro vor dem lodernden Kaminfeuer in der Hotelhalle geniessen und sich anschliessend in der Walliserstube kulinarisch verwöhnen lassen.

RÊVE ÉVEILLÉ À GLETSCH

En quittant le train pétaradant, je suis accueilli par de joyeux bruits d'enfants. Il s'agit d'un groupe important d'habitants de Niederuzwil, une ville prospère de taille moyenne.

Ce qui frappe – à côté des mères – c'est le grand nombre de pères. Probablement attirés à Gletsch par la promesse d'y rencontrer un grand nombre d'installations techniques; et ils ne devraient pas être déçus.

Sans hésiter, ils se dirigent avec leurs fils vers le train de jardin, tandis que les filles et leurs mères prennent d'assaut les places assises du jardin-pavillon devant le « Glacier du Rhône », pour acheter au kiosque boissons, douceurs ou sandwiches. La partie féminine observe avec plaisir la masculine sur le train de jardin.

Bientôt, les excursionnistes s'éparpillent et explorent le joyau de Gletsch. Les petits prennent possession de la place de jeux, les autres grimpent sur le train de jardin. Un père explique à son fils la génératrice de courant, une mère à sa fille fabrication du fromage d'alpage.

A la Maison Bleue, il y a des images de l'étendue du glacier du Rhône autrefois, et une grande maquette de train.

Puis le groupe se rassemble à nouveau, on voit quelques visiteurs devant la station météo « Lambrecht ».

Deux familles ont entre temps décidé de passer la nuit au « Glacier du Rhône ». Ils apprécieront l'apéro devant le feu de cheminée crépitant dans le hall de l'hôtel, puis se laisseront gâter culinairement à la Walliserstube.

Titelbild von
Urs Züllig

Lok 6 fährt über den
Rhône-Viadukt in den
unteren Eingang des
Kehrtunnels



EIN WEITERES HISTORISCHES PRUNKSTÜCK

PERSONENWAGEN AB⁴ 53 ALS AB 4462 ZURÜCK AUF DER FURKA

VON WERNER BEER, LEITER WAGENWERKSTATT AARAU, UND HEINZ UNTERWEGER, KOMMUNIKATION VFB AARGAU

Mit dem AB 4462 ist der erste Vierachser aus der Anfangszeit der Furkabahn zurück auf der Bergstrecke. Alle sonstigen vierachsigen Personenwagen sind zwar historisch, stammen aber von anderen Bahngesellschaften. Der Kasten des AB 4462 wurde in der Wagenwerkstatt Aarau nach Originalplänen neu aufgebaut.

Während die DFB seit Jahren die Zweiachser BD 2502, B 2204, B 2206 und B 2210 im Einsatz hat, die zur Erstausrüstung der Brig-Furka-Disentis-Bahn BFD von 1914 zählen, stammen die bisher im Einsatz befindlichen Vierachser von anderen Bahngesellschaften. Mit dem AB 4462 fährt nun der erste vierachsige Personenwagen aus der Anfangszeit der BFD über die Bergstrecke. Mit diversen Modifikationen entspricht er dem AB⁴ 53 aus einer Serie von fünf Wagen, welche die Industriegesellschaft Schaffhausen SIG für die BFD hergestellt hat.

HISTORISCH KORREKT UND DOCH NICHT GANZ

Der AB 4462 entspricht zwar weitgehend dem Original, aber eben doch nicht ganz. Ein Grund ist, dass der Kasten 1942 abgehoben und eingelagert wurde, um den Rahmen und die Drehgestelle für einen Flachwagen zu verwenden. 1949 setzte man den Kasten auf einen neuen Rahmen der Waggonfabrik Schlieren SWS, um den Wagen wieder für den Personentransport einzusetzen. Ein weiterer Unterschied

liegt darin, dass der AB⁴ 53 neben der 1. Klasse über eine 2. Klasse mit gepolsterten Sitzen verfügte. Beim damaligen 3-Klassen-System hatte nur die 3. Klasse Holzbänke. Der AB 4462 hat nun eine 1. Klasse im ursprünglichen Stil und eine 2. Klasse mit Holzbänken, die der früheren 3. Klasse entspricht.

Nachdem der Wagenkasten nach Übernahme des Wagens durch die DFB im Jahr 1999 abgebrochen worden war, stand als Basis für den «neuen» AB 4462 noch der Wagenrahmen mit den Drehgestellen zur Verfügung. In den letzten Jahren bei der Furka Oberalp Bahn FO war der Wagen als Messwagen mit der Bezeichnung X 4943 im Einsatz gewesen.

Die Revision und damit quasi der Wiederaufbau teilte sich in zwei Teilprojekte auf:

- Die Überarbeitung des Wagenrahmens und der Drehgestelle
- Den Neubau des Wagenkastens von Grund auf

RADSÄTZE UND BREMSKOMPONENTEN NEU

Während die Revision des Wagenrahmens mehr oder weniger Routine war – zerlegen, reparieren, entrostern, Schutzlackierung etc. –, gab es bei den Drehgestellen doch einiges mehr zu tun. Neben dem üblichen Zerlegen und Überarbeiten aller Einzelteile, mussten die Radsätze mit



Bild von
Werner Beer

Der AB 4462 beim
ersten Einsatz am
21. Juli in Gletsch



viel Aufwand wieder funktionstüchtig gemacht werden. Die Bremszahnäder und Bremstrommeln wurden neu gefertigt und die Räder selbst neu bandagiert. Hier konnten wir vom Knowhow und der Infrastruktur der Rhätischen Bahn RhB in Landquart profitieren. Sie verfügt über die maschinelle Ausrüstung und das Wissen, wie man die Räder von den Achsen abzieht (und wieder aufsetzt), um die neuen Zahnäder einschieben zu können. Dazu sind enorme Kräfte erforderlich. Auch das Bandagieren braucht Spezialeinrichtungen und Spezialwissen.

WAGENKASTEN VON GRUND AUF NEU

Für den Wagenkasten galt es, praktisch alle Teile – zumindest die aus Holz – neu zu fertigen. Bei den metallischen Komponenten konnte zum Teil auf solche von anderen Wagen zurückgegriffen werden. So waren ausreichend Fensterscheren und Teile für die Fensterstoren vorhanden, die aber alle gründlich überarbeitet wurden.

In der Schreinerei waren die Kollegen von der Wagenwerkstatt monatelang mit dem Zuschneiden und Fräsen der unzähligen Latten und Pfosten für die Holzbänke und die tragende Struktur des Wagenkastens beschäftigt. Insbesondere die Fensterpfosten sind sehr aufwändig, müssen doch die Führungen für die Fenster sehr präzise sein und die vielen Zapfen und Bohrungen beim Zusammenbau genau passen. Eine erwähnenswerte Besonderheit des AB 4462 ist, dass die Bodenbalken und Dachpfetten aus Lärchenholz bestehen, das beim Wiederaufbau der Strecke Gletsch-Oberwald gefällt worden war.

PROFESSIONELLE ARBEITSVORBEREITUNG SICHERT QUALITÄT

Ganz entscheidend war die gute Arbeitsvorbereitung mit z.B. Detailzeichnungen für jedes einzelne Teil, die von Werkstatteleiter Werner Beer basierend auf den Erfahrungen früherer Revisionen erstellt worden waren. Für viele Arbeitsschritte wie den Zusammenbau der Fensterstoren oder den Einbau der wasserableitenden Plastikfolien unter den Fenstern waren bebilderte Arbeitsanleitungen erstellt worden.

Die Herstellung der gekrümmten Dachspanten, die die Dachbepunktung und die Dachhaut tragen, bedurften einer besonderen Einrichtung. Da wir sie nicht wie bei den früheren Herstellern unter Dampf aus massivem Holz formen konnten, wählten wir eine Leimkonstruktion: Der Spantenbogen wurde aus präzise in drei Schichten zusammengeleimten Brettchen hergestellt. Dazu bedurfte es einer Vorrichtung, mit der die einzelnen Bretter fixiert und mit geeignetem Druck verleimt wurden. Zum Schluss wurde die definitive Form aus dem Rohling ausgesägt. Damit war es uns möglich, die erforderliche Form mit der nötigen Festigkeit mit eigenen Mitteln zu fertigen.

Der Zusammenbau des Wagenkastens dauerte nach der langen Vorbereitung etwa neun Monate und machte insofern besondere Freude, als man den Wagen nun so richtig wachsen sah. Mit jeder Aktion – Aufbau des Wagengerippes, Aufsetzen des Daches, Montage der Innenwände, der Dampfheizung, Einbau der Bänke etc. etc. – wurde es mehr und mehr ein Eisenbahnwagen. Die Montage der Aussenbleche und nicht zuletzt die abschliessenden Malerarbeiten bildeten den krönenden Abschluss.

HUCKEPACK DURCH DIE SCHÖLLENEN NACH REALP

Am 15. Juli wurde der AB 4462 traditionsgemäss mit einem Rollout-Apéro und dem Aufbringen des Revisionsdatums «getauft» und für den Transport nach Realp auf den Tieflader verladen. Nach einigen Schlussarbeiten in Realp und der sorgfältigen Schlusskontrolle nach Richtlinien des Bundesamtes für Verkehr BAV ist er seit 21. Juli in der roten Stammkomposition im Einsatz.

Wir danken allen, den Mitarbeitern der Wagenwerkstatt Aarau, den Sitzplatzsponsoren und den Firmen, die uns mit Materialien und Dienstleistungen unterstützt haben, dass wir der DFB mit dem AB 4462 einen weiteren historischen Personenwagen zur Verfügung stellen konnten ohne sie finanziell zu belasten.



Weitere Informationen und Bilder von der Revision des AB 4462 finden Sie unter www.dfb.ch//index.php?id=679&tL=0



links
Bild von
Heinz Unterweger

Einbau der wunderschönen 1. Klasse-Sitze

rechts
Bild von
Ueli Michel

Transport des AB 4462 am 16. Juli huckepack durch die Schöllenen-schlucht nach Realp



SAISON 2016 - ZWISCHENBILANZ

MIT HERZBLUT UNSERE GÄSTE BEGEISTERN

VON URS ZÜLLIG, GESCHÄFTSLEITER DFB AG

Erfreulicherweise kann ich berichten, dass unsere gemeinsamen Anstrengungen, mehr Fahrgäste auf unsere einmalige Bahn zu locken, gut unterwegs sind. Beim Schreiben dieser Zeilen nähern wir uns bereits wieder der Halbzeit der Dampfbahn Saison 2016 - beim Lesen liegen bereits über zwei Drittel der Fahrtage hinter uns.

FREQUENZEN

Nach knapp der Hälfte der Betriebsaison liegen die Frequenzen und auch der aktuelle Reservationsstand leicht über Vorjahr. Besonders erfreulich entwickelt sich das diese Saison neu gestaltete und beworbene Angebot „Genuss 1. Klasse“. Es macht Freude zu sehen, mit welcher Begeisterung unsere Gästebetreuer die Passagiere verwöhnen, ins Gespräch kommen und diese des Lobes voll sind. Originalität eines DFB Gasts: „Jetzt fühle ich mich erstmals bei der DFB als Gast wirklich wahrgenommen“. Also, warum nicht gleich selbst zusammen mit Freunden ausprobieren?

Auch die spätere Abfahrtszeit des Gegenzugs ab Oberwald (Sa/ So um 10:45) hat die Nachfrage auf diesen Zügen spürbar belebt.

Bild von
Urs Züllig

Immer mehr Gäste
lassen sich in
1. Klasse verwöhnen



Der WanderExpress erfüllt seine Rolle als DFB Dienstzug vollumfänglich und wird von den Gästen zunehmend positiv wahrgenommen. Zitat aus dem Gästebuch: „Der neue, passquere Dieselzug "Wander-Express" der DFB, ist eine echte Bereicherung und ein Super-Angebot für Wanderer, Velofahrer und Leute, die sich mehr Zeit zur Entdeckung von Gletschern nehmen wollen. Die Komposition mit den historischen Mitteleinstiegswagen der früheren Visp-Zermatt-Bahn ist nicht weniger attraktiv als die nostalgischen Dampfzüge. Kompliment!" Die Frequenzen sind aufgrund des noch geringen Bekanntheitsgrad des neuen Produkts steigerungsfähig. Der Betrieb im Buffet Furka im ersten Sommer in DFB Eigenregie ist erfreulich angelaufen und wird laufend optimiert.

BETRIEBLICHES

Der Betrieb verlief bisher weitgehend störungsfrei - nicht zuletzt dank der intensiven Schulung und Weiterbildung unseres Personals vor der Saison wurden die zahlreichen Neuerungen problemlos gemeistert. Über verschiedene besondere Anlässe wird in diesem Heft in eigenständigen Beiträgen berichtet, so über einen Werbeanlass für Touristiker, die erfolgreich durchgeführte Evakuationsübung aus dem Scheiteltunnel oder unseren neusten Zug unter der Bezeichnung WanderExpress.

Aus den unzähligen weiteren Begebenheiten seien zwei herausgegriffen:

DELEGATION AUS TAIWAN AUF FACT-FINDING-MISSION BEI DER DFB

Am 22. Juli besuchte eine Delegation aus Taiwan die DFB. Diese hatte den Auftrag, einen Vorschlag zu erarbeiten, wie eine bestimmte von etlichen stillgelegten Staatseisenbahnen zu touristischen Zwecken wieder in Betrieb gesetzt werden könnte. Die Gruppe unter der Leitung von Prof. Tsiao-Wei Lin kam für zwei Wochen in die Schweiz und reiste kreuz und quer durchs Land, um verschiedene Schmalspur- und Bergbahnen zu besichtigen. Zuerst informierte Max Annen die Gäste mittels einer Powerpoint-Präsentation von Manfred Willi mit aussagekräftigen Texten und Bildern über die Denkweise der DFB und lieferte wertvolles Hintergrundwissen. Dieses wurde intensiv hinterfragt und schliesslich mit den Worten "very comprehensive information" (sehr umfassende Information) verdankt. Die in der Schweiz stark verbreitete Kultur der Freiwilligenarbeit scheint die Besucher sehr beeindruckt zu ha-



ben. Allgemein wurde intensiv notiert, fotografiert und mit Sachkenntnis gefragt. Auffällig viele Fragen betrafen die Personalanforderungen und die Ausbildung der Leute. Der Begrüssungskaffee, das Mittagessen in der Kantine und die gesponsorte Fahrt im gut betreuten, leider aber schlecht besetzten Zug wurden sichtlich genossen und sehr verdankt.

AUSFALL HG 3/4 1 AM SAMSTAG 9. JULI

Um 13.45 Uhr meldete Streckenwärter Robert Moser den Fund eines Bolzens unterhalb Tiefenbach der offensichtlich zu einer Dampflok gehört. Die sofort ausgelöste Kontrolle der in Betrieb stehenden Loks 1 und 9 ergab, dass der Bolzen zur in diesem Zeitpunkt in Realp Mittagspause machenden Lok 1 gehörte. Diese wurde umgehend ausser Betrieb gesetzt.

Nun war die Betriebsabteilung mit Fahrdienstleiter Jörg Wälti und Pikett Christian Nellen gefordert und ordnete (in stark vereinfachter Form) folgendes an:

- Verlängerung Löschzug nach Gletsch und Überfuhr HGm 4/4 nach Realp als Lokzug mit Durchfahrt auf allen Stationen
- Information an ganzes beteiligtes Personal Realp und Zug 1157 durch Pikett Betrieb
- Laufende Informationen an Reisende durch Zugspersonal und Pikett Betrieb
- Angebot Depotführung für interessierte Reisende zur Überbrückung Wartezeit
- Verpflegung auf Zug 157 wartenden Reisende im Bahnhofcafé Realp auf Kosten DFB
- Führung Zug 157 / 1157 Realp - Oberwald mit Dieseltraktion
- Anheizung Lok 4 als Ersatz für Lok 1 und Überfuhr um 19 Uhr als Lokzug nach Gletsch für den folgenden Betriebstag
- Die HGm 4/4 kehrte schliesslich mit dem planmässigen WanderExpress Zug 364 mit einer Verspätung von 82 Minuten gegen 19 Uhr nach Realp zurück

Fazit: Dank der getroffenen Massnahmen und dem grossen Einsatz alle Beteiligten gab es keine einzige negative Kundenreaktion. Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gebührt ein grosses Dankeschön für den tollen Einsatz! Die HGm 4/4 hat sich wieder einmal als sofort einsetzbare „Helferin in der Not“ bewährt.

HOCHBETRIEB IM BAU AUCH WÄHREND DER BETRIEBSSAISON

Aufgrund der witterungsbedingt sehr eingeschränkten Zugänglichkeit unserer Strecke muss auch die Betriebszeit im Sommer für bauliche Massnahmen genutzt werden. So wurde diesen Sommer, bei laufendem Betrieb, unter anderem an folgenden Objekten gearbeitet:

- Vermessung Scheiteltunnel mit einem „Tunnelscan“
- Sanierung Sidelenbachbrücke
- Abbruch Emmi Container und Verlängerung Gleis 85 in Realp
- Sanierungsarbeiten im Kehrtunnel Gletsch im talseitigen Portalbereich
- Sanierung Räterisbachbrücke
- Fassadenmontage Werkstätte Realp

WEITER SO

Ich bedanke mich bei allen Furka Freunden, die sich im Verlaufe dieser Saison bereits als Botschafter für unsere Bahn betätigt haben und Gästen das Erlebnis an der Furka gezeigt oder empfohlen haben- bitte weiter so. Bekanntlich kann man unsere Bahn ja auch mehrmals besuchen - sie bietet jedes Mal neue Facetten, z.B. mit einer Fahrt im offenen Wagen des WanderExpress, einem besonderen Erlebnis in 1. Klasse oder mit einem Ausflug mit dem Gletscher Zug. Denjenigen die es noch nicht geschafft haben, bleiben noch rund 5 Wochen Zeit für einen Besuch mit Familie, Freunden oder Kollegen -dann ist die Dampfbahn Saison 2016 bereits wieder Geschichte - wir fahren bekanntlich noch bis zum 2. Oktober.



Bild von
Urs Züllig

WanderEx-
press auf der
Station Furka



FRISCH GESTRICHEN

„NEUE“ MITTELEINSTIEGSWAGEN FÜR DEN DIESELZUG

VON STEFAN GRETENER, DIESELCREW

In diesem Jahr verkehrt erstmalig ein passqurender Dieselzug zwischen Realp und Oberwald: dank der kurzen Fahrzeit in Tagesrandlage ergeben sich mit dem neuen ‚WanderExpress‘ zusätzliche Möglichkeiten für Halbtages- oder Ganztagesausflüge. Weiterhin wird auch das Angebot ‚Abenteuer Rottenschlucht‘ mit einer Hin- und Rückfahrt Oberwald – Gletsch angeboten.

Der Dieselzug wird mit der HGm 4/4 61 oder 62 (Mietlokomotive Matterhorn-Gotthard-Bahn MGB) bespannt und besteht aus dem Gepäckwagen D 4542 (für interne Personal- und Materialtransporte sowie für die Schmierung von Zahnstange und Spurkranz), den beiden Mitteleinstiegswagen B 4269 und B 4272 sowie dem offenen Aussichtswagen C 2353. Dieser Bericht beleuchtet die Herrichtung der Mitteleinstiegswagen während der letzten beiden Wintern.

ETWAS GESCHICHTE

Die beiden, im Dieselzug eingesetzten Mitteleinstiegswagen, wurden im Jahr 1963 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft SIG als Zweitklasswagen hergestellt und bei der Brig-Visp-Zermatt-Bahn BVZ mit den

Wagennummern B 2267 und B 2272 in Betrieb genommen. Solche Personenwagen in Leichtmetallbauweise wurden in der Zeit des 2. Weltkriegs entwickelt und stellen eine grosse Innovation dar. Die BVZ beschaffte diesen Wagentyp erstmals 1955 und konnte so den Komfort und die Kapazität steigern. Unsere beiden Wagen waren bis im Jahr 2014 bei der BVZ (später: MGB) im Einsatz, bevor die Übernahme durch die DFB erfolgte.

TECHNISCHE ANPASSUNGEN

Ab der eingesetzten Diesellok HGm 4/4 kann die Zugsammeleischiene (Beleuchtung, Heizung) nicht gespeist werden, die Bedienelemente für die automatische Türschliessung fehlen ebenfalls. Deshalb waren im elektrischen Bereich umfangreiche Anpassungen, wie der Einbau eines zusätzlichen Kabelstrangs über die ganze Länge der Wagenkomposition für die elektrische Steuerung und die Fahrzeugspeisung, notwendig.

Die provisorische Energieversorgung wird in einem zweiten Schritt durch den Einbau eines Diesel-Generators im mitgeführten Gepäckwagen abgelöst. Ebenso wird die Wiederinbetriebnahme der automatischen Türschliessung erfolgen.

Bild von
Jürg Bolliger

WanderExpress im
Bahnhof Furka





GROSSE WERKSTÜCKE FÜR DIE DIESELCREW-MALEREI

In den Wintermonaten sind die Mitarbeitenden der Dieselcrew in Realp mit Fahrzeugrevisionen und Umbauprojekten beschäftigt. Bis zum Umzug in die eigene Werkstätte mussten grosse Lackierarbeiten auswärts ausgeführt werden. Die mögliche Kosteneinsparung durch Wegfall von Transporten und externen Aufträgen hat uns dazu angespornt, eine eigene Malerei aufzubauen.

Mittels eines Blachenvorhangs kann das Gleis 80 der Dieselcrew-Werkstätte in eine Lackierkabine umgewandelt werden, wo dann die mobile Spritzanlage zum Einsatz kommt. Erste Erfahrungen konnten wir bei der Neulackierung einiger unserer Triebfahrzeuge sammeln, wobei wir mittels ‚Learning by Doing‘ im Lauf der Zeit auf immer weniger Schwierigkeiten stiessen und schönere Resultate erzielen konnten.

Das Lackieren der Mitteleinstiegswagen war schliesslich eine neue Herausforderung, haben doch die Wagen nur zur Hälfte in unserer Spritzkabine Platz.

Die Neulackierung ist arbeitsintensiv, zum Glück unterstützen uns auch Helfer von ausserhalb der Dieselcrew. Zuerst wird der Altanstrich stark angeschliffen, bei Abplatzungen und unverträglichen Lackschichten sogar bis auf das blanke Metall. Anschliessend wird der Wagenkasten neu grundiert und gespachtelt, dann erfolgt der erste Zwischenschliff. In einem nächsten Schritt wird das Dach lackiert: die Verarbeitung des silbernen Lacks mit der Spritzpistole ist ziemlich anspruchsvoll.

Der weitere Farbaufbau besteht aus ein bis zwei Schichten Spritzfüller, zwei Schichten Decklack in Furka-Rot und einem schützenden Klarlack. Dazwischen ist immer wieder ein Zwischenschliff nötig. Die Beschriftung im Stil der 1950er/1960er-Jahre erfolgt mit silberfarbenen Klebefolien.

Für den Winter 2016/2017 ist die Neulackierung des Gepäckwagens D 4245 geplant, damit werden dann alle Wagen des Dieselzuges das schöne Furka-Rot tragen.



FAHRPLAN DIESELZÜGE

Freitag/Samstag/Sonntag,
1. Juli 2016 – 25. September 2016

Realp	09.00		
Furka	09.27	/	09.40
Gletsch	10.12	/	10.15
Oberwald	10.40		
Oberwald	11.30		
Gletsch	11.52		
Gletsch	13.15		
Oberwald	13.40		
Oberwald	14.45		
Gletsch	15.07	/	16.10
Furka	16.43	/	16.55
Realp 1	7.40		

Bild von
Jürg Bolliger

Wagendachschleifen als
Extremsportart, Werk-
stätte Realp



GENERALVERSAMMLUNG DER DFB AG

GROSSE ANERKENNUNG FÜR DIE DAMPFBahn

VON JULIAN WITSCHI

Trotz des gleichzeitig stattfindenden EM-Achtelfinalspiels Schweiz – Polen fanden sich am 25. Juni über 250 Personen zur 30. Generalversammlung der DFB AG in der Mehrzweckhalle in Oberwald ein. Einige nutzten die Gelegenheit, mit dem Aktionärszug über die Furka-Bergstrecke anzureisen. Viele wurden wohl speziell auch vom Gastreferenten ange-lockt, von Peter Bodenmann.

Der ehemalige Präsident der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz und heutige Hotelier in Brig blickte in seinem Referat zurück auf die Bahngeschichte im Wallis und bezeichnete die Furka-Bergstrecke als „die schönste Strecke, die noch so betrieben wird wie vor hundert Jahren“. Er danke allen, welche die Dampfbahn „hegen und pflegen“, denn er habe selber viele Bähnler und Bauingenieure im Stammbaum. „Wir dürfen unser Erbe nicht vergessen“, sagte Bodenmann. Diesen Aufruf richtete er auch an die Kantone Uri und Wallis, weil diese nicht mehr an der Bergstrecke beteiligt sind. Sogleich kritisierte er, dass keine vom Volk gewählten Kantonsvertreter an der GV teilnahmen und auch die Verkehrsvereine mit Abwesenheit glänzten.

Als innovativer Hotelier bietet Bodenmann auch komplette Ausflugsreiseprogramme an. Er verkaufe mehr Bahnбилlette als alle anderen Hotels in der Gegend zusammen, sagte er. Bei der Furka-Bergstrecke wünscht er sich regelmässiger und länger im Jahr angebotene Fahrten zwischen Oberwald und Gletsch. „Das wäre für das Wallis eine irrsinnige Attraktion, die sich gut mit Rundfahrten kombinieren lässt.“

SCHWIERIGES UMFELD

DFB-Geschäftsleiter Urs Züllig verwies auf den neuen Wander-Express und das weitere Angebot an Rottenschlucht-Dieselszügen. Für die Aktionäre blickte er, wie schon im Dampf an der Furka, auf die vergangene Saison 2015 zurück. Das Kurzfazit: Betrieblich professionell und unfallfrei unterwegs, keine Unwetterschäden, zufriedene Aufsichtsbehörde; ABER die Verkehrserlöse schrumpften gegenüber dem Vorjahr von 1,24 Millionen auf 1,06 Millionen Franken.

Diese Entwicklung lag auch am Frankenschock, unter dem viele Tourismusanbieter in der Schweiz leiden. So ist der Anteil der ausländischen Gäste an allen Passagieren von 38 auf 22 Prozent gesunken. Doch den Inländern war es im Sommer 2015 zeitweise zu heiss, um einen Ausflug zu machen. Hinzu kamen die abschreckende Sperrung der Schöllenen Schlucht vor Saisonbeginn und ein deutlicher Rückgang der bestellten Extrazüge.

Grundsätzlich zeigte sich laut Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli: „Schönes Wetter und ein ausgeweitetes Angebot genügen nicht.“ Die DFB müsse eine Ausweitung der Kombiangebote prüfen, und es brauche einen neuen Marketingplan. Dringend gesucht ist weiterhin ein neuer Marketingleiter. Dazu wird unter anderem eine Teilprofessionalisierung mit Erfolgsbeteiligung geprüft. Entscheidend sind aber auch die Aktionäre: „Machen Sie Freunde und Bekannte gluschtig für die Furka-Bergstrecke, schenken Sie Gutscheine für eine Dampfbahnfahrt statt irgendeinen Staubfänger!“, sagte Künzli zu den GV-Teilnehmern.

Trotz gesunkener Nachfrage verbuchte die DFB AG weiterhin operativ schwarze Zahlen. Das Minus im reinen Bahngeschäft konnte von betrieblichen Nebenerfolgen (Souvenir, Gastronomie, VFB-Beitrag, Spenden, Kartenaktion) mehr als ausgeglichen werden. Das Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern erreichte 96'000 Franken nach 338'000 Franken im Vorjahr. Während Zinsen und Steuern vernachlässigbare Posten sind, belasten die Abschreibungen erheblich. In den letzten Jahren mussten die Vermögenswerte jeweils um rund 450'000 Franken reduziert werden, um der Abnutzung von Rollmaterial, Bahnanlagen und Gebäuden Rechnung zu tragen. Unter dem Strich führte dies 2015 zu einem Reinverlust der DFB AG von 374'000 Franken.

Daher lautet das Ziel der DFB AG: „Wir wollen die Abschreibungen möglichst tief halten“, sagte Künzli. Angesichts der in den letzten Jahren angehäuften Verluste von gegen 3,8 Millionen Franken soll die Bilanz bereinigt werden, auch wenn dies längst noch nicht nötig wäre. Denn für eine gesetzliche Pflicht zur Sanierung müssten die Verlustvorträge einen Wert von über 50 Prozent des Aktienkapitals erreichen, also über 7 Millionen Franken. Auch die Zahlungsbereitschaft ist jederzeit gewährleistet, selbst ohne Kontokorrentkredit bei der Bank.

KAPITALSTRUKTUR OPTIMIEREN

Eine Arbeitsgruppe des Verwaltungsrats unter der Leitung von Controller Jörg Wiederkehr und mit Unterstützung der Revisionsgesellschaft Pricewaterhouse Coopers bereitet nun Vorschläge vor. Es geht um Massnahmen zur Effizienzsteigerung. Zur Vereinfachung von Administration und Kapitalstruktur soll eine Einheitsnamenaktie geschaffen werden. Die nächsten angedachten Schritte lauten Kapitalschnitt auf Basis der Bilanz per Ende 2016 und ein ausserordentlicher



Abschreiber auf den Anlagen. Damit würde das bisherige Aktienkapital herabgesetzt, um die Verlustvorträge abzutragen, und dann durch Aktienherausgabe wieder erhöht. Das Optimum für den neuen Nennwert der Einheitsnamenaktien dürfte wohl bei 20 bis 30 Franken liegen, sagte Künzli. So würde durch die verkürzte Bilanz nur noch etwa die Hälfte der Abschreibungen anfallen. Am liebsten würde die DFB AG gewisse Anlagen an die Stiftung verkaufen, oder sich zumindest den Grossunterhalt abgelden lassen.

Aber eben, beschlossen ist noch nichts. Die Aktionäre werden das letzte Wort haben. Für 2015 genehmigten sie in Oberwald die Jahresrechnung, den Verlustvortrag und die Decharge mit wenigen Gegenstimmen und Enthaltungen. Ebenso grossmehheitlich bestätigten die Aktionäre die bisherigen Verwaltungsräte für drei weitere Jahre im Amt, sowie Franz Kissling als Vizepräsident und Ernst Künzli als Präsident des Verwaltungsrates. Anträge gingen keine ein. Künzli dankte abschliessend der Gemeinde Obergoms, welche die Mehrzweckhalle gratis zur Verfügung stellte. Die nächste Generalversammlung der DFB AG ist am 24. Juni 2017 geplant.

Offerte von Bodenmann: Peter Bodenmanns Hotel Good Night Inn hat im Jahr 2013 „die mit Abstand schönste Eisenbahn-Modellanlage der BLS Nord- und Südrampe“ gekauft. Er sucht noch Modelle der Furka-Bergstrecke. Nächstes Jahr soll fast die ganze Anlage dem breiten Publikum geöffnet werden. Bodenmann kündigte an der GV an, er werde den Aktionären der DFB AG den Eintritt zum halben Preis offerieren, als Anerkennung für ihr Engagement bei der Furka-Bergstrecke.



Bild von
Ruedi Traub

Peter Bodenmann,
ehemaliger SP-
Präsident, ist auch als
Hotelier kämpferisch



Hinweis: Der Geschäftsbericht der DFB AG findet sich auf dfb.ch (Direktlink: https://www.dfb.ch/flexu/modules/ajax_documentGet.php?docid=999&tcheckpw)

TAG DER OFFENEN WERKSTATT DER DFB IN REALP

*Wir feiern die Eröffnung der DFB-Werkstatt-Erweiterung in Realp am Samstag, 3. September von 10 bis 17 Uhr
lernen Sie unsere neue Werkstätte kennen:*

- als individueller Rundgang oder mit einer geführten Gruppe
- diverse Ausstellungen in den Dampflokom-, Wagen- und Diesel-Werkstätten
- Kinderparcours und Wettbewerb
- verschiedene Infostände
- musikalische Unterhaltung am Nachmittag
- Festwirtschaft vom DFB-Koch Fiori

natürlich besteht auch die Möglichkeit mit einer Dampfzugfahrt oder dem Wander-Express die wunderschöne Herbstlandschaft an der Furka zu geniessen



AUS DEM VEREIN

ALTERSSTRUKTUR DER VFB-MITGLIEDER

VON JULIAN WITSCHI, MITGLIED DES ZENTRALVORSTANDS

Der VFB ist ein alter Verein. Nicht weil es 33 Jahre her ist seit seiner Gründung. Da gibt es weit ältere Vereine. Aber der fehlende Nachwuchs bereitet uns Sorgen. Im Durchschnitt sind die Mitglieder nicht weniger als 62,5 Jahre alt.

Das tatsächliche Durchschnittsalter dürfte gar noch einiges höher sein. Denn in die Auswertung, die der Zentralvorstand für die diesjährige Delegiertenversammlung erstellt hat, konnten nur die Altersangaben von 3026 Mitgliedern fließen. Das sind lediglich 39 Prozent des gesamten Bestandes. Dies liegt einerseits daran, dass einige Mitglieder ihr Geburtsdatum nicht nennen wollen. Andererseits erfasst der Zentralvorstand die Geburtsdaten erst seit dem Jahr 2006 systematisch. Damals wurde eine moderne, IT-basierte Datenbank eingeführt.

Es sind also jene Mitglieder praktisch nicht eingerechnet, die seit über zehn Jahren Mitglied sind und in dieser Zeit natürlich älter geworden sind. Unsere Altersstruktur ist auch davon gekennzeichnet, dass Junge eher die Ausreisser sind, welche den Mittelwert nach unten verzerren. Während der Durchschnitt bei 62,5 Jahren liegt, beträgt das Median-Alter 65 Jahre. Das heisst, die eine Hälfte der Mitglieder hat das Schweizer Pensionsalter für Männer noch nicht erreicht, die andere schon. Bei der Stiftung und den Aktionären dürfte die Altersstruktur ähnlich sein. Viele vergleichbare Organisationen kämpfen mit fehlendem Nachwuchs.

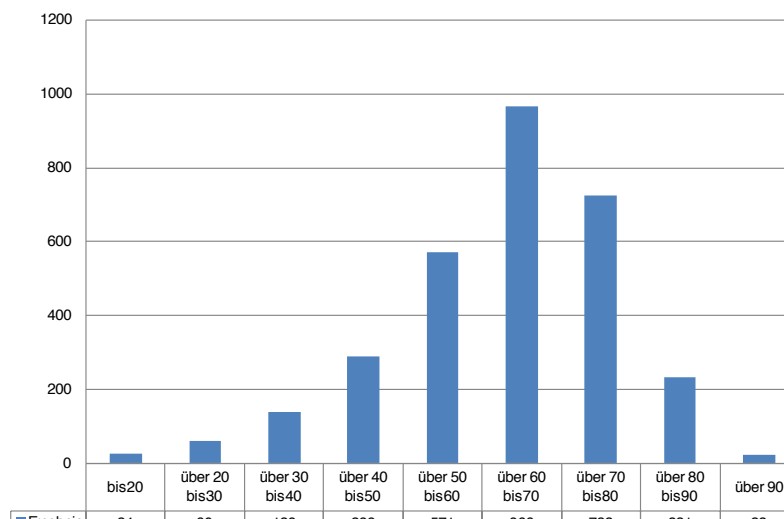
Was tun? Damit keine unnötigen Emotionen geweckt werden: Unsere Mitglieder sind für die Dampfbahn unabhängig vom Alter sehr wertvoll. Gerade Pensionierte engagieren sich deutlich stärker in der Freiwilligenarbeit als Mitglieder, die noch im Berufsleben stecken. Aber es muss uns gelingen, dass sich die Alterspyramide nicht noch weiter nach rechts verschiebt. Ansonsten kommt es dereinst zu einem steilen Rückgang des Mitgliederbestandes.

ATTRAKTIVE MITGLIEDERKATEGORIE

Vor einigen Jahren schuf der VFB eine spezielle Kategorie für Mitglieder im Alter bis 25 Jahre. Sie profitieren von den gleichen Leistungen, bezahlen aber nur die Hälfte des Mitgliederbeitrages für Einzelpersonen, also 30 Franken pro Jahr. Dieser Kategorie gehören lediglich 37 Junge an. Hier gibt es Potenzial. Eine Dampfbahnfahrt begeistert Alt und Jung, da gibt es wenig Unterschiede. Immerhin handelt es sich bei 26 Prozent aller VFB-Mitgliedschaften um Familien, womit auch Kinder und Jugendliche eingebunden sind.

Helfen Sie mit, Junge für die Dampfbahn zu begeistern! Eine Fahrt zum Beispiel bietet nicht nur grossartige Eindrücke von Landschaft, Historie und Technik. Es zeigt sich auch welche grossartigen Leistungen als Gemeinschaft und auf freiwilliger Basis erbracht werden können.

Altersstruktur VFB





MARKETING

TOURISTIKER BESUCHEN DIE DAMPFBAHN

VON ARNE MORITZ, MARKETING DFB

Die persönliche Empfehlung ist einer der wichtigsten Gründe unserer Gäste mit der DFB zu fahren. Dies war das Ergebnis der letztjährigen Gästebefragung. Sei es die Empfehlung von Freunden und Kollegen, die schon mit uns gefahren sind, oder die Empfehlung beim Tourismus-Büro und an der Hotel-Reception.

Daher halten wir engen Kontakt zu den Tourismus-Verbänden und Hotels in der näheren und etwas weiteren Umgebung. Wir versorgen sie nicht nur mit Informationsmaterial und Neuigkeiten von der Dampfbahn, sondern wir bieten an, dass sie die Dampfbahn selber erleben können. Mit der Erinnerung an den Genuss einer Dampfbahn-Fahrt können sie ihren Gästen viel persönlicher einen Besuch der DFB empfehlen. Und mit der Kenntnis der Situation vor Ort auch den ein oder anderen Tipp für Café-Wagen oder Souvenir-Shops geben.

Am 13. Juli gab es den diesjährigen Kunden-Event bei der DFB. Rund 25 Touristiker, Carreisen-Veranstalter, Hoteliers und Concierges genossen eine Fahrt über die Furka. Bei zwar kühlem und bewölktem aber zum Glück trockenem Wetter lernten sie zunächst bei Kaffee & Gipfeli unseren Bahnhof

in Realp mit allen Einrichtungen und den Café-Wagen kennen. Danach wurden Sie mit einer sehr kompetenten Depotführung in die Welt der Dampfbahn eingeführt.

Nach einer Fahrt entlang der Reuss erreichte die Gruppe die Furka und genoss ein Furka-Plättli bei Cilly im Buffet Furka. Seit dieser Saison ist dort auch der Gastraum wieder zugänglich.

Bei der Weiterfahrt ins Wallis stand als nächstes ein Besuch in Gletsch auf dem Programm. Es gab einen kurzen Spaziergang durch das historische Ortsbild zum Hotel Glacier du Rhone. Die neue Direktion stellte das Haus, die gastronomischen Möglichkeiten und die verschiedenen Zimmer vor. Seit dieser Saison bietet das Glacier du Rhone am Abend wieder ein à la carte Angebot in der Walliser Stube. In der Rottenschlucht wurden nochmals die wilde Natur und die technischen Besonderheiten unserer Strecke bewundert.

Alle Besucher waren begeistert von unserer Leistung und diesem touristischen Juwel. Ein herzliches Dankeschön gilt allen Beteiligten und Helfern für ihre Unterstützung, die diesen erfolgreichen Anlass erst ermöglichte.



Bild von
Beat Klarer

Die Besucher
bei nicht gerade
prächtigem
Wetter in der
Station Furka



RETTUNGSÜBUNG

DAMPFLOK IM SCHEITELTUNNEL ENTGLEIST

VON HANNES WANNER UND MARTIN SPICHALE

Ein Szenario: Am 26. Juni 2016 um 12.11 Uhr entgleiste die HG 3/4 Nr. 4 im Scheiteltunnel bei der Talfahrt eines Extrazuges. Sofort fiel die Wagenbeleuchtung aus.

Auf der Lok blies das Überdruckventil ab. Nebst dem ohrenbetäubenden Krach wurde dabei die Tunnelröhre mit viel Dampf gefüllt. Einige Fahrgäste wurden verletzt. Eine Frau konnte nicht mehr stehen und gehen. Jemandem rann Blut in Strömen aus der Nase. Ein Passagier brach in Panik aus. Zwei Fahrgäste standen unter Schock und wollen den Tunnel unbedingt in Richtung Muttbach verlassen.

Inzwischen stand fest, dass der Zug nicht mehr bewegt werden konnte. Die Fahrgäste mussten nach dem 600 m entfernten Portal Furka evakuiert werden. Etwas Chaos herrschte für kurze Zeit, bis das Zugspersonal die Versorgung der Verletzten und den Abmarsch der unverletzten Passagiere organisiert hatte. Erste Fahrgäste erreichten um 12.42 Uhr die Station Furka.

Der Gästebetreuer, der die Gruppe angeführt hatte, alarmierte sofort und orientierte über das Ereignis und die Art und Anzahl der verletzten Passagiere. Der Alarm wurde nicht weitergeleitet, denn es handelte sich um eine wohl-vorbereitete Übung. Zehn Minuten später erreichte der Hauptteil der Passagiere das bergseitige Portal. Um 13.06 Uhr trafen auch die verletzten Passagiere in der Station Furka ein.

Die evakuierten Fahrgäste, alles freiwillige Figuranten, füllten in der warmen Stube des Buffets Furka einen Fragebogen aus zum Ablauf der Evakuierungsübung. Daraus und aus dem Feedback der internen und externen Beobachter konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden:

- Die Information und Betreuung der Fahrgäste wurde positiv beurteilt. Ausländische Figuranten verstanden die in Schweizerdeutsch erteilten Anweisungen nicht.
- Die Beleuchtung durch die nostalgischen Handlampen des Personals war ungenügend. Besseres Licht im Ereignisfall ist nötig.
- Das Zugpersonal in seinen dunkeln Uniformen war kaum als solches zu erkennen.
- Die Evakuierung von nicht gehfähigen Personen mit dem Rettungsbrett ist technisch problemlos. Es braucht aber noch viel Instruktion, bis ein Patient rasch und sicher auf dem Brett fixiert werden kann.

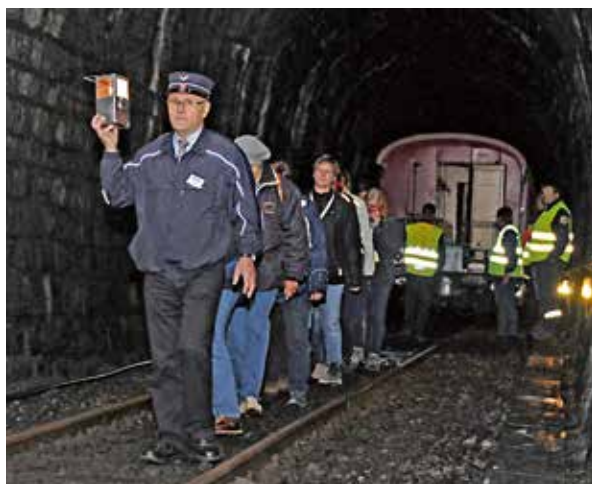
Während der ganzen Übung erfolgten Rauchgasmessungen. Im Passagierbereich waren die CO-Konzentrationen sehr gering. Bei einer Havarie im Scheiteltunnel stellen die Rauchgase nur ein untergeordnetes Problem dar.

Die Übungsleitung dankt allen Beteiligten: Dem Lok- und Zugspersonal für ihr umsichtiges Handeln, den Figuranten für ihre guten Rollenspiele und ihnen und den internen und externen Beobachtern für ihr wertvolles Feedback. Die gewonnen Erkenntnisse werden umgesetzt und in die Personalschulungen für die nächste Saison einfließen.

Bilder von
Urs W. Züllig

Abmarsch einer
Passagiergruppe

Einsatz des
Rettungsbretts





WAGENREMISE REALP

BAUBEWILLUNG EINGETROFFEN

VON RETO BREHM, LEITER ABTEILUNG BAU DFB AG

Das Projekt für die Wagenremise in Realp hat eine wichtige Hürde genommen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Planungsvorlage genehmigt. Für die Finanzierung sind jedoch Spenden sehr willkommen.

VORGESCHICHTE

Die räumlichen Möglichkeiten für den Bau einer Wagenhalle gibt es in Oberwald und in Realp. Bei einer Voruntersuchung der DFB hat sich ein Standort der Wagenhalle beim Bahnhof Realp DFB als die sinnvollste Lösung herausgestellt. Hier kann eine Halle mit 4 Gleisen mit je 60 m Nutzlänge und Platz für Schneeräumgeräte realisiert werden.

Die meisten Personenwagen der DFB haben einen Aufbau aus Holz. Um hier die Substanz zu schützen und langfristig zu erhalten, sollten diese Fahrzeuge mindestens über den Winter geschützt abgestellt werden können. Leider hat die DFB heute dazu keine Möglichkeiten. Die in der Vergangenheit genutzten Abstellmöglichkeiten bei der MGB stehen in Zukunft nicht mehr zu Verfügung. Daher ist die Schaffung von Unterstellmöglichkeiten dringend notwendig.

Dies zeigt sich auch dadurch, dass Wagen bereits nach 15 Jahren komplett aufgearbeitet werden müssen. Bei entsprechenden Unterstellmöglichkeiten würde dieser

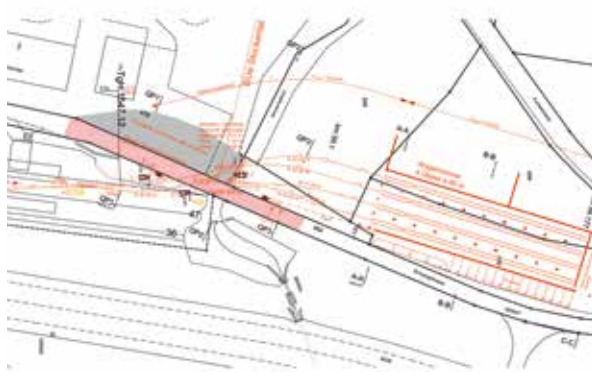
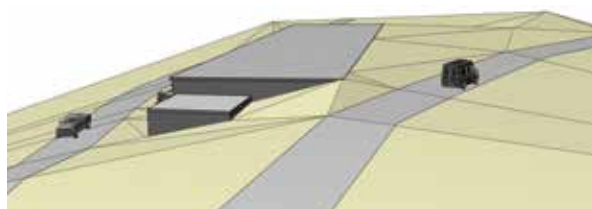
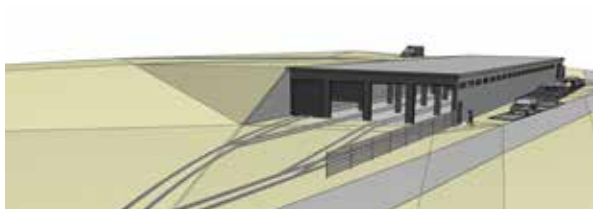
Zeitraum sicher auf 25 Jahre ausgeweitet werden können, so dass hier die Kosten deutlich reduziert werden.

PROJEKT WAGENHALLE REALP:

Wie bekannt, hat die DFB AG am 9. März 2015 das Bauvorhaben „Wagenremise Realp“ samt umfangreichen Unterlagen dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung im ordentlichen eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren nach Art 18ff EBG eingereicht. Dieses wurde in einem umfangreichen Prozess auf Vollständigkeit geprüft und unter Einbezug der Fachinstanzen des Bundes und des Kantons Uri als Standortkanton, der Gemeinde Realp sowie der beteiligten Grundeigentümer sowie der DFB Projektorganisation bereinigt und ergänzt.

Mit Schreiben vom 4. Juli hat das BAV die Planvorlage im Sinne der Erwägungen genehmigt. Wir gratulieren dem Projektteam der künftigen Wagenremise Realp zur erfolgreichen Bewältigung dieses wesentlichen Meilensteins auf dem Weg zur Realisation.

Das Projektteam wird nun die Auflagen genau analysieren, die Detailplanung mit Fokus auf Erhöhung der Genauigkeit der Kostenprognose vorantreiben und Aktivitäten zur Beschaffung der gemäss aktueller Schätzung fehlenden Mittel im Umfang von rund 1 Mio. CHF in Angriff nehmen.



Alle Grafiken:
Copyright DFB AG
und VFB Sektion
Aargau



DAMPFBAHNZENTRUM WINTERTHUR

EIN BESUCH, DER SICH LOHNT

VON STEPHAN ARNACKER UND BERNHARD STUDER, VEREIN DAMPFZENTRUM WINTERTHUR

2011 sind mehr als 600 Tonnen Kulturgüter aus der Zeit der Industrialisierung der Schweiz nach Winterthur gelangt. Dort steht seither die umfangreichste und interessanteste Sammlung schweizerischer Dampftechnologie. Eine lebendige Ausstellung, die eine Vielfalt von Anwendungen sichtbar und erlebbar macht.

Schon die Geburt des Dampfzentrums war abenteuerlich: Ein paar unentwegte, initiative Geister retteten die von der Verschrottung bedrohte Thuner Vaporama-Sammlung. Sie holten die wertvollen Kulturgüter nach Winterthur. Dort wurde ein geeigneter Platz gefunden und ein Verein aufgebaut. Winterthur erschien als der geeignetste Ort für den Aufbau eines schweizerischen Dampfzentrums, weil ein beachtlicher Teil der Exponate in den Winterthurer Werkstätten von Sulzer, SLM und Rieter konstruiert und gebaut worden ist. Das Dampfzentrum sollte in direktem Bezug zur Stadt und zu deren Bevölkerung entstehen. Tatsächlich fanden sich im Raum Winterthur gleich recht viele freiwillige Helfer, die ihr Berufsleben in der Winterthurer Maschinenindustrie verbracht hatten und die sich nun mit Begeisterung, Fachwissen und grossem Stolz „ihrer“ Maschinen annahmen. Mit dem Umzug von Thun nach Winterthur hat sich für mehrere Ausstellungsstücke der Kreis gleich doppelt geschlossen: Diese in Winterthur gebaute Maschinen hatten irgendwo in der Welt ihre Arbeit geleistet und waren anschliessend zurück nach Winterthur gelangt, wo sie im Technorama ausgestellt werden sollten. Doch das Technorama verfolgte eine andere Strategie, und so wurden die Maschinen nach Thun weiter gegeben. Von dort

sind sie nun erneut zurück nach Winterthur gekommen. 2013 wurde die Sammlung des begnadeten Mechanikers Hans Kläy ins Dampfzentrum integriert. Diese einmalige Zusammenstellung originalgetreuer Modelle begeistert Jung und Alt. Die meisten Kläy-Modelle sind betriebsfähig. Es kommt vor, dass Jugendliche stundenlang bei diesen Wunderwerken der Technik verweilen und sich in deren Bedienung einführen lassen. In den vergangenen fünf Jahren haben die freiwilligen Mitarbeiter des Dampfzentrums in unzähligen Arbeitsstunden „ihre“ Maschinen fachmännisch gewartet. Viele der über 80 Original-Maschinen sind sogar revidiert und in einen betriebsfähigen Zustand verbracht worden: Einige Maschinen wurden mit Hilfsantrieben (Druckluft oder elektrisch) ausgerüstet, andere können sogar wieder unter Dampf gezeigt werden. Und so erwartet die Besucher eine äusserst vielfältige Ausstellung von Dampfmaschinen. Diese dienten einst zum Antrieb von Generatoren, als Traktionsanlagen für Schiffe und Lokomotiven, sowie – in Form einer Dampfturbine – zur Speisung einer Ariane-Raketenstufe! An den Besuchstagen ist die Winterthurer Ausstellungshalle voller Leben. Gebannt folgen die Zuschauer den Bewegungen der zum Teil beeindruckend komplizierten Mechanik. Der Verein Dampfzentrum Winterthur widmet sich aber nicht nur der Erhaltung von Maschinen. Ebenso wichtig ist die Dokumentation der Geschichte der Industrialisierung der Schweiz. Dazu gehört auch die Gründung der ETH in Zürich und des ersten Technikums der Schweiz in Winterthur. Die im 19. und frühen 20. Jahrhundert aufgebauten schweizerischen Pionier-Unternehmen zeichneten sich durch ihren Innovationsgeist aus. Qualitativ hoch stehende Schweizer Industrie-Produkte wurden damals in die ganze Welt exportiert. „Zukunft braucht Vergangenheit“. Unter diesem Motto stehen die Führungen durch das Dampfzentrum. Dort wird erlebbar, wie jede Epoche ihre Technologie hatte und wie deren Weiterentwicklungen unaufhaltsam fort schreiten. Faszinierend, wie schön und elegant unsere Vorväter die oftmals nur dank glücklicher Umstände erhalten gebliebenen Maschinen gestaltet haben, mit viel Liebe zum Detail. Das Dampfzentrum Winterthur ist aus eigener Kraft auf gutem Weg, zu einem einmaligen Ort der Geschichte und der Inspiration zu werden. Wir Aktive vom Dampfzentrum freuen uns, unsere wertvollen und einzigartigen Schätze unseren Besuchern vorzustellen und vorführen zu dürfen.

Information und Anfrage zu Führungen finden sich auf www.dampfzentrum.ch. Kontakt per Mail unter kontakt@dampfzentrum.ch.

unten
Auch für kleine Besucher gibt es viel zu entdecken.

unten rechts
Die Maschine des Dampfschiffs «Giessbach» kann in Bewegung gesetzt werden.

Sulzer stellte die vertikale Dreizylindermaschine TVM1 an der Weltausstellung 1889 in Paris aus.





JAHRESVERSAMMLUNG DER IG REGION GLETSCH

GROSSE PROJEKTE IN GLETSCH

VON PAUL GÜDEL, PRÄSIDENT DER IGRG

Am 29. Juni 2016 fand die Jahresversammlung des Vereins Interessengemeinschaft Region Gletsch im Hotel Glacier du Rhône statt, unter Beteiligung aller relevanten Partner des Kantons Wallis, der Gemeinde Obergoms, der Tourismusdirektoren Andermatt-Ursertal und Obergoms; die DFB war vertreten durch den Geschäftsleiter der AG, Urs Züllig, den Präsidenten der Stiftung, Peter Riedwyl und durch Walter Knobloch, Mitglied des Verwaltungsrates.

Der Verein IG Gletsch entstand aus der IG InfoPoint Gletsch, die im Jahre 2006 auf Initiative des damaligen Präsidenten des DFB-Verwaltungsrates, Peter Schwaller, gegründet wurde mit der Zweckbestimmung, dass Gletsch zum Begegnungszentrum wird, dass die Präsentation der Betriebskonzepte DFB mit den Mehrwerten der Region und der Partner vertieft dargestellt werde, und dass die Gäste umfassend informiert sind. Das Personal konnte aus Freunden der DFB rekrutiert werden; das Gebäude stellte die Immobilien Gletsch AG kostenlos zur Verfügung.

FREIWILLIGE BETREUEN GLETSCH-TOURISTEN

Seit nunmehr 10 Jahren betreuen Freiwillige ohne Entgelt die Gäste der DFB, die Touristen und die vielen Passanten in Anliegen aller Art. Die Aufgabe ist nicht leicht, aber sinnvoll und dankbar. Leider ist die Zahl der Besucher seit 2011 markant zurückgegangen, da die passierenden Züge keinen Aufenthalt in Gletsch mehr vorsehen. Neben allen touristischen Informationen wird auch das regionale Kunsthandwerk gefördert. Eine sehr wichtige Aufgabe ist auch die Betreuung der historischen Anlagen (Kleinwasserkraftwerke, Wettersäule und das Museum über die klimatische Entwicklung des Rhonegletschers). Eine gute Zusammenarbeit mit dem Hotel Glacier du Rhone ist wesentlich. Das Motto der DFB-Werbung "Mehr Erlebnis" wird hier markant unterstützt.

An der Generalversammlung wurde neben den ordentlichen Vereins-Traktanden, welche der Vorstand vorgängig besprochen und abgenommen hatte, speziell das Budget vorgestellt. Dieses muss mit einem minimalen Aufwand von CHF 8'000 alle Aufgaben inklusive Unterkunft und Verpflegung des Personals abdecken.

In den Vorstand wurde neu Walter Benz, Eigentümer des Blauen Hauses, gewählt. Tobias Winkelmann, der gemeinsam mit Mark Winkelmann die Führung des Hotels

Glacier du Rhône übernommen hat, ersetzt als neues Vorstandsmitglied und gleichzeitige Vertretung der Hotels in der Gletsch-Region Maya Belzer, die ausgeschieden ist.

Für Tobias und Mark Winkelmann hat Gletsch schon eine grosse Rolle gespielt; ihre Begeisterung für diesen einzigartigen Ort werde nicht nachlassen! Die Zusammenarbeit mit der DFB und der IGRG sei für sie von wesentlicher Bedeutung. Bereits wurde ein Kombiangebot mit dem GLETSCHer-Zug inkl. Mittagessen erarbeitet.

PRÄSENTATIONEN

Unter dem Motto "Wirken und Willen" präsentierten Flurin Riedi aus Andermatt und Roberto Imoberdorf aus Münster die Zielsetzungen ihrer Organisationen sowie die Zusammenarbeit "über die Furka". Das Angebots-Marketing wird zum Erlebnis-Marketing; die Geschäftsfelder zu Kernthemen, das historische Gletsch zur Erlebniswelt Gletsch. Die Medienreise 2017 wird auch das Thema Dampfbahn umfassen.

Urs Züllig, Geschäftsleiter der DFB AG, erläuterte spannend das aktuelle Betriebskonzept der DFB, insbesondere den wiederum geführten "GLETSCHer-Zug" an den Wochenenden vom 12.8. bis 11.9., den neuen Wanderexpress (Realp ab





MITTEILUNG DER DFB-ABTEILUNG BAU

DEMONTAGE DER STEFFENBACHBRÜCKE 2016

BESICHTIGUNG

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

Datum - Freitag, 07. Oktober 2016 (ganzer Tag)

PROGRAMM (ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN)

- 08.30 Uhr: Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp
Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke
- ca. 09.00 Uhr Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
- ca. 14.00 Uhr Bahntransport zurück
Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, ev. mit der Montageequipe

UNKOSTENBEITRÄGE

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

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

WEITERE BESTIMMUNGEN

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1'800 m ü.M., und es muss mit schlechtem Wetter und auch mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer.

Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

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

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon
044 930 63 53, wgysi@bluewin.ch

09h00 – und um 17h40 zurück ab Oberwald), die vertiefte Betreuung der 1. Klass-Passagiere, sowie das Projekt einer Wageneinstellhalle in Realp. Die Diesel-Züge "Abenteuer Rottenschlucht" werden wiederum angeboten; sie können mit den Gästekarten des Goms kostenlos genutzt werden. Die Audioguides in deutscher und französischer Sprache führen ebenfalls ohne Kosten durch das historische Gletsch. Auf Anfrage orientierte Züllig, dass ein Aufenthalt der passierenden Züge in Gletsch möglichst machbar werden solle.

PROJEKTE BLAUES HAUS UND MUSEALE FAHRZEUGHALLE
Betreffend Übernahme des Blauen Hauses wurde eine Mitteilung von Walter Benz verlesen. Er habe dieses Gebäude in der Absicht erworben, eine Stiftung zu gründen, damit das Haus wiederum als Dienstleister für Gletsch diene. Die Stiftung solle sich zur Erhaltung der historischen Siedlung Gletsch einbringen.

Der Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke erläuterte das alternative Projekt einer musealen, vielseitig verwendbaren Fahrzeughalle in Gletsch, deren touristischer Nutzen für die Regionen, besonders aber für Mehrerträge der DFB, des Hotels sowie generell des Obergoms von entscheidender Bedeutung ist. Die Tourismusorganisationen Andermatt-Urserntal und Obergoms unterstützen dieses Projekt.

GRIMSELBAHN UND MASTERPLAN RHONEGLETSCHER
Der Gemeindepräsident von Obergoms, Christian Imsand, informierte über den Stand des Projektes Grimselbahn, das gute Voraussetzungen biete. Und die Planval AG erläuterte, dass für sie der wertvolle Masterplan Erlebnisraum RhoneGLETSCHER abgeschlossen sei. Die wichtigen Partner müssen diesen nun umzusetzen. Eine Begehung des Naturlehrpfades wird vorgesehen.





AUS DER STIFTUNG

GÖNNERCLUB UNTERWEGS IN DER WESTSCHWEIZ

VON BERND HILLEMEYR, MITGLIED IM STIFTUNGSRAT

Seit 2009 findet als Dank für die Gönnerinnen und Gönner der Stiftung Furka-Bergstrecke ein Gönnererevent statt. In diesem Jahr ging die Reise zum Neuenburger- und Murtensee in der Westschweiz.

Am Morgen des 2. Juli trafen sich rund 110 Teilnehmer im Hafen von Neuenburg um mit dem historischen Dampfschiff „Neuchâtel“ eine Reise über den Neuenburger- und Murtensee zu unternehmen. Das Dampfschiff wurde erst vor wenigen Jahren vom Verein und der Stiftung Trivapor restauriert und wieder in Betrieb genommen. Es war viele Jahre seines Antriebs beraubt und als schwimmendes Restaurant eingesetzt worden. Dem Verein gelang es, eine passende Dampfmaschine und Kesselanlage zu erwerben und in mühsamer Arbeit das Schiff wieder einsatzbereit herzurichten.

Nach dem Ablegen und der formalen Begrüssung durch Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl bekamen die Teilnehmer von Willy Schaer, Mitglied im Stiftungsrat Trivapor, umfangreiche und sehr interessante Erklärungen zur Geschichte des Dampfschiffes. Ein interessantes Detail ist die Tatsache, dass die eingebaute Dampfmaschine bei der gerade für Dampflokotiven bekannten Firma Maffei in München gebaut wurde. Sie war dann im Dampfer

„Ludwig Fessler“ auf dem Chiemsee im Einsatz und kam auf einem Umweg über eine Reederei in den Niederlanden in die Schweiz.

Während der Fahrt informierte Peter Riedwyl die Gönnerinnen und Gönner über den aktuellen Stand der Projekte der Stiftung und die Finanzlage. Als nächster Meilenstein wird Anfang September die Einweihung der Werkstatterweiterung in Realp erfolgen. Auch die Arbeiten bei der Aufarbeitung der beiden Dampflokotiven HG 4/4 gehen erfreulich voran und es ist geplant, dass im nächsten Jahr die erste Lokomotive die Werkstatt in Uzwil verlassen kann. Bis zur Inbetriebnahme sind allerdings noch weitere Arbeiten und die endgültige Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) erforderlich. Auch sind für die Aufarbeitung beider Maschinen noch erhebliche Geldmittel notwendig, welche die Stiftung beschaffen muss.

Nachdem der Neuenburgersee durchquert wurde, ging die Fahrt durch den Broyekanal zum Murtensee. Im Hafen von Murten erfolgte dann der Umstieg auf die „Fribourg“, wo bei einer Rundfahrt auf dem See das Mittagessen serviert wurde.

Anschliessend fuhren die Gönnerinnen und Gönner wieder mit dem Schiff zurück zum Neuenburgersee und zum Laténium, einem ganz besonderen Museum zur Geschichte der Besiedelung am Neuenburgersee. Nach einer kurzen Erklärung zu den Sammlungen hatten die Teilnehmer genügend Zeit, die eindrucksvolle Ausstellung zu erkunden.

Mit einer letzten kurzen Schifffreise ging es zurück nach Neuenburg, wo dann der 8. Gönnererevent der Stiftung zu Ende ging. Leider zeigte sich gerade an diesem Tag das Wetter nicht von seiner allerbesten Seite, aber dennoch war es eine gelungene Veranstaltung. Es gab viel Gelegenheit für nette Gespräche zwischen den Teilnehmern und dies in einem tollen Ambiente auf einem historischen Dampfschiff.

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



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



DIE REISE EINES KIRCHENCHORS

PASSAGIERE MIT DAMPF UNTERWEGS

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR

Bild von
Ruedi Traub

Der Reiseorganisator
Peter Schlichte und das
Ehepaar Georgette und
Alois Grendelmeier

Die Gruppe reiste per Car von Zürich über den Sattel nach Andermatt. Geschickt umfuhr der Chauffeur den Gott-hardstau. In Realp stiegen die Leute auf unsere Bahn um, während das Fahrzeug ohne Personen über die Furka, und von hier wieder mit den Passagieren auf die Grimsel fuhr. Nach einem feinen Essen ging es über den Brünig wieder nach Zürich zurück.



EIN GUTER FOTOGRAF VERLÄSST UNS

JÜRIG ZIMMERMANN

VON RUEDI TRAUB, REDAKTOR



Wer erinnert sich nicht an die guten Fotos der Bahn, der Schneeräumung und in unserer Rubrik „Angetroffen“?

Jürg hat sich nach vier Jahren aus der Red.-Kommission zurückgezogen. Er begründet seinen Schritt mit gesundheitlichen Problemen und beruflichen Beanspruchungen. Die gemeinsame Zeit beim Dampf an der Furka ist mir in guter Erinnerung. Parallelfahrten zur Bahn mit dem Auto und Besprechungen über zukünftige Projekte ebenso wie das Zusammensitzen nach Sitzungen zu einem guten Walliser Wein zwecks Aufarbeitung der skizzierten Pläne für unsere Bahn. Im Weiteren schrieb er gut recherchierte Berichte über Kultur und Geschichte im Ursenertal. Jürg wird uns fehlen. Allerdings versprach er, punktuell weiterhin Berichte und Bilder von der Furka beizusteuern. Wir wünschen ihm gute Besserung und viel Erfolg in beruflicher wie auch persönlicher Hinsicht.

WETTBEWERBSTEILNAHME KANN SICH LOHNEN

ERLEBNISTAG DER WETTBEWERBSGEWINNER

VON BRUNO RÜTTI, REISELEITER IM AUFTRAG DER STIFTUNG SFB

Am 16. Juli durfte ich wieder zwei Gewinnerfamilien einen Tag lang auf der Furka-Bergstrecke begleiten. Herr Boutellier aus Gipf-Oberfrick und Frau Büchel aus Kreuzlingen hatten letztes Jahr auf der Wettbewerbskarte der Stiftung die richtigen Zahlen ausgefüllt. Somit durften sie mit je fünf weiteren Personen in meiner Begleitung eine Dampfbahnfahrt von Oberwald über Gletsch und Furka nach Realp erleben.

Nach der Begrüssung am Morgen in Oberwald am Bahnhof stand schon der Dampfzug bereit zur Abfahrt nach Gletsch. Dort angekommen, erlebte die Gewinnergruppe auf dem Rundgang viele Sehenswürdigkeiten des historischen Fleckens an der Furka. Mit einem feinen Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône gestärkt, fuhren wir weiter bis zur Station Furka. Erneut der Pausenhalt einer halben Stunde, erlaubte uns einen wunderschönen Ausblick auf die Urnerseite der Furka. Das Wetter, auf der Walliserseite noch sehr windig und frisch, besserte sich zusehends, je näher wir zum Endpunkt Realp gelangten.

Eine letzte Führung lag zeitlich nicht mehr drin, sodass ich meine sehr zufriedenen Gäste wieder verabschieden durfte. Eine Gruppe wählte die Heimfahrt über Brig, die andere Familie über Göschenen – Zürich.



UNE NOUVELLE PIÈCE HISTORIQUE PRESTIGIEUSE

VOITURE VOYAGEURS AB⁴ 53 DE RETOUR À LA FURKA EN TANT QUE 4462

PAR WERNER BEER, DIRECTEUR DE L'ATELIER DE WAGONS À AARAU ET HEINZ UNTERWEGER, COMMUNICATION VFB ARGOVIE. TEXTE TRADUIT PAR CLAUDE AM RHYN, AMI DE LA SECTION ROMANDIE

Avec l'AB 4462, c'est la première voiture à 4 essieux des débuts du chemin de fer de la Furka qui est de retour sur cette ligne de montagne. Toutes les autres voitures voyageurs à 4 essieux sont certes historiques, mais proviennent d'autres compagnies de chemin de fer. La caisse de l'AB 4462 a été reconstruite dans l'atelier de wagons à Aarau selon les plans originaux.

Alors que le DFB s'est équipé depuis des années de wagons à 2 essieux BD 2502, B 2204, B 2206 et B 2210, qui faisaient partie de l'équipement initial du chemin de fer Brig – Furka – Disentis BFD de 1914, les voitures à 4 essieux trouvées jusqu'à présent provenaient d'autres compagnies de chemins de fer. Avec l'AB 4462, c'est la première voiture voyageurs à 4 essieux des débuts du BFD qui circule sur ce tronçon. Avec diverses modifications, elle correspond à l'AB⁴ 53, qui fait partie d'une série de 5 wagons fabriqués pour le BFD par la Société Industrielle de Schaffhouse SIG.

HISTORIQUEMENT CORRECT MAIS POURTANT PAS TOUT À FAIT L'AB 4462 correspond largement à l'original, mais justement pas tout à fait. Une raison est que la caisse a été enlevée et remise en 1942, pour utiliser le cadre et les bogies pour un wagon plat. En 1949, on a installé cette caisse sur un nouveau cadre de la fabrique de wagons de Schlieren SWS, pour l'utiliser à nouveau comme voiture de transport de voyageurs. Une autre différence réside dans le fait que l'AB⁴ 53 disposait, à côté d'une 1^{ère} classe, d'une 2^{ème} classe avec des sièges capitonnés. Dans l'ancien système des trois classes, seules les voitures de 3^{ème} classe possédaient des sièges en bois. L'AB 4462 a maintenant une 1^{ère} classe dans le style original et une 2^{ème} classe avec des bancs en bois qui correspondent à l'ancienne 3^{ème} classe.

Après que la caisse fut détruite suite à la reprise du wagon par le DBF en 1999, c'est le cadre du wagon et les bogies qui constituèrent la base du nouvel AB 4462. Dans ses dernières années au chemin de fer de la Furka FO, ce wagon avait été utilisé comme wagon de mesure avec la dénomination X 4943.

La révision et donc la quasi reconstruction se partagent en deux projets partiels

- la rénovation du cadre du wagon et des bogies
- la nouvelle construction de la caisse du wagon dans sa totalité

NOUVEAUX TRAINS DE ROUES ET COMPOSANTES DE FREINS Alors que la révision du cadre du wagon était plus ou moins de la routine – démontage, réparation, dérouillage, vernissage de protection, etc. – il y a eu plus à faire pour les bogies. En plus du démontage et de la rénovation de toutes les pièces une à une, il a fallu de gros efforts pour rendre fonctionnels les trains de roues. Les roues dentées de freinage et les tambours de frein ont été reconstruits et les roues elles-mêmes ont reçu un nouveau bandage. Pour cela, nous avons pu profiter du savoir-faire et de l'infrastructure des Chemins de Fer Rhétiques RhB à Landquart. Ils possèdent un équipement en machines et savent démonter les roues des essieux (et les remonter) pour pouvoir intercaler les roues dentées. Des forces considérables sont requises pour ces opérations. Le bandage demande également des installations et un savoir spéciaux.

CAISSE DU WAGON TOTALEMENT NEUVE

Pour la caisse du wagon, il a fallu pratiquement fabriquer toutes les pièces, du moins celles en bois. Pour celles avec des composantes métalliques, il a été possible d'en prélever une partie sur d'autres wagons. Ainsi, il y eut suffisamment de charnières de fenêtres et de stores, mais ceux-ci ont dû être largement rénovés.

A la menuiserie, les collègues de l'atelier de wagons ont été occupés des mois durant au découpage et au fraisage d'innombrables lattes et montants pour les banquettes en bois et la structure supportant la caisse du wagon. En particulier, les montants des fenêtres demandent beaucoup d'attention. Le montage des fenêtres doit être très précis et les nombreux tampons et percements doivent être effectués de façon exacte lors de l'assemblage. Une particularité notoire de l'AB 4462 est que les poutres du sol et du toit sont en mélèze, bois abattu lors de la reconstruction du tronçon Gletsch – Oberwald.

UNE PRÉPARATION PROFESSIONNELLE DES TRAVAUX ASSURE LA QUALITÉ

Ce qui a été déterminant fut la bonne préparation du travail, par exemple le dessin des détails de chaque pièce particulière réalisé par le directeur d'atelier Werner Beer sur la base d'expériences faites lors de révisions antérieures. Des instructions illustrées ont été effectuées pour beaucoup d'étapes de ce travail, comme l'assemblage des stores des



fenêtres ou l'installation des feuilles de plastique destinées à l'écoulement de l'eau sous les fenêtres.

La fabrication des solives courbées qui portent la structure et le recouvrement du toit nécessite une attention toute particulière. Etant donné que nous ne pouvions pas les façonner à la vapeur dans du bois massif comme chez le fabricant d'origine, nous avons choisi une construction avec de la colle. Les solives courbées ont été fabriquées dans exactement trois couches de planchettes collées ensemble. Cela nécessite un dispositif pour fixer chaque planche et la coller avec la pression adéquate. Enfin, la forme finale a été donnée à la scie dans la matière brute. C'est ainsi qu'il nous a été possible de réaliser par nos propres moyens la forme requise avec la solidité nécessaire.

L'assemblage de la caisse du wagon a duré environ 9 mois après la longue préparation des travaux. Cela nous a procuré une joie particulière de voir vraiment ce wagon se construire. Avec chaque action – construction du squelette du wagon, pose du toit, montage des parois intérieures, du chauffage à la vapeur, construction des banquettes, etc. – cela devenait de plus en plus un wagon de chemin de fer. Le montage des tôles extérieures et les non moins importants travaux de finition de peinture constituèrent le couronnement final.

A TRAVERS LES SCHÖLLENEN VERS REALP

Le 15 juillet, l'AB 4462 a été baptisé selon la tradition avec un apéro de sortie ainsi que l'inscription de la date de révision. Il a été transporté à Realp sur la remorque surbaissée. Après quelques finitions à Realp et un contrôle final minutieux selon les directives de l'Office Fédéral des Transports OFT, ce wagon est depuis le 21 juillet en service dans la composition de base rouge.

Nous remercions tous les collaborateurs de l'atelier des wagons à Aarau, les sponsors des sièges et les entreprises qui nous ont apporté leur soutien avec leur matériel et leurs prestations de service, grâce à qui, avec l'AB 4462, nous avons pu mettre une autre voiture voyageurs historique à disposition du DFB, sans lui occasionner une charge financière excessive.



Vous trouverez d'autres informations et photos concernant la révision de l'AB 4462 sous
www.dfb.ch//index.php?id=679&t=0

SAISON 2016 – RAPPORT INTERMÉDIAIRE

Y METTRE DU CŒUR POUR ENTHOUSIAS- MER NOS CLIENTS

D'URS ZÜLLIG, DIRECTEUR DU DFB SA. TEXTE TRADUIT PAR FRANÇOIS MARTIN

C'est avec plaisir que je peux vous informer que nos efforts communs, pour amener plus de voyageurs à notre train unique, sont sur la bonne voie. Alors que j'écris ces lignes, nous approchons déjà de la mi-saison – lorsque vous les lirez les deux tiers seront déjà derrière nous.

FRÉQUENTATION

A presque la moitié de la saison d'exploitation, la fréquentation, mais aussi l'état actuel des réservations, sont légèrement supérieures à l'année précédente. L'offre «Jouissez de la 1e classe», introduite cette saison avec force publicité, se développe de manière réjouissante. C'est une joie de voir avec quel enthousiasme nos bénévoles prennent soin des passagers, entament la conversation, et comme ces dialogues sont pleins de louanges. Citation d'un voyageur : «Pour la première fois, je me sens maintenant vraiment considéré comme hôte du DFB». Alors, pourquoi ne pas essayer tout de suite avec des amis ?

Le départ retardé d'Oberwald du Train en Sens Inverse (samedi/dimanche à 10:45) a aussi sensiblement animé la demande pour ce train.

L'Express des Randonneurs remplit complètement son rôle comme train de service du DFB, tout en étant de plus en plus perçu positivement par les voyageurs. Citation du livre d'or : «Le nouveau train Diesel passant le col «Express des Randonneurs» est un véritable enrichissement, une offre super pour les randonneurs, les cyclistes et ceux qui souhaitent consacrer plus de temps à la découverte de Gletsch. La composition avec les anciens wagons à portières médianes du Viège-Zermatt n'est pas moins attractive que les trains à vapeur nostalgiques. Compliments !». En raison de la notoriété encore réduite de ce nouveau produit, la fréquentation est susceptible d'augmenter.

L'exploitation du Buffet Furka, pour son premier été en régie propre du DFB, se déroule de manière réjouissante et est constamment optimisée.

EXPLOITATION

L'exploitation s'est déroulée jusqu'ici sans incident – les nombreuses nouveautés ont été maîtrisées sans problème,



notamment grâce à la formation continue intensive de nos collaborateurs avant la saison. Les diverses manifestations spéciales font l'objet d'articles séparés dans ce cahier: manifestation publicitaire pour les professionnels du tourisme, exercice réussi d'évacuation du tunnel de faîte, nouveau train dénommé Express des Randonneurs. Citons deux des nombreux autres événements:

DÉLÉGATION DE TAÏWAN EN FACT-FINDING-MISSION AU DFB

Le 22 juillet, une délégation de Taiwan a visité le DFB. Elle avait pour mission d'élaborer une proposition sur comment une des nombreuses lignes fermées des chemins de fer de l'état pourrait être remise en service pour des buts touristiques. Sous la conduite du Professeur Tsiao-Wei, ce groupe a passé deux semaines en Suisse et traversé le pays en long et en large, pour visiter plusieurs trains de montagne ou à voie étroite. Tout d'abord, au moyen d'une présentation Powerpoint de Manfred Willi, avec des textes et des images explicites, Max Annen a exposé à nos hôtes la manière de penser du DFB, et le savoir en arrière-fond. Cet exposé a donné lieu à de nombreuses questions, puis à des remerciements, avec les termes «very comprehensive information» (information très complète).

La culture, largement répandue en Suisse, du travail bénévole semble avoir fortement impressionné les visiteurs. D'une manière générale, on a beaucoup noté, photographié, questionné en connaissance de cause. Il était frappant que de nombreuses questions concernent les exigences et la formation du personnel. Le café de bienvenue, le repas de midi à la cantine et le voyage sponsorisé dans un train doté d'un bon service, mais hélas peu rempli, ont été visiblement appréciés.

PANNE DE LA HG 3/4 1 SAMEDI 9 JUILLET

A 13h45, le surveillant de ligne Robert Moser annonçait la trouvaille, au-dessous de Tiefenbach, d'un boulon appartenant vraisemblablement à une loc à vapeur. Le contrôle, entrepris immédiatement, des deux locs 1 et 9 en service à ce moment montra que le boulon appartenait à la loc 1, en pause de midi à Realp. Elle fut mise immédiatement hors service. On appela le département exploitation; le chef de la traction Jörg Wälti et le piquet Christian Nellen décidèrent ce qui suit (dans une forme très simplifiée) :

- Prolongement du train d'extinction jusqu'à Gletsch et transfert de la HGm 4/4 à Realp comme train de loc traversant toutes les stations.
- Information à tout le personnel concerné à Realp et au train 1157 par le piquet de l'exploitation.
- Information continue aux voyageurs par le personnel des trains et le piquet de l'exploitation.
- Proposition aux voyageurs intéressés d'une visite guidée du dépôt pour occuper le temps d'attente.
- Pour les voyageurs attendant le train 157, collation au

café de la gare de Realp aux frais du DFB.

- Train 157 /1157 Realp-Oberwald en traction Diesel.
- Mise en chauffe de la loc 4 en remplacement de la loc 1 et transfert à Gletsch à 20h comme train de loc pour le prochain jour d'exploitation.
- Finalement, la HGm 4/4 est retournée à Realp vers 19h avec le train régulier Express des Randonneurs retardé de 82 minutes.

Bilan: Grâce aux mesures prises et au fort engagement de tous les participants, il n'y a pas eu une seule réaction négative des clients. Toutes les collaboratrices, tous les collaborateurs méritent un grand merci pour leur engagement sans faille ! La HGm 4/4 s'est encore une fois avérée comme aide immédiatement utilisable en cas de besoin.

ACTIVITÉ INTENSE DANS LA CONSTRUCTION – AUSSI PENDANT LA SAISON D'EXPLOITATION

En raison de l'accessibilité réduite de notre ligne, due aux conditions météorologiques, la saison d'exploitation en été doit aussi être utilisée pour des travaux de construction. Cet été, on a ainsi travaillé entre autres aux objets suivants, parallèlement à l'exploitation:

- Mesure du tunnel de faîte avec un « Tunnelscan »
- Assainissement du pont du Sidelenbach
- Démolition du container Emmi et prolongement de la voie 5 à Realp
- Travaux d'assainissement du tunnel hélicoïdal de Gletsch du côté du portail aval
- Assainissement du pont du Räterisbach
- Montage de la façade de l'atelier de Realp

POURSUIVEZ AINSI

Je remercie tous les amis de la Furka qui, au cours de la saison, ont agi comme ambassadeurs de notre train, ont montré ou recommandé à des hôtes l'expérience de la Furka – poursuivez s'il vous plaît. Vous savez qu'on peut visiter notre train plusieurs fois – il offre chaque fois de nouvelles facettes, par exemple un voyage dans le wagon ouvert de l'Express des Randonneurs, un événement spécial en 1e classe, ou une excursion avec le Train de Gletsch. Il reste encore, à ceux qui ne l'ont pas encore fait, environ 5 semaines pour une visite avec la famille, des amis ou des collègues – ensuite la saison 2016 du train à vapeur appartiendra à l'histoire – vous savez que nous ne circulons que jusqu'au 2 octobre.



OBERWALS

COMPTE-RENDU DE L'AG ORDINAIRE DE LA DFB SA

DE JULIAN WITSCH, TEXTE TRADUIT PAR FRANÇOIS CLAVADETSCHER, MEMBRE DE LA SECTION ROMANDIE

Le 25 juin courant, malgré le huitième de finale du Championnat européen des nations Suisse-Pologne disputé ce jour-là, 250 personnes se sont retrouvées en la salle polyvalente d'Oberwald.

Parmi celles-ci, il y en eut qui profitèrent au départ de Realp du train à vapeur « spécial actionnaires » pour parvenir au Valais par la ligne de faite.

Nombreux furent ceux que la curiosité motiva de rencontrer Peter Bodenmann, orateur d'honneur de l'assemblée. Ce dernier, ancien président du PSS, est actuellement hôtelier à Brigue.

Dans sa rétrospective historique autour de la ligne du DFB, Bodenmann l'a décrite comme étant « la plus belle, encore exploitée comme à ses débuts... ». Son arbre généalogique personnel compte de nombreux cheminots et architectes. « Nous n'avons pas le droit d'oublier cet héritage » déclara-t-il. A cause de leur désintérêt pour cette ligne, il lança cet appel également aux élus cantonaux d'Uri et du Valais, dont il critiqua la brillante absence, tout comme celle des représentants des associations de tourisme.

En tant qu'hôtelier, Bodenmann propose des programmes complets d'excursion. Il vend davantage de billets de chemin de fer que tous les autres hôteliers réunis de sa région, dit-il. Concernant la ligne sommitale de la Furka, il souhaite davantage de courses régulières entre Oberwald et Gletsch et une saison d'exploitation plus longue. « Cela représenterait pour le Valais une attraction phénoménale se combinant très bien avec des voyages circulaires ».

Ainsi qu'il l'avait déjà évoqué dans « Dampf an der Furka » le directeur du DFB SA Urs Züllig répondit en faisant observer les nouvelles offres : le « Wander Express » [« rando-express »] ainsi que les trains « Gorges du Rhône » à traction diesel. A l'intention des actionnaires le directeur, dans sa rétrospective, se résuma ainsi: exploitation bien conduite, sans accident, aucun dégât dû aux intempéries, perspectives satisfaisantes; MAIS... les recettes totales se sont réduites. Par rapport à 2014 elles ont passé de CHF 1,24 à CHF 1,06 millions.

Cette baisse est en partie due à notre franc surévalué qui fait souffrir en Suisse de nombreux acteurs du tourisme. La part des visiteurs étrangers est passée de 38 à 22%. Quant aux Suisses, ce sont les conditions caniculaires qui les ont retenus de voyager. De plus, les gorges des Schöllenen ayant été fermées pour réfection, une diminution significative de trains supplémentaires réservés a été enregistrée.

Le président du conseil d'administration Ernst Künzli le déclara franchement: « Du beau temps et une offre étendue ne suffisent pas ». Le DFB devrait étudier un éventail élargi d'offres combinées et aurait besoin d'un nouveau plan de marketing. Le poste de responsable du marketing est d'ailleurs toujours vacant.

Les comptes annuels, le report de la perte ainsi que la décharge des organes ont tous été acceptés à une large majorité, malgré quelques oppositions et abstentions. L'actuel conseil d'administration a été reconduit pour trois ans dans ses fonctions, le vice-président Franz Kisslig et le président Ernst Künzli inclus. La parole ne fut plus demandée.

Ernst Künzli termina en remerciant la commune d'Obergoms pour la mise à disposition gracieuse de la salle polyvalente. La prochaine AG ordinaire aura lieu à Andermatt le 24 juin 2017.

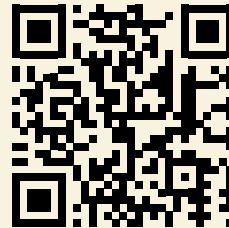


INFORMATIONEN ZU DEN VFB SEKTIONEN

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 23 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite www.dfb.ch/verein. Dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.

UND SO EINFACH GEHT'S:

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



AARGAU

AGENDA

28. Aug. – 2. Sept.	3. Arbeitswoche	Jürg Morf	062 291 11 40
7. September 2016	Sektionsreise (ausgebucht)	Verena Rügger	079 722 52 42
18. September 2016	Sponsorenfahrt AB 4462	Verena Rügger	079 722 52 42
1. Oktober 2016	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	079 357 23 58
3. – 7. Oktober 2016	4. Arbeitswoche	Jürg Morf	062 291 11 40
22. – 24. Okt. 2016	Zibelimäret Oensingen	Harald Salzmann	079 357 23 58
4. – 6. Nov. 2016	GEWA Däniken	Harald Salzmann	079 357 23 58

DER PERSONENWAGEN AB 4462 FÄHRT SEIT 21. JULI WIEDER AUF DER BERGSTRECKE

Von Heinz Unterweger, Kommunikation, und Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

Hauptereignis der Berichtsperiode war für die Sektion Aargau die Fertigstellung des Personenwagens AB 4462, die einiges an Sondereinsätzen bedingte, um den Wagen am 15. Juli zu taufen, am Tag darauf nach Realp zu transportieren und dort die Schlussarbeiten für die Betriebsaufnahme zu erledigen.

WAGENBAUHALLE SCHON WIEDER VOLL

Wer glaubt, wir könnten uns nun etwas zurücklehnen, der irrt: Es stehen schon wieder drei Revisionsobjekte in der Wagenwerkstatt:

- DER VIERACHSER AB 4453
- DER HILFSWAGEN X 4917
- DER VIERACHSER B 4231



Siehe den Bericht in diesem Heft und die Bildreportage unter www.dfb.ch/index.php?id=679.

Nach Massgabe der Kapazitäten werden wir an diesen Projekten parallel arbeiten, wobei die Prioritäten der obenstehenden Reihenfolge entsprechen.



dampf an der furka aus den vfb sektionen

AB 4453 NACH 16 JAHREN EINSATZ ZURÜCK

Beim AB 4453 steht eine gründliche Überholung an, nachdem er die letzten 16 Jahre im Freien verbracht hat und das raue Bergwetter seine offensichtlichen Spuren hinterlassen hat. An diesem Wagen ist wieder ersichtlich, wie wichtig der Bau der Wagenremise in Realp ist, um die wertvollen Personenwagen ausserhalb den Fahreinsätzen geschützt unterzubringen.

Wir haben den Wagen nach Ablieferung des AB 4462 am 16. Juli nach Aarau gebracht und dort mit der Demontage der Verblechung begonnen, um den Zustand des Holzes hinter den Blechen beurteilen zu können. Erst dann kann ein detaillierter Revisionsplan erstellt werden. Auf jeden Fall wird der AB 4453 die Wagenwerkstatt Aarau wieder quasi neuwertig verlassen: Mit instand gestellter tragender Struktur, mit neuen Innenwänden, mit «aufpolierten» Sitzbänken, mit verbessertem Feuchtigkeitsschutz etc. etc. Je nach Aufwand wird die Fertigstellung 2017 oder 2018 zu erwarten sein.

von oben nach unten

Bild von
Angela Hodel

Der AB 4453 wird auf
den Tieflader aufge-
laden

Der Rahmen des
B 4231 vor dem
Hilfswagen X 4917



Bild von
Heinz Unterweger

Das Innenleben
des B 5203 wird
komplett neu



HILFSWAGEN X 4917 WIRD ZUM BD 2503

Da die DFB den X 4917 nicht mehr benötigt, haben wir den noch recht gut erhaltenen Wagen nach Aarau in die Wagenwerkstatt genommen. Es ist geplant, neben den erforderlichen Revisionsarbeiten den Wagen mit einer neuen Inneneinrichtung auszustatten, so dass er voll zu seinen zweiachsigen Geschwistern B 2204, B 2206, B 2210 und BD 2502 passen wird. Mit seinem Dienstabteil soll er den Gletscherzug sinnvoll ergänzen.

Dank eines grosszügigen Sponsors ist der Wagen im Besitz der Sektion Aargau. Für die Finanzierung der Revision sind wir auf weitere Sponsoren angewiesen. Wir denken, den Wagen auf die Saison 2018 wieder auf die Bergstrecke zu bringen.

B 4231 ALS BRUDER DES AB 4462 – MIT 2. KLASSE

Als BC⁴ 152 zählte auch der künftige B 4231 zur Erstausrüstung der BFD 1914. Wie beim AB 4462 geht es um eine Totalrevision des Wagens, d.h. Revision von Rahmen und Drehgestellen und Neubau des Wagenkastens. In Anbetracht der anstehenden Arbeiten und der parallelen Projekte rechnen wir mit Fertigstellung im Jahr 2019.

Für die Finanzierung dieses Projektes sind wir wieder auf die Unterstützung von Sponsoren angewiesen. Wie für bisherige Revisionsprojekte werden wir wieder zum Sponsoring von Wagensitzplätzen einladen. Als Dank für die Unterstützung erhält jeder Sponsor neben der Genugtuung, ein wunderschönes historisches Objekt zu fördern, eine Urkunde sowie eine Einladung zum Rollout und zu einer Sponsorenfahrt im fertigen Wagen.



Weitere Informationen über die Wagenbauprojekte finden Sie unter www.dfb.ch//index.php?id=95 und in den Sektionsnachrichten (www.dfb.ch//index.php?id=554)

3.5 METER NEUES GLEIS IN DER 2. ARBEITSWOCHE

Von Ernst Jäggi, Einsatzleiter

Dies war zwar nicht die einzige Arbeit in der 2. Arbeitswoche der Sektion Aargau auf der Bergstrecke, aber wohl die sichtbarste. Nachdem nun ein abschliessbares Getränkelager an der Wand der Remise besteht, sollte das Gleis 85 um weitere 7 m verlängert werden. Zuerst galt es, den Emmi-Container abubrechen, um dann das Terrain für das zusätzliche Gleis vorzubereiten. Dem stellte sich zum Teil massiver Fels in die Wege, so dass aus den 7 m gerade mal die Hälfte wurde. Auch dieses zusätzliche Stück Gleis ist sehr willkommen beim Rangieren und zum Abstellen von Wagen. Weitere sichtbare Arbeiten waren die Verlängerung der Konsolen für die Leiter, die bei der Bekohlungsanlage auf das



Dach der Werkstatt führt. Dies war nötig, um ausreichend Platz für die dicke Gebäudeisolation zu schaffen.

Die Vegetationsgruppe hatte auf der Strecke Muttbach-Oberwald alle Hände voll zu tun, um die Durchlässe und Abflussrinnen zu inspizieren und zu reinigen. Einige Rohre waren eingebrochen und müssen ersetzt werden. Die Alpweide oberhalb der Station Tiefenbach säuberten sie von Steinen und Felsbrocken, die bei der Gleiserneuerung im Frühjahr hinuntergeköllert waren. Nachdem sie schon bei Tiefenbach im Einsatz waren, verwandelten die «Vegis» die Toilette der Station Tiefenbach zur saubersten der DFB. Wegen einer Verstopfung waren sie zu Hilfe gerufen worden, die natürlich auch professionell behoben wurde.



Bild von
Ernst Jäggi

Verlängerung
Gleis 85 bei der
Bekohlungsanlage

INTERNATIONALES PUBLIKUM AN DEN RAIL-DAYS IM VERKEHRSHAUS

Von Harald Salzmann, Werbung

Die Sektion Aargau nahm auch dieses Jahr wieder mit ihrem Stand und mit Personal an den Rail-Days im Verkehrshaus Luzern teil. Die DFB war mit der grossen Fotowand insgesamt auf über 10 m Länge prominent vertreten. Der Stand lockte viele Besucher an – schweizerische und ausländische – und trug somit wesentlich zur Bekanntheit der Furka-Bergstrecke bei. Neben Touristen aus Europa und auch Indien kamen auch Besucher aus Indochina an unseren Stand. Sie erinnerten sich an die Rückholaktion «Back to Switzerland» der Dampflokomotiven! Insgesamt ein sehr erfolgreicher Werbeauftritt.



Bild von
Peter Debrunner

Eindrucksvoller Stand
der DFB an den Rail-
Days

REISEAKTIVITÄTEN FÜR DIE DAMPFBAHN

Von Verena Rügger, Reiseleiterin

Wie alljährlich organisiert die Sektion Aargau Carreisen an die Furka-Bergstrecke und bringt der Dampfbahn damit Fahrgäste. An der Eröffnungsfahrt vom 18. Juni und der Sommerfahrt am 20. August konnten wir «volle Carladungen» begrüssen. Dazu sind zehn private Gruppenreisen zur Bergstrecke von uns organisiert worden. Sechs dieser Reisen wurden begleitet. Für technisch interessierte Bahnfans fanden zwei Reisen zur Lokwerkstatt Uzwil und das Dampfmuseum Winterthur statt. Eine Besonderheit wird die Sponsorenfahrt vom 18. September sein, zu der wir die Sponsoren des AB 4462 als Dank für ihre Unterstützung einladen.



Bild von
Heinz Unterweger

Volle Züge belohnen
unseren Einsatz



INNERSCHWEIZ

ERSTER JUNIORENTAG

Von Jonas Blättler, Lehrling im Grafischen Gewerbe, Freiwilliger bei der DFB

Schon seit einiger Zeit besuchen wir als „Jungmannschaft“ gerne und regelmässig Frondiensteinsätze der VFB-Sektion Innerschweiz. Dabei gefällt es uns, dass wir auch mit unserem (noch) beschränkten Aktionsradius immerhin kleine Beiträge zum Erhalt unserer wunderschönen Bergstrecke leisten können.

Leider ist dies aber nicht immer möglich und gerade beim Schwellen abladen mussten wir bis jetzt meist etwas zurücktreten und die „Grossen“ arbeiten lassen. Als wir nun von der Idee, eine Juniorengruppe für unsere Sektion zu bilden hörten, waren wir natürlich sofort mit Begeisterung dabei und es war klar, dass wir bei einem solchen Juniorentag, extra für uns organisiert, dabei sein werden.

Gespannt auf diesen ersten Juniorentag, trafen wir also an diesem 21. Mai morgens in Realp ein, wo uns Bruno bereits auf dem Parkplatz erwartete. Gemeinsam pilgerten wir in Richtung Hotel des Alpes wo wir auch schon von den Repräsentanten der verschiedenen „Abteilungen“ der DFB, sowie von feinen Gipfeli und Getränken erwartet wurden. Den Startschuss setzte Manfred Willi, mit dem Thema Bahninfrastruktur und Bau, indem er uns viel Grundsätzliches über die DFB und deren Unterhalt erzählte. Anschliessend folgte der Teilbereich Betrieb von Jörg Wälti, wo uns viel Interessantes zum Betrieb und dem dafür benötigten Personal erklärt wurde. Nach einer kurzen Pause kam auch schon Hansruedi Dällenbach, als Vertreter der Dämpfeler, mit seinen vielen spannenden Zahlen und Fakten über die Dampflok. Zudem erläuterte er uns, was es alles braucht, um eines Tages vielleicht als Heizer oder sogar Lokführer auf einer unserer wunderschönen Dampflok stehen zu können. Zu guter Letzt kam noch Robert Wyss, welcher mit dem rückwertigen Dienst den vormittäglichen Schlusspunkt setzte.

Nach einer einstündigen Mittagspause aus dem Rucksack im Depot Realp, kehrten wir noch zur letzten Präsentation wieder ins Hotel des Alpes zurück, wo uns Ruedi Gilli die Aufgaben eines Sicherheitswärters (SIWÄ) und des Bewässerungsdienstes näherbrachte. Auf die damit erhaltene „Software“ folgte die „Hardware“, und zwar in Form einer Führung durch die Welt des Wagenunterhalts im Depot Realp von Ruedi Tobler. Mit viel Kompetenz und Fachwissen erklärte er uns die verschiedenen Komponenten eines solchen Wagens am Original. Den krönenden Abschluss bildete wieder Hansruedi Dällenbach mit seinen Dampflok. Mit viel Freude und Neugier kletterten wir auf der HG 3/4 Nr. 1 „Furkahorn“ herum und liessen uns gespannt die vielen Hebel, Röhren, Räder und Kurbeln erklären.

Vollgepackt mit viel neuem Wissen konnten wir uns diesen Abend müde und glücklich auf den Heimweg machen. Ein grosses Dankeschön an alle Beteiligte, die uns diesen informativen und spannenden Tag bei der Dampfbahn ermöglicht haben.

BAUEINSÄTZE

Die Sektion Innerschweiz ist an folgenden Samstagen in diesem Jahr noch an der Furka:
3. September und 24. September, 3. Oktober
(Montag, Zeltabbau Furka-Station), 8. Oktober

SEKTIONSHÖCK

Unser Sektionshöck findet jeden
1. Dienstag ab September statt im
Restaurant Tibits, Bahnhof Luzern



DERNIÈRE AM 11. OKTOBER 1981

Am letzten Tag, aber wirklich am allerletzten Tag, als die FO noch über die Furka fuhr, habe ich dieses Bild geschossen. Interessant finde ich vor allem den „Gleisverlauf“ (dass da keine Entgleisungen stattfanden!!).

Heinz Haldemann, Jens (Mitglied der VFB Sektion Bern)



NORDWESTSCHWEIZ

ERLEBNISBERICHT EINES FREIWILLIGEN

Von Hans Rambousek, VFB-Mitglied

Ein halbes Dutzend Mitglieder der Sektion NWCH verschlug es in der 2. Juniwoche (6. bis 11. Juni 2016) nach Realp. Trotz halb sommerlichem Wetter machten wir dort nicht etwa Ferien, sondern schenkten unsere vollen Kräfte und Aufmerksamkeit der „Dampfbahn Furka Bergstrecke“.

Es begann am frühen Montagmorgen mit einer Fahrt über den soeben geöffneten Furkapass nach Oberwald. Dort montierten wir bei sonnigem und warmem Wetter alle Sprinkler zwischen Gletsch und Oberwald. Schade, dass die Sprinkler noch nicht in Betrieb waren, eine Abkühlung hätte uns sehr gefreut. Am Dienstag beendeten wir die Sprinklermontage, entfernten Schotter und Steine aus den Wiesen oberhalb Oberwald, damit die Kühe freien Weg zur Weide haben. Wir halfen auch mit beim Ersetzen eines Gleisstückes, das in den Wintermonaten von einem Felsbrocken zertrümmert wurde.

Hier die grosse Quiz-Frage: Was macht man, wenn das neue Gleis 5mm länger ist als das alte? Zusammen mit den Gleis-Profis lösten wir dieses Problem mit etwas Physik und Mechanik. Der Mittwoch war verstopften Wasserabläufen und -rinnen in Realp und Tiefenbach gewidmet. Auf dem Heimweg von Tiefenbach säuberten wir auch gleich noch einige 100 Meter Wasserrinnen. Abwärts geht's einfacher als aufwärts! Gegen Abend zerlegten wir noch ein 10 Meter langes Gleisstück und entsorgten die einzelnen Teile.

Der Donnerstag verlangte nun alles von uns. Bei ganztags strömendem Regen beschotterten wir die frisch verlegten Gleise der renovierten „Rätischbachbrücke“ in Oberwald. Am Freitag fand dies seine Fortsetzung, dann aber bei strahlend blauem Himmel. Die Blumenkübel beim DFB-Bahnhof in Oberwald wurden nebenbei auch noch platziert und schliesslich räumten wir am Samstag auf, denn wir haben schon während der Berufslehre gelernt, dass vor dem Wochenende der Arbeitsplatz aufgeräumt wird.

Für mich war diese Arbeitswoche eine Premiere. Ich war das erste Mal dabei und zählte zu den Jüngeren unter uns. Diesem Jungen konnte man viel erzählen, frei nach Erich Kästner: „...und Onkel Theobald berichtet, was er alles sieht und siehtet, doch man sieht's auch ohne ihn“. Aber halt, dank Onkel Theobald habe ich viel gelernt über die Entstehung, die Geschichte und die Details der DFB. Also melde dich an für Fronarbeiten bei der DFB. Das ist lustiger und gesünder als jeder Fitness-Club und erst noch gratis. Gutes Essen und nette Gesellschaft sind garantiert. Wir sehen uns an einer der nächsten Arbeitswochen!



oben
Schottereinbau mit dem Bericht-Verfasser



unten
Heinz Stocker bei der Sprinklermontage

TÄTIGKEITEN BIS 31. JANUAR 2017

(Daten bitte notieren)

- Sa, 24. September 2016
Herbstausflug «Ab durch den Berg», Schwyz
Achtung: Meldefrist bis Montag, 5. September
- Mo – Sa, 17. bis 22. Oktober 2016, Fronarbeit in Realp
- Sa, 26. November 2016, Mitgliedertreffen, Arlesheim
- Fr, 6. Januar 2017, 3-Königstreffen in Basel

(Änderungen bleiben vorbehalten)

Für Fragen zu anstehenden Tätigkeiten und Anlässen steht Ihnen der Vorstand jederzeit zur Verfügung. Die Kontaktadresse lautet:

Präsident NWCH: Urs Degen, Am Chatzebach 14,
4104 Oberwil, 061 401 32 65
vfb-nwch.praesident@dfb.ch



OSTSCHWEIZ

AGENDA

24. + 25. Sept. 2016	Werbeauftritt am Isliker Härbscht-Märt	Erwin Hug	071 385 64 17
30. Sept. - 01. Okt.	Werbeauftritt am Uzwiler Herbstmarkt	Erwin Hug	071 385 64 17
23. - 29. Okt. 2016	Bauwoche 3	Markus Staubli	071 951 80 79
04. März 2017	30. 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.

AUFTRITT AN DER SIGA 23.-30.04.16 IN SARGANS

Von *Andreas Huwiler, Sektionspräsident*

Bilder von
Andreas Huwiler

Der erste und für uns mit 8 Tagen sehr lange Auftritt an der SIGA in Sargans liegt hinter uns.

nen werden. Ein weiterer, aus unserer Sicht, gelungener und wichtiger Auftritt für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke in einer noch nicht so «bearbeiteten» Region. Es kann gut sein, dass wir in drei Jahren wieder an der SIGA teilnehmen werden...

unten
Ruhe vor dem Sturm

Die alle drei Jahre stattfindende Gewerbeausstellung in Sargans fand zum 10. Mal statt und konnte zum Jubiläum mit über 50'000 Besuchern einen Rekord vermelden. Dank unserem attraktiv gestalteten Auftritt auf einer, dank dem Entgegenkommen des Ausstellers, grosszügigen Standfläche konnten viele interessante Gespräche geführt und sehr viele Unterlagen abgegeben werden. Der Wettbewerb lief sehr gut und auch einige Neumitglieder konnten gewon-

Nach der verdienten Sommerpause wird sich die Sektion Ostschweiz an zwei Märkten präsentieren. Selbstverständlich laufen auch die Planungen für das kommende Jahr bereits auf vollen Touren. Wir lassen nicht locker. Allen Beteiligten sei hier ein grosses Dankeschön für den unermüdelichen Einsatz ausgesprochen.

rechts unten und oben

Interessante Gespräche

Das Standteam
steht bereit





ROMANDIE

COMPTE-RENDU DE LA SEMAINE DE TRAVAIL 2016 SUR LA LIGNE DE LA FURKA, SECTION ROMANDIE

Rédigé par HerrW Von Stadt (Hervé Deville), membre de la section Romandie

Elle s'est déroulée durant la semaine 28*, du lundi 11 au samedi 16 juillet 2016 à Realp.

Cette semaine fût très particulière... Car nous avons vécu les quatre saisons en six jours !

C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à Realp le dimanche vers 17 h 30 au nombre de quinze pour la prise de contact traditionnelle. Deux «nouveaux», Pierre-Alain Bossel et Florian Wunsche.

Nous retrouvons donc neuf «anciens» qui sont : Brigitte Bauco, François Clavadetscher, Claude-Alain Meylan, Philippe Roessinger, Andreas Simmen, Pascal Steimer et moi-même, ainsi que Nicola Pagliaccio qui n'avait pas pu venir l'an dernier.

...Mais également quatre «spécialistes végétation» du DFB, Section NWS (Nord West Schweiz, Basel) : Eugen Lindegger, Fritz Minder, Charles Müller et Markus Ziggrebe.

Nous sommes pour la plupart en résidence au «Touristenlager der Gemeinde Realp» et répartis dans les dortoirs du bâtiment. Quelques-uns d'entre nous logent dans des hôtels à Realp.

Nous avons été accueillis par Philippe Roessinger, chargé de l'organisation de la semaine de travail depuis 2012. À 17 h 30, il nous donne des précisions sur les conditions de travail, déjà communiquées par courrier reçu à domicile. Philippe Roux – Le Président – nous accueille également et nous remercie par avance pour notre «engagement». Rien de connu sur les activités qui nous seront proposées... Il y aura deux chefs de groupe qui sont Andreas Simmen et Philippe Roessinger. Ils sont à disposition du DFB qui les commande directement.

Le Chef de Cuisine DFB de la semaine est un Italien de Rome : Fiore Portoli. Le repas de ce soir débutera à 18 h 45.

Les horaires sont rappelés : lever à 06 h 15, petit déjeuner à partir de 06 h 45, rassemblement dans le local de la Kantine avec Manfred Willi qui précisera les travaux à exécuter à 07 h 30, pour un début d'activité à 08 h 00. Fin de la matinée à 11 h 30, repas de 11 h 30 à 13 h 30, heure de départ pour les chantiers. Fin de la journée à 17 h 30 à Realp.

Les dispositions réglementaires de travail nous ont été communiquées par courrier et nous avons pris connaissance sur place des grandes lignes de la nature et de l'organisation des chantiers.

Bref rappel des «consignes de sécurité» puisqu'elles étaient jointes à l'envoi par courrier reçu une semaine avant. Rappel du répertoire téléphonique à garder sur soi durant tout le chantier et remise d'un gilet de signalisation orange contre reçu.

La météo a été fort capricieuse durant la semaine, ce qui

nous a un peu contrariés dans nos travaux. Lundi automne frais, mardi hiver, mercredi printemps pluvieux, jeudi 14 juillet exécrable... vendredi retour du Soleil, samedi et dimanche, été... enfin !

Lundi, à partir de 07 h 30, dans la salle de restauration (Kantine !), Manfred Willi nous salue et nous explique les travaux à réaliser durant la semaine.

Il y aura deux chantiers. Végétation au-dessus d'Oberwald, à partir du Pk 42,100 puis au Pk 44,120, (en aval du réservoir au joli nom de «Minaret»). Un autre en amont du Kehrtunnel, mais également en aval de la remise DFB de Gletsch jusqu'au passage à niveau.

Chantier technique piloté par Claude-Alain Meylan, pour la correction de voie en gare de Gletsch, côté Remise du DFB, et celle de l'entrée de crémaillère direction Oberwald. Et d'autres travaux ponctuels...

Les équipes sont formées et chacun gagne son poste de travail. Les activités sont décrites ci-après et se sont poursuivies malgré les aléas du temps...

Le chantier «végétation» commence à partir du Pk 42,100. Nettoyage des murs de soutènement, têtes, assises et pieds... L'après-midi du mardi, transport par le train au Pk 44,120 avec le matériel et reconnaissance des murs à traiter. Changement de lieu le mercredi après-midi pour le groupe végétation : départ d'Oberwald avec le train par une pluie fournie, puis arrêt en ligne au Pk 44,120 pour charger le matériel et le déposer ensuite à Gletsch afin de travailler en amont du Kehrtunnel et en aval de la remise DFB jusqu'au passage à niveau... Petit épisode du «sac noir» ! Dans le fourgon qui nous transportait à Gletsch se trouvait une dame bénévole du DFB qui remontait également à Gletsch... et le matériel et les sacs ont été déposés en gare, y compris son «sac noir»... qu'elle cherchait partout et qu'elle a retrouvé – très inquiète – dans la remise du DFB où nous avons rangé le matériel avant de poursuivre le travail en aval de la remise... Ouf !

Mercredi, le chantier est situé à partir du Pk 44,100 le matin, puis au Pk 40,500. L'après-midi repas «lunch» sur la terrasse du Rhonequelle et café, pour le groupe Philippe Roessinger; le groupe NWS a travaillé au Pk pour terminer le nettoyage d'un mur, puis nous les avons rejoint l'après-midi pour poursuivre. La pluie nous a chassés de notre lieu de travail juste au moment où nous terminions...

Le jeudi, le chantier est situé entre les Pk 43,600 et 43,700. Le matin, en raison de la pluie constante, pas de possibilité de travailler avant onze heures... Pause détente au Rhonequelle... L'après-midi nettoyage effectif du caniveau et des murs au voisinage des Pk mentionnés ci-avant. Curage de la prise d'eau du réservoir «Rhonequelle» pour extinction automatique. Retour à Realp par train MGB ou voiture.

Vendredi, poursuite du nettoyage des caniveaux et des murs de soutènement entre les Pk 43,800 et 43,700.



Repas «lunch» en terrasse – mais il fait frisquet – du Rhonequelle, mais aussi pour d'autres à l'intérieur avec croûte au fromage... Café à l'intérieur au chaud. L'après-midi, regroupement des outils près de la pancarte HoZ puis chargement dans le fourgon du train de 14 h 15 et retour à Gletsch. Nettoyage et rangement des outils. Une partie du groupe rejoint Oberwald en voiture pour poursuivre sur Realp en train MGB, deux d'entre nous descendent par le Wanderweg, les autres rentrent en voiture par le col de la Furka.

Samedi, correction de la coupe herbeuse en gare de Realp qui a été «bâclée» et pas nettoyée ! Nettoyage et rangement des outils. La débroussailleuse de l'atelier de Realp n'a jamais voulu démarrer et ce n'est pas l'antique serpe de druide qui a été d'un grand secours !

Le chantier technique en gare de Gletsch. Remplacement de deux traverses longues sous cœur d'aiguille N° 11 – réglage de l'écartement entre pointe de cœur et contre-rail. Le mardi, réglage de l'écartement entre pointe de cœur et contre-rail, ensuite intervention sur l'entrée de crémaillère en aval de Gletsch. Le mercredi, réfection de la route d'accès à Muttbach et dégagement d'un écoulement, fin de meulage de l'entrée de crémaillère à Realp, repérage du site pour le travail du lendemain et mise en place du matériel par train de chantier, traction vapeur et wagon plat. Le jeudi, rehaussement d'un rail au Pk 55,000 par desserrage et levage des rails par pied de biche, mise en place d'entretoises de caoutchouc durci entre traverses et rail, et ce par interdiction intermittente de la voie. Vendredi, poursuite du rehaussement des rails à partir de Tiefenbach en direction de Realp sur 1 km par desserrage et levage des rails avec pied de biche, mise en place d'entretoises de caoutchouc durci entre traverses et rail et ce, par

interdiction intermittente de la voie.

Samedi, sous la conduite d'Andreas, une équipe constituée de Brigitte, Pascal et Pierre-Alain s'est rendue à la station Furka pour nettoyer un passage sous voie afin de canaliser un ru vagabond. Ils sont montés à bord du train de 09 h 00 et redescendus à 12 h 30. Belle dernière matinée de travail pour eux !

Jeudi soir, comme certains d'entre nous partaient dès le vendredi en fin d'après-midi, nous avons organisé un repas convivial au restaurant Zum Dörfli, (excellent !) situé dans la localité de Zumdorf... avec aller et retour assuré par le restaurateur dans un minibus, La Classe !

Beau ciel le vendredi soir, mais avec quelques nuages. La Lune est là qui fait un clin d'œil à... Saturne dans le Lion !

Le samedi soir, traditionnelle raclette préparée par Le Président, Sébastien Rey de la Cave Bruchez à Flanthey et Fabrice Vogel.

En résumé, une semaine de travail bien remplie, malgré les inconvénients des quatre saisons et l'éloignement des chantiers du fait de l'hébergement à Realp.

Le dimanche nous nous sommes retrouvés pour faire le voyage en train sur la totalité de la ligne, ce qui nous a permis de voir le «travail de l'eau» dans les caniveaux fraîchement curés...

Nous nous sommes quittés sur le quai de la gare, chacun a ensuite rejoint son domicile par le train ou en voiture.

À l'an prochain, si tout va bien !

Fin de rédaction par Hervé Deville, alias «HerrW Von Stadt». Depuis Besançon, le mercredi 27 juillet 2016.

MANIFESTATION À ST-CERGUE (VAUD)

Par Pascal Steimer, responsable Promotions section Romandie
Le chemin de fer NStCM (ligne Nyon St-Cergue-Morez) a fêté le dimanche 10 juillet les 100 ans de son existence. Initialement exploitée entre Nyon et Morez (France), la ligne du NStCM a été partiellement désaffectée en 1958 pour terminer son parcours à la frontière française à La Cure (27 km). Après de nombreux aléas, elle est aujourd'hui en pleine santé, et le « petit train rouge » assure un important trafic de voyageurs entre la ville de Nyon et les villages environnants du pied du Jura.

Depuis 2009, l'association Nyon St-Cergue Rétro (www.nstcr.ch) se consacre à la rénovation de la motrice ABDe 4/4 10 construite en 1918 et qui a longtemps circulé sur la ligne. Ce véhicule devrait vraisemblablement entrer en exploitation touristique en 2017.

La fête des 100 ans s'est déroulée à la gare de St-Cergue. Habits d'époque, automotrice de 1918 et musique traditionnelle, le public venu en nombre a pu assister à un véritable saut dans le passé.

C'était également une occasion pour la Section Romandie de présenter la ligne sommitale de la Furka. Le stand, placé à l'entrée de la zone d'exposition, a retenu de nombreuses personnes qui ont ainsi appris à mieux connaître notre train.





ZÜRICH-SCHAFFHAUSEN- GLARUS

AGENDA

26. Sept. – 1. Okt.	Bauwoche 3, KW 39	Bruno Berto	052 222 97 67
7. – 9. Sept. 2016	Modell Ausstellung Bauma	Bernh. Streckeisen	044 980 33 08
20. Okt. – 1. Nov.	Glarner Messe in Näfels	Bruno Berto	052 222 97 67
27. Nov. 2016	Spielzeugbörse Zürich	Bernh. Streckeisen	044 98 033 08
30. Nov. – 4. Dez.	WintiMäss Winterthur	Bernh. Streckeisen	044 98 033 08

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

Stamm in Zürich jeden 2. Dienstag im Monat (keinen Stamm im Juli/Dezember).

Lokal: im HB, SBB-Kantine „Oase“ Sitzungszimmer; hinter der „Brasserie“ Richtung Landesmuseum; Aussenlift rechts, 3. Stock

WORT DES PRÄSIDENTEN

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Der Sektionsausflug am 30. April zum Bahnpark Brugg und zur Schinznacher Baumschulbahn war ein erfolgreicher Anlass. Das Gleiche gilt für die Frühlingsnostalgiefahrt ins Bündnerland. Beide Anlässe waren dank dem Anschreiben aller Mitglieder via E-Mail vollständig ausgebucht.

Damit wir möglichst alle Mitglieder schnell und günstig mit aktuellen Mitteilungen informieren können, benötigen wir Ihre E-Mail Adresse. Mitglieder, welche diese uns noch nicht bekannt gegeben haben, bitte ich, dies nachzuholen und mir die E-Mail Adresse mit Mitglieder-Nummer, Name, Ort und Geburtsdatum via Mail an bruno.berto@span mitzuteilen. Danke. Die Daten werden selbstverständlich nur für den DFB-internen Gebrauch verwendet. Unsere Agenda auf unserer Homepage wird laufend nachgeführt. Schauen Sie mal rein!

Die Bauwoche 22 unter der Leitung von Hansjörg Häfliger mit 9 Teilnehmern konnte unfallfrei und zur Zufriedenheit der Bauleitung durchgeführt werden. So konnte die Einschalung der Remisen-Fassade abgeschlossen werden (Bilder in unserer Homepage unter Aktuell). Dem treuen Gemüselieferanten, welcher uns auch dieses Jahr wiederum Gemüse und Früchte für die ganze Bauwoche sponserte, sei auch hier herzlich gedankt.

Der 25. Thales Einsatz vom 18. Juni unter dem Motto „Jubiläumseinsatz“, welcher leider zum letzten Mal von Emil Halter organisiert wurde, konnte ebenfalls unfallfrei und zur vollen Zufriedenheit durchgeführt werden. Der Firma Thales sei hier für Ihre langjährige und grosszügige finanzielle Unterstützung recht herzlich gedankt.

In eigener Sache: wir suchen weiterhin Freiwillige, welche gewillt sind an einer Bauwoche oder an einem Samstag-Einsatz teil zu nehmen. Interessenten melden sich bitte bei Andreas Minder (res.minder@dfb.ch), Wasserwiesenstrasse 81c, 8408 Winterthur - mit Angabe von Name,

Vorname, Tel-Nummer sowie der gewünschten Einsatzart z.B. Samstagseinsatz oder Bauwoche. Für Interessenten organisieren wir gerne ein Vorgespräch oder einen informativen Besuch vor Ort in Realp. Ich freue mich auf neue tatkräftige Unterstützung.

Allen Beteiligten der Bauwoche 33 wünsche ich einen erfolgreichen und unfallfreien Einsatz und allen Lesern und Ihren Angehörigen eine schöne und erholsame Sommerzeit.

Bild von
Hansjörg Häfliger

Remise Realp





FRÜHLINGS-ERLEBNISFAHRT INS BÜNDNERLAND

Von Bernhard Streckeisen, Vorstandsmitglied

Im Mittelland grau und regnerisch, im Bündnerland blau, sonnig und warm. So begann der 28. Mai 2016, an welchem der VFB Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus die Frühlings-Erlebnisfahrt ins Bündnerland startete.

Nach Ankunft in Landquart konnte als erstes das RCC (Rail Control Center) der RhB besichtigt werden unter der kundigen Führung von Daniel Streckeisen. Von hier aus werden ca. 80 Prozent des gesamten RhB Streckennetzes gesteuert und kontrolliert. Anschliessend servierte der Verein auf dem Bahnhof einen Apero. Pünktlich um 11.25 Uhr startete der Alpine Classic Pullman Express zu seiner VFB Extrafahrt via Küblis-Davos nach Bergün. Während der Fahrt genossen die 86 Teilnehmer ein vorzügliches 4-Gang-Menü, frisch in der Speisewagenküche zubereitet, begleitet von 2 exquisiten Bündner Herrschaft Weinen mit Blick auf die fantastische Bündner Bergwelt.

In Thusis empfingen uns die Führer des Bahnmuseums Albulafür eine anderthalb-stündige Besichtigung desselben. Eine hochinteressante Ansammlung von alten RhB Requisite und Fahrzeugen. Kurz nach 16 Uhr setzte sich die Krokodil Lokomotive Nr. 414, Jahrgang 1929, mit ihren 6 Pullman Wagen (3 Salonwagen Jahrgänge 1929/31, Pianobarwagen 1931 und 2 Speisewagen 1929) wieder in Bewegung Richtung Chur, wo dieser Zug kurz vor 18 Uhr eintraf. In dieser Zeit konnte man noch einmal die einmalige Bündner Bergwelt aus dem Salonwagen bestaunen oder sich im Pianobarwagen bei dezenter Pianomusik einen Abschlussdrink genehmigen. So endete eine grossartige Reise mit dem nostalgischen Zug zur besten Zufriedenheit aller Teilnehmer. Die Organisation jedenfalls erhielt nur positive Rückmeldungen.

Bild von
Patrick Lüthi

Unser Nostalgiezug



UNSER MITARBEITER PORTRAIT

Von Bruno Letter, Vorstandsmitglied



Im Kurzportrait lernen wir Heinz Hurter näher kennen. Heinz hat während seinen zahlreichen Dienstjahren an vielen Stellen „seine Spuren“ hinterlassen!

Hat dich die Eisenbahn schon immer fasziniert?

Es ist nicht primär die Eisenbahn, die mich interessiert. Jede Art von Dampfmaschinen fasziniert mich. Das Element Dampf hat mich immer gefesselt. Dampf ist ja als Energie und Antriebskraft viel älter als die Elektrizität!

Wie und wann bist du zur DFB gekommen?

Aufmerksam wurde ich Ende der 80er Jahre. Mit dem Inserat „Rettet die Furkabahn“ wurden Freiwillige gesucht. Ich fühlte mich angesprochen und leistete meinen ersten Einsatz 1991 in der Sektion Zürich. Der Weiterausbau der Strecke Tiefenbach-Furka war unser Auftrag, für mich Neuland und harte Knochenarbeit.

Das waren noch Pionierzeiten.

Ja, in jeder Beziehung. Die Vorgaben waren minim. Von Arbeitssicherheit wurde nicht gesprochen. Jeder packte an wo zwei Hände gebraucht wurden. Viele von uns waren keine Baufachkräfte, aber alle hatten viel Enthusiasmus, guten Willen und Freude an der Sache, was nicht immer einfach für die Vorgesetzten war. Die Personen- und Materialtransporte auf die Baustelle erfolgten mit offenen Draisinen: heute unvorstellbar! Für die Unterkunft wurden einfachste Containers zur Verfügung gestellt.

War für dich ein Weitermachen nach dem ersten Einsatz klar?

Ja, denn ich war von der Sache überzeugt und der Teamgeist hat mir gefallen. Nicht im Traum habe ich mir vorstellen können, mit wie vielen Arbeitsstunden, Problemen, Naturereignissen und Zwischenfällen der Weiterausbau bis zur Eröffnung der Strecke nach Oberwald (August 2010) verbunden sein würde. Eine Herkulesaufgabe, die nur dank zahlreichen Arbeitsstunden von Freiwilligen erbracht werden konnte.

Du hast an vielen Stellen deine Spuren hinterlassen. Es scheint, dass die Materie „Holz“ dein Gebiet ist.

Ich bin gelernter Schreiner, somit ist dies naheliegend, dass ich vielseitig interessiert und einsetzbar bin. Für die DFB ist es wichtig, dass die limitierten Ressourcen und Fähigkeiten bestmöglich eingesetzt werden.

Hast du einen speziellen Arbeitsbereich?

Seit einigen Jahren bin ich Verantwortlicher für den Kleinwerkzeug Unterhalt. Diese Arbeit beinhaltet defekte Schaufel-, Pickel- und sonstige Holzstiele zu ersetzen. Ebenfalls zahlreiche Schränke, Tablare, Schubladen, usw. habe ich angefertigt. Viele Stunden verbrachte ich in der Remise Chur, wo bekanntlich die HG 4/4 (ex Vietnam) aufgearbeitet wurde. Auch an den beiden HG 3/4 Nr. 4



und 9 habe ich viele Teile gereinigt und gespritzt. Das Beschrifteten der Hektometer Tafeln (Distanztafeln) zu Hause und montieren auf der Strecke (alle 100 Meter) wurde mir übertragen. Wer mit offenen Augen Einsatz leistet, sieht überall Arbeit in Hülle und Fülle!

Ärgernisse?

Ärgern lohnt sich eigentlich nicht. Aber ja, es gibt verschiedene Punkte, welche ärgerlich sind: die immer strenger und umfangreicher gesetzlichen Vorgaben für unseren Bahnbetrieb sind kostenintensiv und absorbieren die Führungskräfte. Oft scheint mir, dass bei unserer gemächlichen Dampfbahn die gleichen Ellen wie für den TGV angewendet werden. Dazu kommt, dass das sorgfältige Umgehen mit Maschinen und Werkzeugen nicht bei allen ausgeprägt ist und unnötige Kosten verursacht werden!

Was beschäftigt dich, was macht dir Sorgen im Zusammenhang mit der DFB?

Ich reise normalerweise mit dem ÖV nach Realp. Deshalb verfolge ich die weitere Zukunft der Gotthard-Bergstrecke, bzw. deren Fahrplan, mit Interesse. Die Beibehaltung einer attraktiven Verbindung nach Göschenen mit Anschluss ins Urserental, ist für unsere Passagiere sehr wichtig.

Glaubst du, dass wir in Zukunft genügend Freiwillige finden?

Eine schwierige Frage. Wir erleben, wie alle Vereine, dass die Freiwilligenarbeit nicht mehr so viel Stellenwert hat.

Rückblickend: Was sind deine persönlichen Highlights und allenfalls Enttäuschungen?

Die DFB ist wie ein Grossbetrieb. Je nach Neigung und persönlichen Präferenzen können verschiedenste Arbeiten – alleine oder im Team – angepackt werden. Die Einsätze sind somit vielseitig und abwechslungsreich. Persönliche Enttäuschungen stecke ich weg. Mit Spannung erwarte ich die Jungfernfahrt unserer ersten HG 4/4.

Seit ihrer Rückführung von Vietnam sind bald 30 Jahre verflossen! Dass ich mithelfen konnte die „alten Damen“ von Rost und Schmutz zu befreien, erfüllt mich mit Stolz. Das Element Dampf mit seiner Faszination muss für unsere Nachkommen unbedingt erhalten bleiben.

ERFOLGREICHES ZÜRI FÄSCHT 2016

Heinz Hurter, ständiger Mitarbeiter für Werkzeugunterhalt

Viele Freiwillige machen neben ihrem Job an der Bahn auch mächtig Reklame und gewinnen Mitglieder, so auch die Angehörigen der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus.

Nach weiteren 3 Jahren waren wir am Züri Fäscht 2016 wieder mit einem Stand mit Kaffee und Kuchen auf dem Lindenhof präsent. Ein grosser Erfolg war uns beschieden. Die Einnahmen aus dem Verkauf und die diversen Spenden haben wir der Stiftung einbezahlt. Wir freuen uns auf 2019.



Der steile Zugang von der Strasse zur DFB-Remise in Gletsch hat eine neue, stabile Treppe erhalten. Die Benutzer des Betriebs wissen dies sicher zu schätzen und danken allen am Bau Beteiligten.

Bild von Norbert Kaufmann



OBERBAYERN

REISEBERICHT „SCHWARZWALD-BAHNEN“

Von Siegfried Weber

Dieses Jahr lud unser Sektionspräsident Hans Berger zu einer Reise unter dem Thema „Schwarzwald – Bahnen“, ein und so ging es am Sonntag dem 26. Juni mit 12 Teilnehmern vom Münchener Hauptbahnhof bis Ulm, weiter auf der größtenteils eingleisigen nicht elektrifizierten 133,8 km langen Donautalbahn bis Immendingen.

Seit 1901 ist die Donautalbahn in Verbindung mit der Höllentalbahn Teil der überregionalen Eisenbahnverbindung von Ulm nach Freiburg im Breisgau.

Am frühen Abend wurde St. Georgen im Schwarzwald erreicht. Am Montag ging es von St. Georgen auf der Schwarzwaldbahn bis Singen. Erbaut wurde die Schwarzwaldbahn in den Jahren 1863 bis 1873 nach den Plänen von Robert Gerwig und gilt noch heute als ein Meisterstück einer Gebirgsbahn. Verbindet sie doch auf 149 km Streckenlänge ohne Spitzkehren Offenburg mit Singen durch 39 Tunnel und einem Viadukt in Hornberg mit einer Maximalsteigung von 20 Promille bei 448 m Höhenunterschied. Sobald wurde auch unser Ziel Schaffhausen erreicht. Nach Besichtigung des Wasserfalles und des Schlosses Laufen wurde die Rückfahrt vom Neuhausen Badischer Bahnhof auf der Rheintalbahn angetreten. Die im Jahr 1855 auf Normalspur umgebaute Rheintalbahn verläuft in Baden Württemberg mit ihrer 270,7 km zweigleisiger Streckenlänge von Mannheim über Heidelberg nach Basel Bad Bf. und wird auch Oberrheinbahn genannt. Die Rückfahrt wurde über Offenburg nach St. Georgen angetreten. Am Dienstag führte uns die Fahrt auf der Schwarzwaldbahn nach Triberg. Dort wurden die 160 Meter hohen Wasserfälle besichtigt. Der Fluss Gutach stürzt hier in sieben Fallstufen zu Tal. Eine Wanderung auf den Bahnerlebnispfaden spiegelte die ereignisreiche und spannende Geschichte der Schwarzwaldbahn in den interessantesten Streckenabschnitten wider. Am Mittwoch war der Besuch der Turmbergbahn in Karlsru-

he-Durlach angesagt. Die von Ingenieur Karl Müller aus Freiburg geplante und am 1. Mai 1888 eröffnete Turmbergbahn mit einer Streckenlänge von 315 m bei 100 m Höhendifferenz, einer Spurweite von 1000 mm und einer max. Steigung von 36,2 % gilt auch heute noch als die älteste fahrbereite Standseil-Zahnradbahn Deutschlands. Der Wasserballast-Antrieb ersetzte man im Jahr 1966 durch neue Wagen mit elektrischem Antrieb. Die Karlsruher Straßenbahn brachte uns zurück in die Innenstadt. Die Stadtbahn ist eine Zweisystem-Straßenbahn. Sie kombiniert die innerstädtische Straßenbahn mit einer S-Bahn-artigen Erschließung der Region. Nach dem Besuch des Karlsruher Schlosses mit der Parkeisenbahn wurde die Heimreise angetreten. Am Donnerstag ging es auf der Höllentalbahn bis nach Freiburg. Eisenbahningenieur Robert Gerwig vollendete die im Mai 1887 eröffnete Höllentalbahn Freiburg – Neustadt, Durchbindung bis Donaueschingen im August 1901, mit einer max. Steigung von 1:18 als steilste Hauptbahn Deutschlands. Die größtenteils eingleisige 76,2 km lange Strecke führt von Freiburg im Breisgau, 268 m.ü.NN durch das Höllental nach Donaueschingen auf 885 m.ü. NN durch 14 Tunnel mit einer Länge von insgesamt 2355 Meter, sowie über das 40 m hohe und 224 m lange Ravenna Viadukt. Über die Höllentalbahn ging es am Abend zurück. Am Freitag war die Sauschwänzlebahn das Ziel. Abfahrt des Dampfzuges Richtung Weizen und retour nach Blumberg-Zollhaus. In einem B4yg-Wagen zog uns die 1'D1'h2 Dampflok 262 über die in den Jahren 1887 bis 1890 gebaute 25,8 km lange Wutachtalbahn, wegen Deutschlands einzigem Kreiskehrtunnel auch Sauschwänzlebahn genannt. Die Strecke mit 231 m Höhendifferenz verläuft durch 6 Tunnel, davon ein Kehrtunnel sowie ein Kreistunnel von insgesamt 5015 Meter, sowie über 4 Viadukte mit insgesamt 776,7 Meter durch das Wutachtal. Besonders sehenswert sind das aus Konstanz stammende am Bahnhof Blumberg-Zollhaus wiederaufgebaute und am 1. Mai 1999 eingeweihte „neue alte“ historische Reiterstellwerk sowie ein im Güterschuppen untergebrachtes Eisenbahnmuseum.

Am Samstag wurde nach fünf erlebnisreichen Tagen die Heimreise von St. Georgen über die Donautalbahn angetreten.

Bilder von Siegfried Weber von links nach rechts

Schloss Laufen am Rheinfall mit S-Bahn auf der Bahnbrücke

Wagen der Standseilbahn auf den Turmberg in Karlsruhe-Durlach

Reiterstellwerk im Bhf. Zollhaus Blumberg der Wutachtal-Bahn





CLUB GRAND HÔTEL & PALACE

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

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

Tradition und Qualität

Mehr als 100 Mitglieder

Möchten auch Sie dazugehören?

UNSERE MITGLIEDER IM GOMS

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

freuen sich auf Ihren Besuch!

Unser Tipp:

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

WWW.CLUBGRANDHOTELPALACE.CH

Impressum:

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

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

Sektionsnachrichten :

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

Herstellung, Druck:

Zofinger Tagblatt AG
Medien- und Printunternehmen
Henzmannstrasse 20
CH-4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
Steinacherstrasse 6
CH-8910 Affoltern a.A.
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Erscheinungsweise:

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

Abonnement :

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:

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

Rabatte:

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



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

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

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

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

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an die folgende Adresse:

Furka-Bergstrecke
Herr Hansjürg Krapf
Personalchef DFB AG
Rosenaustrasse 6
CH-9200 Gossau
Telefon: +41 71 385 54 06
Mobile: +41 79 232 42 43
personaldienst@dfb.ch

ANGETROFFEN



1



2



3



4



5



6



7

1. Barbara Mühlebach von Küttigen, gelernte Pharmaassistentin. An der DFB im Verkauf tätig. Angetroffen in Oberwald.
2. Cilly Jauch (rechts), Leiterin Buffet Furka, und ihre Stellvertreterin Romy Gamma
3. Michael und Roswitha Appelt, Verkauf in Oberwald
4. Fiore, Koch in Realp, angetroffen in Oberwald anlässlich der GV DFB AG; ein in der Schweiz aufgewachsener Römer
5. Rudolf Rauscher auf der Furka; von Rheineck, Logistik
6. Peter Fietz, Gästebetreuer, Wagenreiniger, Schneeräumer; kam vor drei Jahren über Freiwillige der CS zu uns; getroffen auf der Furka
7. Monika Baumann von Wassen, Köchin in Realp

Bilder von Ruedi Traub



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

- ① **DVD-Film «Furka-Dampfbahn»** (Erschienen 2015) EK-Verlag / Suder Filmproduction, 58 Minuten Spielzeit; Kommentar wahlweise in Deutsch, Französisch und Englisch **CHF 39.80**



Schmuck-Blechdosen mit aufgedruckten Dampfbahn-Fotos gefüllt mit Biskuits «Kambly Bretzeli» (Inhalt 80 g); Masse 12 x 12 cm (quadratisch) **CHF 19.80**

- ② SW-Foto mit zwei Dampfzügen in Gletsch (um 1930)
③ Farbfoto mit Dampfzug auf der Steffenbachbrücke



Farbe 

- ⑤ **Sporttuch** dunkelgrau Microfaser, Grösse 60 x 120 cm; schnelltrocknend; mit unauffälligem Prägedruck des DFB-Schriftzuges; verpackt in kleiner Tasche mit Foto «Dampfzug in Gletsch» und Reissverschluss; Taschen-Rückseite offen mit Netz **CHF 28.50**



- ④ **Küchentuch** (Halbleinen); Grundfarbe beige, Grösse 50 x 85 cm Es sind in Rot ein Dampfzug und das Firmensignet der DFB eingewoben Schweizer Erzeugnis (Appenzell), waschbar bei 95 Grad Celsius **CHF 16.00**

Besuchen Sie unseren WebShop
www.dfb.ch/shop



- ⑥ **Dampflok** HG 2/3 Nr. 6 «Weisshorn» **CHF 870.00** Lieferbar Ende 2016 (geringe Neuauflage)



- ⑦ **Personenwagen** 2.Klasse (B 2204, 2206 und 2210) **CHF 68.00**

Bemo-Modelleisenbahn (H0m)
Die Wagen sind ab Lager lieferbar.



- ⑧ **Niederbordwagen** (X 2940 und 2948) **CHF 43.00**



- ⑨ **Personenwagen** 2.Klasse «Steam Pub» mit Gastronomie (WR-S 2227) **CHF 74.00**

⑩ **Kombi**

Masse der Servietten: 16 x 16 cm (gefalzen)



⑪ **Kombi-Aktionspreis CHF 13.00**

Serviettenhalter aus Buchenholz in der Form einer Dampflokomotive Holz 100% FSC; Dicke ca. 10 mm Grösse 15 x 7 x 10 cm (LxBxH); mit Laser-Gravur des DFB-Firmensignets

⑩ Halter ohne Servietten **CHF 9.00**
⑪ Halter mit 20 Papierservietten **Kombi-Aktionspreis CHF 13.00**

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

Artikel Nr.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Stückzahl											

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DADF 3/2016

Bestellung im WebShop: www.dfb.ch/shop
Per E-Mail: souvenir@dfb.ch

Oder Talon senden an: DFB Souvenirhandel, Bahnhof SBB, CH-8718 Schänis
Telefon: 0848 000 144 (vom Ausland +41 848 000 144)

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

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

Telefon-Nummer oder E-Mail-Adresse für Rückfragen