

dampf an der furka



**FROHE WEIHNACHTEN
&
EINEN GUTEN RUTSCH
INS JAHR 2019!**



Saison-
rückblick
2018



Viel Arbeit
für den
Löschzug

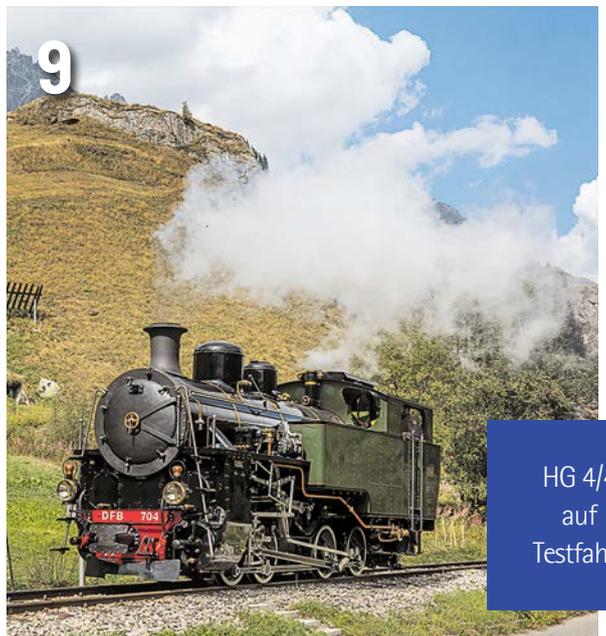
6

4



Neues
Wasser-
kraftwerk

15



HG 4/4
auf
Testfahrt



Actuel dès 19



Sektionen ab 24

Impressum 35

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2019 04.01.2019

Erscheint
Mitte Februar

Ausgabe 3/2019 26.07.2019

Erscheint
Ende August

Ausgabe 2/2019 26.04.2019

Erscheint
Anfang Juni

Ausgabe 4/2019 11.10.2019

Erscheint Mitte
November



Editorial

Von Ruedi Traub

Was vielerorts in der Bilanz über den schönen Sommer zu hören war, gilt auch für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Wir hatten gute Frequenzen. Geschäftsleiter Urs Züllig legt in diesem Heft eine erste Saisonanalyse vor.

Die neue Dampflokomotive HG 4/4 hat die ersten Tests erfolgreich absolviert. Einer baldigen Zulassung für öffentliche Fahrten steht nichts im Weg. Es gab aber auch einige Schwierigkeiten, die zum Glück glimpflich verliefen. So machte sich am 25. September am oberen Senntumstafeltunnel eine Diesellokomotive selbständig und kam dann durch Entgleisung zum Stillstand. Personen kamen nicht zu Schaden. Auch gab es am 21. September oberhalb Oberwald einen kleinen Flurbrand, welcher durch unsere Feuerwehr mit Hilfe von Profis der Stützpunktfeuerwehr Goms gelöscht werden konnte.

In diesem Heft schauen wir auch über unsere Bahn hinaus: So ging das neue Kleinkraftwerk Gletsch-Oberwald in Betrieb. Auf die Frage an die FMV (Forces Motrices Valaisannes = Walliser Elektrizitätswerke) betreffend Restwasser des Roten gab es folgende Antwort: «Die Ausbauwassermenge des Kraftwerkes ist auf 5,7 Kubikmeter pro Sekunde ausgelegt». Während der Betriebsaison sollte also genügend schäumendes Wasser durch die Rottenschlucht sprudeln.

Nach längerer Pause erscheint wieder ein Kochrezept, nämlich Schnitzel nach Walliser Art. Und noch ein Seitenblick: Der vordere Teil des Rhonegletschers wird im Sommer durch Tücher zugedeckt. So wird der jährliche Bau der Gletschergrotte gewährleistet. Sie gehört der Familie Carlen, der auch das Hotel «Belvédère» gehört, welches allerdings zurzeit geschlossen ist.

Comme partout ailleurs, ce bel été a eu un impact positif sur le bilan de la Ligne Sommitale de la Furka. Nous avons eu une excellente fréquentation. Notre directeur Urs Züllig présente ici une première analyse de la saison.

La nouvelle locomotive à vapeur HG 4/4 a passé avec succès ses premiers tests. Plus rien ne s'oppose à une proche autorisation d'effectuer des courses publiques. Il y a aussi eu quelques petits problèmes, mais heureusement sans gravité. Ainsi, le 25.9, une locomotive Diesel a choisi la liberté au tunnel supérieur de Senntumstafel, et s'est immobilisée suite à un déraillement, sans accident de personne. Le 21 septembre, un petit feu de prairie au-dessus d'Oberwald a été éteint par nos pompiers, avec l'aide des pompiers professionnels de la vallée de Conches.

Jetons aussi un coup d'œil au-delà de notre train: la nouvelle petite centrale électrique Gletsch-Oberwald est entrée en service. À notre question au sujet du débit résiduel dans le Rhône, les FMV (Forces Motrices Valaisannes) ont répondu: «Le volume d'eau utilisé par la centrale est limité à 5,7 mètres cube par seconde». Il devrait rester assez d'eaux bouillonnantes dans les gorges du Rhône pendant notre saison d'exploitation.

Après une longue pause, voici de nouveau une recette de cuisine, l'escalope à la Valaisanne. Et encore un regard de côté: La partie antérieure du glacier du Rhône est recouverte de toile en été. C'est ce qui permet, année après année, la reconstruction de la Grotte de glace, propriété de la famille Carlen, à qui appartient aussi l'Hôtel «Belvédère», actuellement fermé.

Titelbild von
Jürg Bolliger

Die HG 3/4 Nr. 4 ist mit dem roten Zug im grünen Nadelwald zwischen Gletsch und Oberwald unterwegs.



Die Saison 2018 im Rückblick

Ein heisser, ereignisreicher Sommer

Von Urs W. Züllig, Geschäftsleiter DFB AG

Bei Niederschrift dieser Zeilen sind die Erinnerungen noch ganz frisch: Auch ohne die detaillierten Analysen und Auswertungen abzuwarten, lässt sich festhalten, dass 2018 als erfolgreiche Saison in die Geschichte der DFB eingehen wird.

Der nicht enden wollende Sommer 2018 mit fast immer guten Wetterprognosen hat der DFB einen erfolgreichen Sommer mit einem deutlichen Zuwachs an Passagieren, einer besseren Auslastung der Züge und als Folge davon höheren Einnahmen nicht nur im Bahngeschäft sondern auch bei Souvenirhandel und Gastronomie verholten. Welcher Anteil davon der gezielten Marktbearbeitung und welcher dem Wetterglück zufällt, ist schwierig abschätzbar. Sicher ist nur, dass wir nicht jedes Jahr mit soviel Rückenwind rechnen können und damit unsere eigenen Marketinganstrengungen rasch und nachhaltig ausbauen müssen.

In den fahrplanmässigen Zügen konnten wir, je nach Streckenanschnitt, bei den Passagieren ein Plus von 10 Prozent verbuchen. Dies gilt sowohl für die erste als auch die zweite Klasse. Interessanterweise hat die Anzahl gratis beförderter Kinder / Jugendlicher bis 16 Jahre stark zugenommen. Hingegen blieb die Anzahl beförderter DFB Mitarbeiter wie seit Jahren praktisch auf dem gleichen Niveau. Auch im Charterverkehr konnten wir die Einnahmen steigern und das Budget übertreffen - die Passagierzahl spielt dort wegen der pauschalen Abrechnung nur eine statistische Rolle.

Selbst der erstmalige, komplette Ausfall des fahrplanmässigen Verkehrs am Freitag 28. September 2018 (infolge Entgleisung Lok 61) konnte gut bewältigt werden. Dank der Daten aus dem Reservationssystem war es möglich, die Mehrzahl der für den Tag gebuchten Passagiere am Vortag zu kontaktieren und zu informieren. 26 „gestrandete“ Passagiere wurden vor Ort durch das für den Tag eingeteilte Zugpersonal mit Kaffee / Gipfeli und einer Depotführung bei Laune gehalten. Die meisten Gäste konnten umgebucht werden, entweder bis Ende Saison, oder dann für die Saison 2019.

Der 25. Jahrestag der Betriebsaufnahme zur Station Furka wurde mit drei sonntäglichen Musik Events verschiedener Stilrichtungen vor Ort gefeiert. Die erste Bauetappe der Wagenremise Realp konnte erfolgreich ausgeführt werden.

„Tour de Suisse“ und erfolgreiche Inbetriebsetzung der HG 4/4 704

Der Zuwachs im Bestand der betriebsfähigen Dampfloks der DFB sorgte diesen Sommer für viel mediale und andere Aufmerksamkeiten. Nach einem offiziellen Festakt zur Fertigstellung der Lok und zwei sehr gut besuchten Tagen der offenen Werkstatttore in Uzwil stattete die HG 4/4 704 auf dem Weg nach Realp den Raildays im Verkehrshaus der Schweiz einen Besuch ab. In Realp angekommen, begannen die intensiven Test- und Einstellarbeiten im Rahmen des Inbetriebsetzungsprogramms. Bald zeigte sich, dass die Männer um Jakob Knöp-



Bild von
Urs W. Züllig

Umsteigen in Gletsch war diesen Sommer zeitweise unumgänglich, weil die Dampfzüge wegen Waldbrandgefahr nicht nach Oberwald fahren konnten



fel und Markus Staubli ganze Arbeit geleistet hatten. Die neue Lok läuft wie eine „Nähmaschine“ und entwickelt dank des Vorgelegtes „System Winterthur“ einen ganz eigenen Sound. Mittlerweile konnten die umfangreichen Bremsproben, Lastfahrten und Einstellarbeiten sowie die Kesselinspektion erfolgreich absolviert werden. Unser neues Bijou hat dabei das künftige Wirkungsfeld mit Fahrten bis nach Gletsch und Oberwald kennengelernt und auch schon Kontakt mit dem ersten Schnee gemacht. Damit steht der formellen Zulassung der Lok durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) für den kommerziellen Einsatz nichts mehr im Weg. Im Winter werden noch Nacharbeiten aufgrund während der Probefahrten gewonnener Erkenntnisse ausgeführt. Parallel dazu können nun die Personalaus- und Einsatzplanung für die kommende Saison an die Hand genommen werden. Mehr dazu in einer der nächsten Nummern dieses Magazins.

Substanzerhaltung der Bahnanlage

Auch 2018 waren die Baugruppen vor der Saison, ausserhalb der Betriebstage und in reduziertem Umfang während des Betriebs fleissig im Einsatz. Das Bauprogramm 2018 zur Substanzerhaltung und -erneuerung konnte weitestgehend abgearbeitet werden. Nebst zahlreichen kleineren Unterhaltsmassnahmen stand wie jedes Jahr die Gesamterneuerung von 300 Metern Zahnstangen Streckengleis an.

Im Scheiteltunnel wurde ein weiterer Abschnitt mit 40 Tonnen Gunit gesichert, ebenso konnten Sicherungsmassnahmen an einem Stützwerk im Bereich der Furkareuss in Angriff genommen und ein Stützwerk im Bereich der Wasserfassung II mit Originalsteinen wieder naturgetreu verkleidet werden.

Ereignis mit Lok HGm 4/4 61

Die Saison 2018 hat uns wieder einmal drastisch vor Augen geführt, welche Gefahren rund um einen Bahnbetrieb und auf Baustellen lauern. Aus noch ungeklärten Gründen entgleiste die von der MGBahn eingemietete, dieselelektrische Lokomotive HGm 4/4 61 unterhalb des Senntumstafeltunnels III in Fahrtrichtung Realp. Die Lok hat sich im Rahmen eines Baueinsatzes, nach Abstellen zu einem unbekanntem Zeitpunkt selbständig gemacht und ist nach rund 600 Metern durch Entgleisung zum Stehen gekommen. Personen kamen glücklicherweise keine zu Schaden.

Zwecks eingehender Abklärung des Ereignisses wurde die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST angeboten. Wegen der aufwendigen und anspruchsvollen Bergung der Lok durch die Fachspezialisten der MGBahn zusammen mit DFB Mitarbeitern und den Wiederherstellungsarbeiten am Gleiskörper musste der fahrplanmässige Betrieb am Freitag 28.9. ausfallen. Ab Samstag 29.9. konnte der Betrieb, auch dank der Schwesterlok HGm 4/4 62 der MGBahn, wieder im normalen Umfang aufgenommen werden.

Beim Walzen der Niveaueinstellungen der Schweigstrasse wurde ein Mitarbeiter unglücklich durch eine ausschlagende

Deichsel am Kopf getroffen. Der Patient wurde von der REGA zur Abklärung ins Spital Altdorf geflogen. Glücklicherweise lautete die Diagnose dann auf eine leichte Hirnerschütterung und der Mitarbeiter konnte mit verordneter Ruhe nach Hause entlassen werden. Über die Trockenheit und die Probleme, welche sich daraus für den Bahnbetrieb in der Betriebssaison 2018 ergeben haben, berichtet Mark Theiler in einem separaten Beitrag auf Seite 6.

Fazit: Die DFB hat diesen Sommer sehr viel Glück gehabt. Wir müssen uns einfach bewusst sein, dass wir es mit einer echten Bahn zu tun haben. Unsere Mitarbeiter sind eine sehr heterogene Truppe. Wir haben je nach Fachgebiet Profis, welche gegen die von Routine ausgehenden Gefahren wachsam bleiben müssen. Dann haben wir eine grosse Anzahl Freiwilliger, die ungewohnte oder mindestens selten ausgeführte Tätigkeiten ausüben – dort müssen wir die korrekte Ausführung der Arbeiten mit einem besonderen Augenmerk auf die damit verbundenen Gefahren im Auge behalten resp. gezielt schulen.

Damit sind wir beim Thema Sicherheitskultur angelangt. Mit einer offenen Kommunikation streben wir an, nicht nur aus Unfällen, sondern auch aus kritischen Situationen und Beinahe-Unfällen („Kampagne Schwein gehabt“) die nötigen Lehren zu ziehen, Verbesserungen anzubringen und Unfälle zu vermeiden, bevor sie passieren. Das Instrument dazu ist die Ereignismeldung.

Die Arbeit geht weiter

Unmittelbar nach Saisonschluss beginnen wie alle Jahre die Einwinterungsarbeiten jeweils mit dem Höhepunkt des Rückzugs der Steffenbachbrücke in die Winterstellung. Dieses Jahr sind zusätzlich diverse Schäden des strengen Lawinenwinters zu beseitigen. In der ganzen Organisation ist die obligate Saisonauswertung angesagt – die Eindrücke der Saison sind dann noch frisch und können so optimal in Korrektur- und Verbesserungsmassnahmen für die Saison 2019 einfließen.

Im Rollmaterialbereich werden aufgrund der Revisionsfähigkeiten und des Zustands der Fahrzeuge das Arbeitsprogramm für den Winter sowie die Arbeitstage geplant. Da auf die kommende Betriebssaison die Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung anstehen, haben das Sicherheitsteam sowie die beteiligten Abteilungen bis Ende 2018 noch einiges an Papieraufgaben zu bewältigen.

Dank

Individuelle Reaktionen von glücklichen Fahrgästen sowie die Kundenbefragung lassen darauf schliessen, dass es den DFB Fronis auch 2018 wiederum gelungen ist, unseren Passagieren einzigartige Erlebnisse zu bieten. Dafür gebührt allen Mitarbeitern mein uneingeschränkter Dank für das grosse und ausdauernde Engagement. Mit in den Dank eingeschlossen sind auch unsere grosszügigen Unterstützer und Sponsoren, ohne die unser einmaliges Kulturgut nicht weiterleben kann.



Extreme Trockenheit

Viel Arbeit für Brandbekämpfer

Von Mark Theiler, Medienverantwortlicher DFB AG

Der Dampfbetrieb der DFB zwischen Oberwald und Gletsch musste in diesem Sommer über längere Zeit eingestellt werden. Grund war die Wald- und Flurbrandgefahr wegen der extremen Trockenheit. Die Fahrgäste konnten dennoch transportiert werden.

Die extreme Trockenheit hat die Mitglieder des DFB-Löschzuges dieses Jahr vor besondere Herausforderungen gestellt. Insbesondere die tägliche Beurteilung der Situation verlangte viel Erfahrung und Ortskenntnisse. Es war nicht immer einfach, aus dem Wetterbericht und der Waldbrandgefahrenstufe die richtige Entscheidung zu treffen. Über die ganze Saison verzeichnete die DFB entlang ihrer Strecke neun Brände, wovon zwei auf der Urner Seite. Diese wurden ebenfalls von der Löschmannschaft mit dem vorhandenen Strassenanhänger gelöscht.

Das Brandbekämpfungskonzept, das 2010 im Hinblick auf die Eröffnung des letzten Streckenabschnittes auf Walliser Seite durch Lärchen- und Tannenwald erarbeitet wurde, hat sich bewährt. Auch die Einsätze der Jugendfeuerwehr Zürich/Dietikon war eine grosse Hilfe. Die jungen Brandbe-

kämpfer fuhren nicht nur mit dem Löschzug mit, sondern postierten sich teilweise auch entlang der Strecke.

Die Einsätze der DFB-Löschzugcrew waren nicht immer einfach, wie der Bericht über einen Flurbrand am 13. Juli morgens zwischen Oberwald und Gletsch zeigt. Ein über einer rund fünf Meter hohen, senkrechten Felswand ausgebrochener Brand konnte nur nach mühsamem Hochklettern unter Kontrolle gebracht und gelöscht werden. Die in der Zwischenzeit eingetroffene lokale Feuerwehr seilte sich von der Strasse zum Brandherd ab und löschte noch vorhandene Glutnester. Die Strasse Oberwald – Gletsch wurde für diesen Einsatz für längere Zeit gesperrt.

"Dank des engagierten Einsatzes aller Beteiligten – allen voran der beiden Lokführer – konnte der Brand durch unsere Mittel unter Kontrolle gebracht werden. Dies in einem äusserst schwer zugänglichen Gebiet", bilanziert Hans Aeschlimann, der Verantwortliche für den Streckenbrandschutz, die Situation. "Mit einem solchen Einsatz stossen wir klar an unsere Grenzen. Und zwar personell und technisch", fügt er selbstkritisch hinzu.





Logistische Herausforderung

Die Trockenheit hatte dann auch zur Folge, dass der Kanton Wallis für das ganze Kantonsgebiet die Waldbrandgefahrenstufe 6 (= absolutes Feuerverbot im Freien) verhängte. Dies bedeutete nach internen DFB-Richtlinien, dass der Dampfbetrieb zwischen Oberwald und Gletsch erstmals in der Geschichte der DFB über längere Zeit eingestellt werden musste. Die Traktion der Reisezüge erfolgte mit der Diesellok HGM 4/4. Das Ganze hatte auch Auswirkungen auf die Einsatzpläne von Fahrzeugen und Personal.

Um den Fahrbetrieb aufrecht zu erhalten, wurden zwei verschiedene Systeme angewendet. Im Einzugsbetrieb wurden in Gletsch die Loks gewechselt. Beim Mehrzugbetrieb mussten die Gäste in Gletsch den Zug wechseln.

Zum Brandschutzkonzept der DFB gehört auch eine Sprinkleranlage (BLA) die zwischen Km 41,8 und Km 44 entlang der Strecke kurz vor Oberwald installiert ist. Die BLA ist ein unverzichtbarer Bestandteil des Brandschutzkonzeptes und hat sich auch in diesem Jahr bewährt. Als die Dampflok zwischen Oberwald und Gletsch noch eingesetzt werden durften, wur-

de die Strecke in den besonders brandgefährdeten Bereichen mit der vorhandenen Sprinkleranlage ausgiebig befeuchtet.

Das Wasser dazu stammte aus zwei nahegelegenen Bergbächen. Jeder bergwärts fahrende Dampfzug wurde zudem – mit einigem Abstand – von einem Löschzug mit speziell ausgebildetem Personal begleitet. Dieser verfügt über einen Wasservorrat von 1000 Litern und eine Motorspritze.

Junge Feuerwehrleute

Erstmals diese Saison wurden wir durch die Jugendfeuerwehr Zürich/Dietikon unterstützt. An sechs Wochenenden übernahm diese die Löschbegleitung auf dem Löschwagen und erleichterten damit die Einsatzplanung. Die jungen Leute waren durchwegs sehr motiviert und mit vollem Einsatz bei der Sache.

Zwei der Jugendlichen wollen sich in Zukunft als freiwillige Helfer bei der DFB engagieren. Am ersten und letzten Einsatztag der Jugendfeuerwehr, am 14. Juli und am 9. September, mussten die Jugendfeuerwehr je einen Brand löschen. Auf Grund der guten Erfahrungen werden diese Einsätze im nächsten Jahr weitergeführt.

Bilder von
Patrick Smit

Einsatzbereite Löschtruppe unterhalb des Kehrtunnels Gletsch

Die Spuren des Brandfalles vom 13. Juli

Die Equipe vor dem DFB-Löschzugwagen

Mitglieder der Jugendfeuerwehr Zürich/Dietikon auf der Lok Weisshorn





Neue Marketingstrategie

Die DFB verschafft sich Gehör – in den sozialen Medien

Von Mark Theiler, Medienverantwortlicher DFB AG

Die sozialen Medien wie Twitter und Instagram oder Mobile Apps erleichtern einiges, um gezielt möglichst viele Personen und Gruppierungen zu erreichen. Auch unsere nostalgische Bahn setzt auf die neuen Kommunikationskanäle.

Um eine Präsenz in den sozialen Medien kommt heute niemand mehr herum – auch die DFB nicht. Derzeit laufen grosse Bemühungen, Terrain aufzuholen. Der Ausbau der Social Media ist ein zentrales Element der neuen Marketing-Strategie der DFB AG.

"Mit den neuen Kanälen können wir unsere Fans und Kunden ungezwungen in kurzen Häppchen mit Ereignissen aus dem aktuellem Geschehen versorgen und sie mit ausgegrabenen und längst Vergessenem unterhalten", sagt Marc Aeschlimann, der neue Verantwortliche für Social Media-Belange bei der DFB AG. Man habe so zeitnah die Möglichkeit léger über das zu berichten, was vor und hinter den Kulissen so passiere.

Bilder und kurze Texte

Eine der populärsten und von der DFB bereits genutzte Form, eine Botschaft an den Mann und an die Frau zu bringen, ist der Kurznachrichtendienst Twitter. Das seit 12 Jahren existierende Netzwerk hat derzeit weltweit über 300 Millionen

Nutzer. Neuen Schub erhielt Twitter vor rund einem Jahr, als die maximale Zeichenzahl pro Nachricht von 140 auf 280 verdoppelt wurde.

Mit der Twitter-Nachricht verknüpfen kann man auch ein kurzes Video oder vier Bilder, geradezu ideal für ein bildträchtiges Sujet wie die DFB. Wer bei Twitter mitmachen will, muss sich anmelden und sich als Follower bei anderen Twitter-Kunden anklicken. Die Popularität eines Twitter-Kontos wird also an der Anzahl Follower gemessen. Die Relevanz eines Tweets (einer Twitter-Meldung) zeigt sich anhand der Likes, die man erhält, oder anhand der Retweets (des erneuten Versandes via eigenes Konto).

Etwas jünger und mit einer Milliarde Nutzern weltweit noch populärer ist die Fotocommunity Instagram. Hier sind Nachrichten mit bis zu zehn Bildern oder Videos und Text im Umfang von gegen 1000 Zeichen pro Nachricht möglich. Auch hier ist die DFB inzwischen vertreten und hat einen Wettbewerb ausgeschrieben. Dabei galt es, die Lieblingsbilder auf das Instagram-Seite der DFB hochzuladen.

Beliebte App

Unverzichtbar für DFB-Anhänger ist inzwischen die App der Sektion Ostschweiz des Vereins Furka-Bergstrecke geworden. Die App kann via App-Store aufs Handy geladen werden. Beinahe täglich füttert dieser Kanal die Abonnenten mit einem Stimmungsbild vom Betrieb oder versorgt sie mit den Neuigkeiten über die Testfahrten der HG 4/4 Nr. 704. Auch den Witz des Wochenendes möchte man nicht mehr missen.

Gehör verschaffen kann man sich als touristisches Unternehmen auch mit Einträgen und Bewertungen bei Tripadvisor oder auf Google mit Rezensionen. Auch hier hat es bei der DFB noch Luft nach oben.

"Social Media ist ein gutes, modernes Feld, um informative, spannende und auch mal nicht ganz ernstgemeinte Unterhaltung mit nicht aufgedrängtem Werbecharakter zu bieten", meint der DFB-Social Media-Verantwortliche Marc Aeschlimann. "Die sozialen Medien sind eine ideale Plattform, auf der unsere Gäste ihren Freunden und Followern zeitnah ihre Begeisterung über das was sie gerade bei der DFB erleben, bildlich und textlich weitergeben können", sagt auch DFB-Geschäftsleiter Urs Züllig.

<https://de-de.facebook.com/furkadampf/>

http://www.twitter.com/dfb_ch

http://www.instagram.com/dfb_ch





Test mit neuer Dampflok

Die HG 4/4 Nr. 704 macht sich gut

Vom Team der Dampflok-Werkstätte Uzwil

Die Tests mit der Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704 sind weit fortgeschritten. Dank der Bauart hat die Vierkuppel-Maschine einen besonders ruhigen Lauf.

Nachdem die Lok Anfang Juli zum ersten Mal angefeuert und zum ersten Mal selbständig rollte, durfte sie zwei Wochen später die Strecke Richtung Tiefenbach erkunden. Erfreuliches Fazit dieser ersten Versuchsfahrten war, dass die beiden Triebwerke einwandfrei liefen und kein Gleitlager warm wurde. Beim Einregulieren der Steuerung der Adhäsions-Dampfmaschine ergab sich eine Längenabweichung, die grösser war als die dafür vorhandenen Einstellmöglichkeiten. Die beiden Schieberstangen mussten zur Bearbeitung in die dafür besser eingerichtete Dampflok-Werkstätte Uzwil transportiert werden.

Die angepassten Teile wieder eingebaut, standen verschiedene weitere Testfahrten zur Funktionsprüfung an. Diese wurden mit der Lok alleine, mit leichter und dann gesteigerten Last bis zur maximalen Anhängelast von 70 Tonnen auf der Strecke Realp – Tiefenbach durchgeführt. Die bei diesen Versuchen ermittelten Werte wurden ausgewertet und stellten die Basis für die weiteren Einstellungsanpassungen. Dabei musste auch immer wieder berücksichtigt werden, dass sich die technischen Aspekte wie Federeinstellung und Eingriffsverhältnis von den bisher auf der Furka verkehrenden Dampflokomotiven unterscheiden.

Bremstests

Da die HG 4/4 in der Schweiz nie verkehrte, wird sie durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als neue Lok betrachtet,

für die eine Typenzulassung notwendig ist. Dafür musste eine sehr umfangreiche Brems- und Stabilitäts-Rechnung in Auftrag gegeben werden. Die Firma Stadler Rail überprüfte als Gutachter diese beiden Berechnungen. Zusammen mit vielen anderen Dokumenten wurden diese dem BAV eingesandt. Nach deren Überprüfung wurde eine befristete Betriebsbewilligung erteilt, mit welcher Testfahrten durchgeführt werden dürfen.

Für eine Neuzulassung sind viel umfangreichere Bremstests nötig, entsprechend werden diese dann bei der zweiten HG 4/4 etwas einfacher sein. Auch sind die heutigen Vorgaben für moderne Fahrzeuge ausgelegt und nicht auf alte Dampflokomotiven ausgerichtet. Dies macht die Umsetzung der Tests auch nicht immer einfacher. Welche neue Lok hat heute noch eine Handspindelbremse? Unsere HG 4/4 schon.

Die abschliessenden Bremstests konnten Anfang September in zwei Tagen erfolgreich durchgeführt werden. Für diese Tests konnte auf die technische Einrichtung der RhB zurückgegriffen werden und sie standen unter der Leitung des Gutachters von Stadler Rail.

Da die Lok auch für den Betrieb auf MGBahn sowie RhB mit maximal 45 Promille Steigung zugelassen werden soll, mussten die Adhäsions-Bremstests auf einem geeigneten Abschnitt durchgeführt werden. Eine solche Strecke findet man zwischen Hospental und Realp mit einer Steigung von 40 Promille. So machte die Lok am 6. September diese Tests auf der MGBahn. Um die fehlenden 5 Promille zu kompensieren, wurden diese mit einem angehängten und unge-



Bild von
Georg Trüeb

Probefahrt mit 70
Tonnen Anhängelast



bremsten Wagen durchgeführt. Die Testfahrten mit 0 Promille konnten im MGB-Bahnhof Realp stattfinden.

Testfahrt gesamte Strecke und Abnahmen

Nachdem die Lok die Strecke bis Tiefenbach schon einige Male absolviert hatte, befuhr man anfangs Oktober die gesamte Furka-Bergstrecke. Diese Fahrt bestätigte die bisherigen positiven Erkenntnisse und man konnte zufrieden nach Realp zurückkehren. Bewährt haben sich auch die vor einigen Jahren neu erstellte und bereits damals auf die HG 4/4 abgestimmte Bekohlungsanlage und der Wasserkran in Realp.

Am 26. Oktober standen dann grosse Momente an. Der Kessel musste, nachdem er in Uzwil kalt unter Druck abgenommen wurde, nun vom Kesselinspektor des SVTI in Betrieb noch abgenommen werden. Dies gelang zum Stolz der Mannschaft ohne Probleme.

Für dieses Jahr zum letzten Mal wurde am 16. Oktober die HG 4/4 Nr. 704 angefeuert. Ein sehr wichtiger Termin stand auf dem Programm, das Bundesamt für Verkehr BAV war für die Abnahme angereist. Die Fahrten bis zum Tunnel Alt-Sennatumstafel III, dem untersten Tunnel von Realp her, mit der Lok am Zugsende stossend verliefen zur vollen Zufriedenheit. Nun sind noch einige Dokumente nachzureichen und dann sollte der definitiven Betriebsbewilligung nichts mehr im Wege stehen.

Zeitplan

Einige Leser fragen sich jetzt vielleicht, wieso die Inbetriebnahme so lange dauert, schliesslich wurde die Lok ja bereits Ende Juni in Realp angeliefert. Einerseits, wie bereits beschrieben, sind die Arbeiten bei einer komplett neuen Typenzulassung um einiges höher als bei einer Inbetriebnahme einer Lok, deren Typ bereits bekannt und zugelassen ist (Beispiel HG 3/4).

Bild von
Martin Horath

Unter Oberleitung im
Bahnhof Realp der
MGBahn



Ein anderer Aspekt, der nicht vergessen werden darf, ist die Verfügbarkeit von Personal und Infrastruktur. Sämtliche Arbeiten werden auf freiwilliger Basis durchgeführt, die Einsätze müssen koordiniert werden. Und für die Fahrten auf der Strecke musste auf den Fahrplanbetrieb, die Baustellen auf der Strecke, aber auch auf das verfügbare Rollmaterial Rücksicht genommen werden. Für die maximale Anhängelast von 70 Tonnen werden doch fünf Vierachser-Personenwagen benötigt. Für die verschiedenen Test- und Messfahrten wurden insgesamt 10 Tage benötigt, was für eine Typenzulassung sehr wenig ist.

Fazit und Ausblick

Das Team um Jakob Knöpfel ist überzeugt, dass mit der HG 4/4 bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein neues Niveau des Fahrkomforts erreicht werden kann. Die von den bisher bekannten Loktypen abweichende Bauart führt zu einem ruhigeren Lauf der Lokomotive.

Nachdem die Lok am 16. Oktober für dieses Jahr zum letzten Mal unter Dampf gesetzt wurde, wird sie in der Werkstätte Realp wieder ausgeacht und gewisse Bauteile werden demontiert. Mit dieser Überprüfung will man den Verschleiss und die Beanspruchung der Bauteile prüfen und kennenlernen. An den neuen Rahmen darf es nicht mehr zu den massiven Schäden kommen, wie sie an den alten festgestellt werden mussten. Auch hat man noch keine Betriebserfahrung mit dieser Lok und sie soll ab dem Jahr 2019 zuverlässig den Dienst an der Furka leisten.

Um den Dienst von Fahrplanzügen übernehmen zu können, sind aber noch umfassende Schulungen des Personals notwendig. Die Bedienung der Lok ist das eine, die Pflege und der Unterhalt der Lok das andere. Genau dies weicht vom bisher bekannten ab und wird noch die eine oder andere Herausforderung mit sich bringen. Auch werden für den Betrieb dieser Lokomotive noch Hilfsmittel bzw. Spezialwerkzeuge notwendig sein.

Die Lok zog bereits die letzten Wochen viele Interessierte von nah und fern an. Sobald sie im fahrplanmässigen Betrieb anzutreffen ist, wird das Interesse noch zunehmen, das ist sicher. Alle Fans von Dampflokomotiven dürfen sich auf 2019 freuen.

Dampflok-Werkstätte Uzwil im Mittelpunkt

Die Standortgemeinde der Dampflok-Werkstätte - Uzwil - stellt jedes Jahr Personen oder Personengruppen, welche besondere Leistungen erbringen ins Scheinwerferlicht. Dieses Jahr durfte auch das Team der Dampflok-Werkstätte Uzwil diese Anerkennung entgegennehmen. Anschliessend an die Gemeindeversammlung wurde der vorab in der Werkstätte gedrehte Film vorgeführt, die Vertreter der Werkstätte standen Rede und Antwort und als Geschenk gab es ein Gemälde.



Der Film ist auf der DFB-Homepage (unter Bewahren > Projekte > HG 4/4 > Bilder) oder mittels QR-Code abrufbar.



Wagenremise Realp

Die Baustelle ist bereit für die Überwinterung

Von Heinz Unterweger, Kommunikation VFB-Sektion Aargau, und Urs Züllig, Geschäftsleiter DFB AG

Plangemäss und dank gutem Wetter mit Vorsprung auf den Terminplan wurde die Baustelle für die Wagenremise Realp so weit vorbereitet, dass im Frühjahr 2019 mit dem Bau des Remisengebäudes begonnen werden kann. Die Baugrube wurde ausgehoben und für den Winter gesichert, die Führungen der erforderlichen Werkleitungen verlegt und das Niveau der Schweigstrasse angehoben.

Nachdem bereits ein Teil des Aushubs der Baugrube – etwa ein Drittel der 6'800 Kubikmeter – für die Umgebungsarbeiten des Kraftwerks Realp II im Spätsommer erfolgt war, haben Fronarbeiter zu Beginn der Arbeiten anfangs September den Rest der Baugrube ausgehoben. Das Material, das nach dem Erstellen des Gebäudes zur Hinterfüllung und Renaturierung benötigt wird, wurde im Bereich zwischen der Baustelle und der Furkastrasse zwischengelagert, das übrige Material zur Deponie Zumdorf gebracht. Die Wände der Baugrube wurden zum Schutz vor Erosion mit Plastik abgedeckt und in der Nordost-Ecke, die nahe der Furkastrasse liegt, mit Magerbeton gesichert.

Im Bereich der Parkplätze entlang der Remise wurde ein frostsicherer Unterbau erstellt. Das Niveau der Schweigstrasse wurde im Bereich der Gleisführung vom Bahnhof zur Remise angehoben. Die Asphaltierung wird im Frühling 2019 nach Verlegung der strassenquerenden Gleise erfolgen. Parallel und

im Zuge dieser Arbeiten wurden auch die Leerrohre für die Signalisation und die erforderlichen Werkleitungen einschliesslich der zugehörigen Schächte erstellt.

Auch an den Weichen und Schienen für die Führung des Trassees vom Bahnhof zur Remise erfolgten erste Arbeiten. Die Gleisbögen werden über den Winter in Form gebracht, um die Gleise im Bereich der Strassenkreuzung im Frühjahr zu verlegen.

Baubeginn Remisengebäude Frühjahr 2019

Die Vorbereitungsarbeiten für die Erstellung der Remise sind somit abgeschlossen und die Baustelle ist für die Überwinterung gesichert. Zurzeit läuft noch die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten mit dem Ziel, im Frühjahr 2019 die Hauptbauphase pünktlich in Angriff nehmen zu können.

Der Spendeneingang für die Remise hat sich nach Erreichen des wichtigen Zwischenzieles – der Sicherung der Baufreigabe – abgeschwächt. Aktuell fehlen noch knapp CHF 200'000, um die erwarteten Fremdkosten decken zu können. Wir sind für jeden Beitrag dankbar, der zur Finanzierung der Remise und damit zum Schutz unserer wertvollen historischen Personenwagen beiträgt. Herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen des Projektes beitragen!

Weiterführende Informationen zum Projekt «Wagenremise Realp» finden Sie unter www.vfb-aargau.ch oder auf www.dfb.ch unter dem Reiter Bewahren/Projekte.

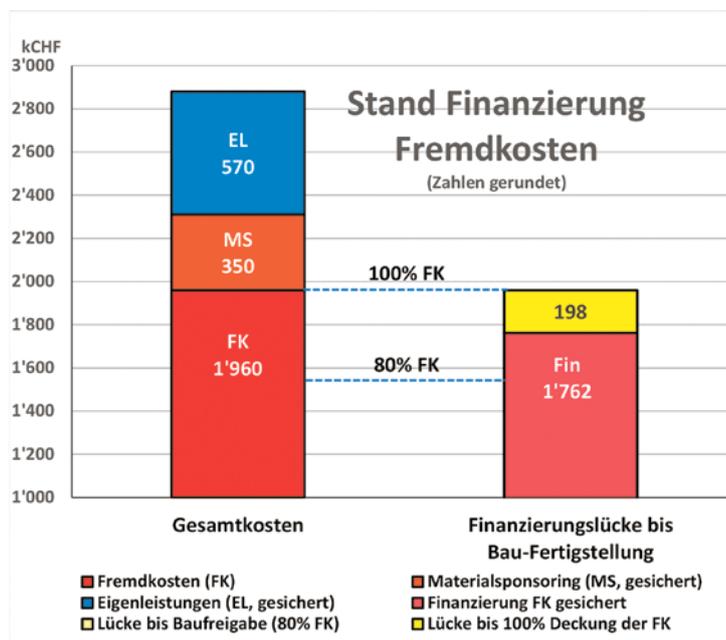
Bilder von
Erich Heiniger

Die Baugrube ist
ausgehoben und für
die Überwinterung
gesichert

Spenden für die
Schliessung der
Finanzierungslücke sind
willkommen

Spenden für die Realisierung der Wagenremise Realp

sind mit Vermerk «Wagenremise Realp» erbeten an
PostFinance
Konto 50-70149-3
IBAN CH94 0900 0000 5007 0149 3
Clearing-Nr. BIC POFICHBEXX
zugunsten
Verein Furka-Bergstrecke Sektion Aargau
Rohrerstrasse 118, 5000 Aarau





Aus der Stiftung

Erlebnistag für Wettbewerbsgewinner an der Furka

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Zur Gewinnung von Adressen führt die Stiftung SFB jährlich einen Wettbewerb durch mit der Frage: Wie viele Passagiere werden 2018 (2017: 27'193) mit der Furka Dampfbahn fahren? Zu gewinnen gibt es zwei Mal einen Erlebnistag mit Führung und Besichtigung bei der Dampfbahn für 6 Personen im Wert von ca. CHF 1'000.

Am Samstag 2. Juli blickten 18 Personen erwartungsvoll zu Bruno Rütli, der im Auftrag der SFB die zusammen-

gewürfelte Gruppe in Oberwald begrüsst. Wie bereits in den Vorjahren gelang es Bruno die zwei Gewinnerinnen mit dem Begleittross auf ein gemeinsames Datum einzuschwören. Bei beiden Gruppen bestand das Bedürfnis neben dem Lebenspartner, Freund, Schwester, Schwiegervater mehr als die 5 Personen mitbringen zu dürfen. Die Stiftung finanziert den Erlebnistag für 12 Personen. Weitere Begleitpersonen sind mit Kostenbeteiligung möglich.



Bild von
Peter Riedwyl

Die glücklichen
Gewinnerinnen
Ramona und Cornelia

Romana Dietsch aus Wolfhalden, die Gewinnerin mit der exakten Anzahl, hat die Wettbewerbskarte an der ZOM Züri Oberland Mäss am DFB-Stand ausgefüllt. Die junge Detailhandelsfachfrau legte den Brief der SFB mit der Mitteilung, dass sie gewonnen hat, auf die Seite. Bei der Nachfrage erklärte Sie, dass es sicher Fake-News seien „Sie haben gewonnen“, und sie habe sich deshalb nicht gemeldet.

Die zweite Gewinnerin, Cornelia Koch aus Schüpfheim, hatte die Dampfbahnfahrt im letzten Jahr als Geschenk erhalten und sehr genossen. Der Gewinn freute sie sehr, weil Sie jetzt Freunde zur Dampfbahnfahrt einladen durfte.

Bruno Rütli hat als Reiseleiter die Gruppe kompetent den ganzen Tag betreut und dabei sehr viel Wissenswertes über die Dampfbahn und die Freiwilligenarbeit vermittelt. Er erhielt viel Lob bei der Verabschiedung in Realp für den tollen Erlebnistag. Eifrig wurden noch Wettbewerbskarten ausgefüllt und zwei Teilnehmer wollen Mitglied beim VFB werden.

Scheiteltunnel

Für die nächsten 4 Jahre hat die DFB Bauabteilung für Sanierungsarbeiten den Bedarf von CHF 450'000 angemeldet. Beim Grossunterhalt für den Scheiteltunnel will sich der Verein massgeblich beteiligen, kann aber nicht die ganze Summe finanzieren ohne die letzten Reserven anzugreifen. Die Stiftung hat bei den Kantonen Uri und Wallis ein Gesuch eingereicht für eine Kostenbeteiligung von CHF 240'000 für die Jahre 2019, 2020, 2021, 2022. Die Gesuche sind in Prüfung und es bestehen gute Aussichten, dass mit einer jährlichen Tranche von total CHF 60'000 gerechnet werden kann. Dies würde den Verein bei seinem Engagement beim Grossunterhalt wirkungsvoll entlasten.



Aus dem Verein

Aktion "Mitglieder werben Mitglieder" verlängert

Von Beat Klarer, VFB-Marketing

Der Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke hat beschlossen, dass die Mitgliederwerbeaktion bis zum 21. Juni 2019 verlängert wird. Bisherige Mitglieder können profitieren.

«Mitglieder werben Mitglieder»: so lautet der Slogan der Werbeaktion des VFB. Denn es gibt erfahrungsgemäss kein besseres Marketinginstrument für die Bewerbung der Bahn als die Mitglieder selbst. Bisherige Mitglieder kennen die Bahn und dessen Umfeld am besten und sind erstklassige Referenzen.

Der VFB ist derzeit in 21 Vereinssektionen in der Schweiz, Deutschland und den Niederlanden organisiert. Leider ist die Zahl der Mitglieder rückläufig. Um die Zukunft der wertvollen Institution Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu sichern, benötigen wir neue Vereinsmitglieder jegliches Alters. Vereinsmitglieder engagieren sich in den Sektionen, welche die Bahn in diversen Belangen unterstützen, sei dies als reines Vereinsmitglied oder gar als freiwillige Mitarbeitende.

Mitglieder erhalten die Zeitschrift «Dampf an der Furka» und 20 Prozent Rabatt auf Fahrkarten der DFB. Und die Sektionen organisieren zahlreiche Anlässe: von Reisen und Besichtigungen über Baueinsätze und Rollmaterial-Revisionen bis hin zu Standaktionen und Infoveranstaltungen. Aber dass muss man eigentlich nicht bestehenden Mitgliedern sagen, sondern den Nicht-Mitgliedern...

Sofern Sie ein Mitglied oder gar mehrere werben, so warten einmalige Prämien auf Sie. Die Bonuspunkte werden verbucht sobald das neue Mitglied den Jahresbeitrag bezahlt hat.

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

Ein Bonuspunkt entspricht dem Gegenwert von 1 CHF. Die erwirtschafteten Bonuspunkte können für Tickets un-

serer Dampfbahn sowie für den Einkauf in den Souvenirshops der DFB einlösen werden.

Die Aktion gilt nur für aktuelle Vereinsmitglieder. Die Auswertung wird durch den VFB Mitgliederservice getätigt. Die Bonuspunkt-Gutscheine sind bis zum Ende der Saison 2019 einlösbar.

Die Anmeldung zur Teilnahme erfolgt durch die Antwortkarte im Prospekt Mitglieder-Werbung mit der Namensnennung in der Rubrik „Geworben durch“. Einzusenden an:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederservice
Steinacherstr. 6
CH-8910 Affoltern a/A



Die Anmeldung ist natürlich auch elektronisch möglich unter <https://www.dfb.ch/index.php?id=54>

Bild von
Bernd Hillemeyr

Herzlichen Dank für die Unterstützung! Damit der Verein mit möglichst vielen Mitgliedern das Kulturgut Dampfbahn Furka-Bergstrecke weiterhin tatkräftig unterstützen kann. Dies durch finanzielle Beiträge, freiwillige Mitarbeitende und organisierten Reisen mit unserer Bahn.

Am VFB-Mitgliedertag 2018 posierte die neue HG 4/4 neben dem Extrazug mit der Weisshorn.





Aus der Region

Neues Wasserkraftwerk eröffnet

Von der FMV SA und Dampf an der Furka

Die FMV SA hat in den Jahren 2015 bis 2018 zwischen Gletsch und Oberwald ein neues Wasserkraftwerk erstellt, um das vorhandene Energiepotential der Oberen Rhone optimal zu nutzen.

Mit dem Kraftwerk Gletsch-Oberwald wird das Wasser der Rhone in Gletsch gefasst und in einem Stollen nach Oberwald zur Zentrale geführt. Die grösstenteils unterirdischen Anlagenteile bestehen aus der Fassung, dem Entsander, einem anschliessenden Druckstollen (Durchmesser 3,9 Meter, 13 prozentige Neigung, 2,2 km Länge) sowie der Zentrale.

In der Zentrale sind zwei vertikalachsige Pelton-Maschinen-Gruppen mit einer maximalen Leistung von rund 14 Megawatt installiert. Hier wird jährlich eine Energiemenge von rund 41 Gigawattstunden produziert, was einem Verbrauch von mehr als 9'000 Haushalten entspricht. Nach der Energieproduktion in der Zentrale wird das Wasser über einen Rückgabestollen oberhalb des Auengebiets Sand wieder zurück in die Rhone geführt.

Mit der ersten Sprengung am 18. Mai 2015 wurden die Bauarbeiten symbolisch gestartet. Elf Monate später, am 19. April 2016, wurde mit dem Durchschlag der Tunnelbohrmaschine in Gletsch ein wichtiger Meilenstein erreicht. Anschliessend erfolgten die Innenausbauten sowie die Montage der elektromechanischen Komponenten. Anfangs 2018 wurde die Anlage planmässig dem kommerziellen Betrieb übergeben. Ende August wurde sie eingeweiht. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund CHF 67 Millionen.

Herausfordernde Baustellenlogistik

Die Logistik der gesamten Baustelle war für Planer und Unternehmer insgesamt eine grosse Herausforderung. Dieser Umstand wurde dadurch verstärkt, dass während den sieben Wintermonaten die Strasse nach Gletsch jeweils gesperrt war. So war nur über den Zugangsstollen in Oberwald ein ganzjähriger Betrieb der Baustelle möglich, dies immer vorausgesetzt, dass keine Lawinengefahr drohte. Im Durchschnitt waren auf der Baustelle während 2,5 Jahren permanent rund 40 Personen im mehrschichtigen Betrieb im Einsatz.

In einem ersten Schritt wurden ab Frühjahr 2015 die beiden Zugangsstollen in Oberwald und in Gletsch in den Berg gesprengt. Bereits im Herbst 2015 konnte mit dem Ausbruch der Kavernenzentrale in Oberwald begonnen werden. Für den Ausbruch des rund 2,2 km langen Druckstollens wurde eine Tunnelbohrmaschine (TBM) mit einer Länge von 120 Meter und einem Gewicht von rund 300 Tonnen eingesetzt. Nach deren Montage auf dem Installationsplatz in Oberwald fräste sich diese ab Oktober 2015 durch den harten Granit hinauf nach Gletsch, wo der Durchschlag – dank guter Geologie und der professionellen Zusammenarbeit aller beteiligten Unternehmen – planmässig am 19. April 2016 erfolgte. Im Sommer 2016 wurden die Ausbrucharbeiten für die Entsanderkaverne in Gletsch termingerecht gestartet.

Im Frühling 2017 konnten sämtliche Ausbrucharbeiten abgeschlossen werden. Insgesamt wurde rund 90 000 Kubikmeter Fels dem Berg entnommen. Rund die Hälfte dieses Materials wurde in der Nähe des Furkatunnels abgelagert, die andere



Bilder der FMV SA

Neue Brücke, Aue „Sand“

Tunnelbohrmaschine im Zugangsstollen, Oberwald





Hälfte konnte zu Beton- oder Schottermaterial aufbereitet werden.

Aussenbauwerke und Innenausbau

Die Erstellung des Fassungsbauwerkes sowie der Innenausbau der Entsanderkaverne in Gletsch konnten nur in den Sommermonaten (2015 – 2017) realisiert werden. Bei der Erstellung der Fassung in Gletsch wurde mittels eines temporären Umleitkanals (Durchflusskapazität von mehr als 20 Kubikmeter pro Sekunde) die Baustelle trockengelegt und dadurch eine permanente Hochwasserüberwachung sichergestellt.

Der Innenausbau mit den Betonarbeiten fand auf sehr engem Raum statt. Die Logistik für die Materiallieferung sowie die Verarbeitung der Komponenten vor Ort verlangte von allen Involvierten ein Höchstmass an Baukunst. Als Beispiel erwähnt sei hier das Erstellen und Montieren der GFK-Rohre auf einer Länge von rund 700 Metern im unteren Drittel des Druckstollens. Mittels der für den Vortrieb der Tunnelbohrmaschine erstellten Bahninfrastruktur wurden die sechs Meter langen, vorfabrizierten Elemente mit einem Gewicht von 15 Tonnen im Druckstollen platziert und anschliessend mit Beton hinterfüllt. Mit dieser Variante konnte gegenüber der konventionellen Stahlpanzerung viel Zeit gewonnen werden.

Der Innenausbau in der Entsanderkaverne war ebenfalls eine logistische und bautechnische Herausforderung. Auf kleinstem Raum wurden zehn Meter hohe und bis 60 Zentimeter breite Betonwände in kürzester Zeit hochgezogen. Neben den Betonarbeiten liefen parallel die Stahlwasserbauarbeiten, was ebenfalls ein hohes Mass an Koordination erforderte.

Mit den Montagearbeiten der elektromechanischen und elektrotechnischen Komponenten in der Kavernenzentrale Oberwald wurde bereits im Frühling 2017 begonnen. Mittels des vorgängig installierten Hallenkrans (Hubkraft: 40 Tonnen) wurden die einzelnen Komponenten wie Generatoren oder Transformatoren vor Ort montiert. Anschliessend wurden die zwei Maschinengruppen über eine neue 16-Kilovolt-Leitung an das Unterwerk Pfarrhaus in Oberwald angeschlossen. Die

Inbetriebnahme der beiden Maschinengruppen startete ab November 2017 mit der ersten Testphase. Am 2. Januar 2018 konnten die Maschinengruppen dem kommerziellen Betrieb übergeben werden.

Die Umweltmassnahmen

Der Fokus der Umweltmassnahmen richtete sich auf die Revitalisierung der Aue „Sand“ in Oberwald (Aue von nationaler Bedeutung). Mit allen Ansprechpartnern aus Tourismus, Landwirtschaft, Verkehr, Umwelt, Infrastruktur und Energie wurde frühzeitig das Gespräch gesucht und bereits im Konzept vom März 2014 die verschiedenen Massnahmen definiert.

Mit dem Beginn der Bauarbeiten des Kraftwerks konnte FMV somit direkt mit den geforderten Revitalisierungsmassnahmen starten. Dazu gehörten insbesondere das Öffnen von Seitengerinnen im Auenwald, der Rückbau von festen Installationen (Brücken), touristische Massnahmen wie der Bau einer neuen Brücke über die Rhone, eine neue Loipenführung und Wanderwege sowie diverse Aufwertungen entlang dem Ufer der Rhone.

Die Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Gemeinde Obergoms, der kantonalen Behörden, der Umweltverbände und der Bauherrschaft eng begleitet. Im Herbst 2016 konnten die Arbeiten plangemäss abgeschlossen werden. In den nächsten Jahren wird die umgesetzten Revitalisierung mittels eines Monitorings überwacht und auf ihre Wirksamkeit geprüft. Falls notwendig, wird korrigierend eingegriffen.

Betreffend Restwasser gilt folgendes: Gemäss Konzession beträgt die Dotierwassermenge über das ganze Jahr 0,2 Kubikmeter pro Sekunde, im September jedoch 0,75 Kubikmeter pro Sekunde. Die Ausbauwassermenge des Kraftwerkes ist auf 5,7 Kubikmeter pro Sekunde ausgelegt. Aufgrund der hohen Wasserführungen im Sommer (Monatsmittel grösser als 8 Kubikmeter pro Sekunde) werden während der Betriebsaison der Dampfbahn weiterhin mehrere Kubikmeter pro Sekunde Wasser die Rhone herunterfliessen.



Zeitplan

- 2007 Machbarkeitsstudie
- 2009 Vorprojekt
- 2010 Einreichen des Konzessionsgesuchs
- 2013 Erhalt der Konzession
- 2014 Einreichen des Baugesuches
- 2015 Erhalt der Baubewilligung und Baustart
- 2017 Fertigstellung der Bau- und Montagearbeiten
- 2018 Inbetriebnahme der Maschinengruppen

Einige Daten

- Installierte Leistung: 14 Megawatt
- Energieproduktion: 41 Gigawattstunden pro Jahr
- Bruttogefälle: 288 Meter

Bild der FMV SA
Entsanderkaverne,
Gletsch



Nachrufe

In Memoriam



Wir trauern um unseren Sektionspräsidenten und Kollegen Hans Fellmann

Die Donnerstag-Gruppe der Werkstattmitarbeiter war am 23. August gerade in der Kaffeepause, als sie die Nachricht vom plötzlichen Tod unseres Präsidenten erreichte. Die Anwesenden waren wie gelähmt, war Hans Fellmann doch nicht nur Sektionspräsident, sondern ihr geschätzter Arbeitskollege in der Wagenwerkstatt, der regelmässig an Dienstagen und Donnerstagen mit ihnen an den Revisionen der historischen Furka-Personenwagen arbeitete. An diesem Donnerstag hatte Hans sich eine Auszeit genommen, um mit Freunden eine Bergwanderung zu unternehmen. Auf dieser Wanderung brach er unvermittelt zusammen und alle Rettungsversuche der begleitenden Freunde und der REGA waren erfolglos.

Hans Fellmann stiess 2015 zum Team der Wagenwerkstatt Aarau. Er hatte vorher die öffentlichen Ämter niedergelegt, die er auch nach seiner Pensionierung ausübte. Für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke interessierte er sich schon länger. Ein Freund animierte ihn zum Mitmachen in der Wagenwerkstatt, die ihm die Möglichkeit bot, sich weiterhin einer sinnvollen Aufgabe im Dienst der Gemeinschaft zu widmen und sein handwerkliches Können in einem neuen Umfeld einzusetzen. Hans erwies sich als wertvoller Mitarbeiter in der Schreinerei und bei Montagearbeiten an den Personenwagen. Sein beruflicher Hintergrund als Ingenieur und analytisch Denkender war sehr hilfreich und nützlich bei der Konzeption und Fertigung diverser Hilfseinrichtungen für die Herstellung von Wagenkomponenten, die in Kleinserien und gleichmässiger Präzision benötigt werden.

Hans arbeitete nicht nur in der Wagenwerkstatt, er wollte auch die Arbeit auf der Bergstrecke kennenlernen und bewährte sich z.B. auch beim Bau von Stützmauern entlang der Strecke. Mit den Arbeitskollegen verband ihn ein kollegiales Verhältnis und er war bei jeder Art von Arbeit ein geschätzter Mitarbeiter.

Als unser Wunschkandidat, der die Wagenwerkstatt und die Dampfbahn kannte, Führungsqualitäten und ein grosses Beziehungsnetzwerk mitbrachte, erklärte sich Hans Fellmann 2017 bereit, die vakant gewordene Funktion des Präsidenten der Sektion Aargau zu übernehmen. Die GV 2017 wählte ihn in diese Funktion, die er höchst kompetent und sehr engagiert ausübte. Sein besonderer Verdienst ist der Einsatz für die Realisierung des Projektes Wagenremise Realp. Er erbrachte einen wesentlichen Anteil an der Finanzierung der Remise durch Beiträge von grossen Sponsoren und ermöglichte damit den Baubeginn im Jahr 2018.

Hans war uns ein sympathischer, zielstrebig und sehr menschlicher Kollege und Präsident, der es verstand, die Ziele zum Nutzen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke erfolgreich durchzusetzen und mit diplomatischem Geschick die Mitwirkenden ins Boot zu holen. Er wurde mitten in diesen Aufgaben und Aktivitäten abberufen und hinterlässt eine grosse Lücke.

Wir danken Hans Fellmann für seinen Einsatz für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke, für seine Kameradchaft und verlieren mit ihm einen lieben und geschätzten Kollegen.

Der Vorstand der VFB-Sektion Aargau
und die Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt Aarau



Rutz Willi
1948 – 2018

Willi Rutz war ein begnadeter Modelleisenbahnler und ein grossartiger Landschaftsgestalter für Modelleisenbahnen. Bestimmt hätte man ihn beim Miniaturwunderland in Hamburg eingestellt. Seine BEMO-Anlage im Massstab H0m, das Gletsch- bis Muttbach-Diarama, steht heute in Brig im Hotel Good Night Inn und kann dort besichtigt werden.

Bekannt wurde er damit im In- und Ausland, sei es an den Winterthurer Eisenbahntagen oder in Deutschland an der IMA Köln. Zudem half er uns beim Werbeband jeweils auf- und abzubauen.

Willi war Mitglied bei der Sektion Zürich seit den Anfängen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Namen der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus, Alfredo Degen.

Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Organisation

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

Mitfahren

2019 verkehren die Dampfzüge vom 22. Juni bis 6. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach, 6490 Andermatt, über www.dfb.ch oder Telefon +41 848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «Dampf an der Furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A., Tel.: +41 44 761 47 01, Mobile: +41 79 329 47 62, E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Markus Russi, Leiter Personal DFB AG, Meisenweg 24, CH-3604 Thun, Tel. +41 33 335 18 66, E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Spendenkonto Schweiz:

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

Spendenkonto Deutschland:

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

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

Mehr wissen

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

Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



Walliser Schnitzel

Ausgewählt von Ruedi Traub, Redaktor

Walliser Schnitzel dürften eine neuere Kreation sein, da das Gericht Fleisch enthält und Fleisch war lange Zeit eine Rarität. Zudem kannte man Teigwaren in der heutigen Form kaum.

Nun werden Teigwaren sogar in Ulrichen (Goms) hergestellt. Sie werden in der ganzen Schweiz verkauft, in Zürich von einem Grossverteiler unter dem Label „Pro Montagna“. In Ulrichen kauft man die Teigwaren in der ansässigen Bäckerei.

Rezept

Plätzli mit Salz, Pfeffer und Paprika würzen, im heissen Öl beidseitig anbraten und in eine ofenfeste Form geben.

Tomate in Scheiben schneiden und die Plätzli mit je einer Tomate- und Käsescheibe belegen.

Im auf 180 Grad vorgeheizten Ofen etwa 10 Minuten überbacken, bis der Käse geschmolzen ist.

Dazu passen gebratene Kartoffeln oder Teigwaren.

Variante: Lässt sich auf die gleiche Art auch mit Koteletts zubereiten)

Zutaten

- 4 Schweinsplätzli
- Salz
- Pfeffer
- Paprika
- 2 EL Öl
- 1 Tomate
- 4 Käsescheiben

Das Rezept stammt aus
"Oberwalliser Bäuerinnen kochen"
Die Sammlung kann über den Buchhandel
für ca. CHF 28.- gekauft werden





La saison 2018 dans le rétroviseur

Un été très chaud et riche en événements

Par Urs W. Züllig, Directeur du DFB AG / Texte traduit par Claude am Rhyn

Lors de l'écriture de ces lignes, les souvenirs sont encore très frais. Même sans attendre les analyses détaillées et leur exploitation, on peut constater que 2018 entrera dans l'histoire du DFB comme une saison riche.

L'été 2018, qui ne veut pas finir et qui a presque toujours bénéficié de prévisions météorologiques favorables, a contribué à une saison couronnée de succès avec un accroissement notable du nombre de passagers, un meilleur remplissage des trains et, par voie de conséquence, à de meilleures recettes. Celles-ci sont dues non seulement à l'exploitation ferroviaire mais aussi au commerce des souvenirs et à la gastronomie. Il est difficile de déterminer quelle est la part due au marketing planifié et celle due aux bonnes conditions météorologiques. Ce qui est en revanche certain, c'est que nous ne pouvons pas compter qu'un vent favorable nous pousse chaque année. Nous devons donc persévérer dans nos efforts en matière de marketing de façon prompt et durable.

Concernant les trains circulant selon l'horaire régulier, nous avons pu comptabiliser une augmentation de 10% selon les tronçons. Cela vaut aussi bien pour la première classe que pour la seconde. Il est intéressant de constater que le nombre des enfants et adolescents transportés gratuitement jusqu'à l'âge de 16 ans a fortement augmenté. En revanche, le nombre des collaborateurs du DFB transportés stagne pratiquement au même niveau depuis des années. Dans le trafic charter également, les recettes ont augmenté et le budget a été dépassé. Ici, le nombre de passagers ne joue un rôle que pour les statistiques étant donné qu'il s'agit de forfaits.

Même l'interruption totale du trafic le vendredi 28 septembre (suite au déraillement de la locomotive 61) a été bien maîtrisée. Grâce à notre système de réservations, il nous a été possible de contacter et d'informer la veille la majorité des passagers ayant réservé pour ce jour-là. 26 passagers ont toutefois débarqué le jour en question et ont pu malgré tout garder le sourire grâce au personnel du train délégué qui leur a offert café et croissants ainsi qu'une visite guidée du dépôt. La plupart de nos hôtes ont pu être transférés sur d'autres trains, soit d'ici la fin de la saison, soit lors de la saison 2019.

Le 25ème anniversaire de la mise en service à la station de la Furka a été célébré sur place par trois événements musicaux de style différents. La première étape de la construction de la remise à wagons à Realp a été réalisée avec succès.

Tour de Suisse et mise en service avec succès de la HG 4/4 704

L'augmentation du nombre de locomotives à vapeur fonctionnant dans le parc du DFB a attiré beaucoup d'attention, médiatique et autre. Après les festivités officielles de l'achèvement de la locomotive et deux jours d'affluence lors des portes ouvertes aux ateliers d'Uzwil, la HG 4/4 704 s'est mise en route pour Realp avec une visite aux « Raildays » au Musée Suisse des Transports. Arrivée à Realp, les tests intensifs et les travaux d'installation dans le cadre du programme de mise en service commencèrent. Il apparut bientôt que les hommes autour de Jakob Knöpfel et Markus Staubli ont effectué tout un travail. La nouvelle locomotive fonctionne «comme une horloge» et développe un bruit tout à fait particulier grâce à l'installation du «System Winterthur».

En attendant, les nombreux essais de freins, de trajets avec charge, les travaux d'installation ainsi que l'inspection de la chaudière ont pu être menés à bien. Notre nouveau bijou a pris connaissance de son futur champ d'activités avec des trajets jusqu'à Gletsch et Oberwald et a aussi déjà eu son premier contact avec la neige.

Ainsi, plus rien ne devrait se mettre en travers de la route de l'autorisation formelle de l'Office Fédéral des Transports (OFT) pour l'exploitation commerciale. Durant l'hiver, des travaux seront encore effectués, suite aux connaissances acquises lors des parcours d'essais. Parallèlement, nous allons prendre en main la formation du personnel et la planification de la mise en service pour la prochaine saison. Vous en apprendrez davantage dans les prochains numéros de notre magazine.

Entretien des installations ferroviaires

Toujours en 2018, les groupes de construction ont été mis à rude contribution avant la saison, les jours sans exploitation et, dans une moindre mesure, pendant l'exploitation. Le programme de construction 2018 pour la conservation et le renouvellement de la voie a pu être largement réalisé. A côté des nombreuses petites mesures d'entretien, il y a eu, comme chaque année, la rénovation complète d'un tronçon de 300 mètres de crémaillère.

Dans le tunnel de faite, un autre tronçon a été sécurisé avec 40 tonnes de Gunit. De même, des mesures de sécurisation ont dû être prises pour un ouvrage de protection dans la région de la Reuss de la Furka et un autre ouvrage vers la prise d'eau II a été rhabillé au moyen de pierres naturelles.



Incident avec la locomotive HGm 4/4 61

La saison 2018 nous a de nouveau montré de façon très claire à quels dangers il faut s'attendre lorsque l'on exploite un chemin de fer ainsi que des chantiers. Pour des raisons encore indéterminées, le mardi 25 septembre, la locomotive diesel/électrique HGm 4/4 61 louée par la MGBahn a déraillé en aval du tunnel de Senntumstafel III en direction de Realp. La locomotive, engagée sur un chantier et à l'arrêt, s'est mise en marche à un moment inconnu et a déraillé après avoir parcouru environ 600 mètres et franchi les 3 tunnels. Par chance, personne n'a été blessé.

Afin d'avoir des explications concernant cet accident, nous avons fait venir le SESE (Service suisse d'enquête de sécurité). A cause du sauvetage difficile de la locomotive par les spécialistes de la MGBahn, conjointement avec les collaborateurs du DFB ainsi que des travaux de remise en état de la voie, nous avons dû renoncer à l'exploitation selon l'horaire habituel le vendredi 28 septembre. Dès le samedi 29, le trafic a pu reprendre normalement, notamment grâce à la locomotive sœur, la HGm 4/4 62 de la MGBahn.

Accident sur le chantier de la remise à wagons

Lors de l'aplanissement de la Schweigstrasse, un collaborateur a malheureusement été heurté à la tête par un timon cassé.



Le patient a été transporté à l'hôpital d'Altdorf par la REGA pour des examens. Heureusement, le diagnostic fut celui d'une légère commotion cérébrale et le collaborateur a pu regagner son domicile avec du repos prescrit.

Concernant la sécheresse et les problèmes qui en ont résulté pour l'exploitation au cours de la saison 2018, Mark Theiler a écrit un rapport séparé figurant à la page 21.

En résumé : Le DFB a eu beaucoup de chance cet été. Nous devons simplement être conscients que nous avons à faire à un véritable train. Nos collaborateurs forment une équipe très hétérogène. Selon leur spécialité, nous avons des professionnels qui doivent rester vigilants envers tous les dangers dus à la routine. De plus, nous comptons un grand nombre de bénévoles qui exécutent des activités inhabituelles ou du moins rares pour eux. Nous devons dès lors veiller à l'exécution correcte des travaux, en portant une attention particulière à tous les dangers qui y sont liés et donner une formation adéquate à ces personnes.

Nous en arrivons au thème de la culture de la sécurité. Avec une communication sans détours, nous nous efforçons de tirer tous les enseignements nécessaires non seulement des accidents mais également de situations critiques ou d'événements proches d'un accident (campagne «On a eu du bol»), ceci afin d'apporter toutes les améliorations possibles en vue d'éviter des accidents avant qu'ils ne se produisent. Le bon instrument pour ceci est la communication des événements.

Le travail continue

Dès la fin de la saison commencent, comme chaque année, les travaux de préparation à l'hiver avec, comme d'habitude en point de mire, le démontage du pont de Steffenbach pour son séjour hivernal. Cette année, il y a de plus lieu de remédier à divers dégâts dus à un hiver riche en avalanches. Dans toute l'organisation, l'évaluation de la saison doit être effectuée. Les souvenirs de la saison écoulée sont encore frais et peuvent donc avoir une influence optimale sur les mesures de corrections et d'améliorations à prendre pour la saison 2019.

Dans le domaine du matériel roulant, le programme des travaux d'hiver et le calendrier de travail sont planifiés en fonction des échéances des révisions et de l'état des véhicules. Etant donné que, pour la prochaine saison, se profilent le renouvellement des attestations et des approbations de la sécurité, l'équipe et les départements concernés ont encore des montagnes de paperasse à remplir jusqu'à la fin 2018.

Remerciements

Les réactions individuelles de passagers heureux ainsi que les consultations auprès des clients permettent de conclure que les bénévoles du DFB ont de nouveau réussi, en 2018, à offrir une expérience hors du commun à nos passagers. De ce fait, tous les collaborateurs ont droit à mes remerciements sans limites pour leur grand engagement durable. Sont également inclus dans nos remerciements nos généreux soutiens et sponsors sans qui notre bien culturel ne pourrait survivre.



Sécheresse extrême

Beaucoup de travail pour les hommes du feu

De Mark Theiler, responsable communication DFB AG / Texte traduit par Hans Maurer

Pour la première fois dans l'histoire du DFB, le service avec des locomotives à vapeur a dû temporairement être suspendu. En cause, le risque d'incendie de la forêt ou du couloir courant de chaque côté de la voie, dû à l'extrême sécheresse. Les voyageurs ont cependant toujours pu être transportés.

L'extrême sécheresse a ainsi mis les membres du train d'incendie devant des défis particuliers cette année. En particulier, l'évaluation quotidienne de la situation a demandé beaucoup d'expérience et de connaissance de la ligne. Il n'a pas toujours été facile de prendre la décision appropriée sur la base du bulletin météo et du degré de risque incendie.

Pendant toute la saison, le DFB a enregistré le long de sa ligne 9 incendies, dont deux du côté uranais. Ceux-ci ont également été éteints par l'équipe de lutte contre les incendies avec l'utilisation de la remorque routière.

Le concept de lutte contre les incendies – développé en 2010 à l'occasion de l'ouverture du dernier tronçon côté Valais, à travers les forêts de sapins et de mélèzes – a fait ses preuves. De plus, l'engagement des jeunes pompiers de Dietikon/Zürich a été d'une grande aide. Non seulement les jeunes hommes du feu ont été intégrés dans le convoi de lutte contre les incendies, mais ont aussi été postés parfois le long de la ligne.

Les interventions de l'équipe du train d'incendie n'ont pas toujours été faciles. En effet, comme le cite un rapport, un feu de broussailles s'est développé le matin du 13 juillet au-dessus d'un rocher vertical de 5 mètres de haut, et n'a pu être maîtrisé et éteint qu'après une escalade pénible. L'arrivée des pompiers locaux, intervenant de la route et atteignant en rappel le foyer de l'incendie, a permis d'éteindre les derniers soubresauts du feu. Lors de cette intervention la route Oberwald – Gletsch a été longtemps fermée au trafic.

Hans Aeschlimann, responsable de la protection du risque incendie, estime que « grâce à l'engagement de tous les participants – et principalement des deux conducteurs de locomotive –, l'incendie a pu être maîtrisé avec nos propres moyens. ». « De plus dans un environnement difficile d'accès », « Avec ce type d'intervention, il est clair que nous arrivons aux limites de nos possibilités. Et ceci aussi bien au sens technique qu'humain », ajoute-t-il, autocratique.

Défi logistique

La sécheresse a eu pour conséquence que le canton du Valais

décrète un danger d'incendie de forêt de niveau 6 (tous feux extérieurs interdits) pour l'ensemble de son territoire. Selon les directives internes du DFB, cela signifiait que le trafic à vapeur entre Oberwald et Gletsch devait être suspendu, et cela pour la première fois dans l'histoire du DFB. La traction des trains de voyageurs était assurée par la locomotive diesel HGm 4/4. Le tout a également eu des répercussions sur le plan opérationnel pour le personnel et les véhicules.

Pour garder le fonctionnement normal de l'exploitation des trains, deux systèmes différents ont été mis en place. Pour l'exploitation à un seul train, les locomotives étaient changées à Gletsch. Pour l'exploitation à trains multiples, les voyageurs devaient changer de train à Gletsch.

Le concept de protection incendie du DFB comporte aussi une installation de sprinklers (BLA), qui est opérationnelle le long de la voie entre les kms 41,8 et 44, peu avant Oberwald. La BLA est un élément incontournable du concept de protection incendie, qui s'est également avéré efficace cette année. Lorsque les locomotives à vapeur étaient encore autorisées à circuler entre Oberwald et Gletsch, les endroits de la ligne particulièrement sensibles aux risques d'incendie ont été abondamment mouillés à l'aide de l'installation de sprinklers.

L'eau nécessaire pour cette action était captée dans deux torrents de montagne avoisinants. De plus, chaque train à vapeur montant était accompagné – à distance respectable – d'un convoi de lutte contre les incendies avec un personnel spécialement formé pour cette mission. Celui-ci dispose d'un réservoir de 1000 litres d'eau et d'une motopompe.

Jeunes pompiers

Nous avons été accompagnés pour la première fois cette saison par les jeunes pompiers de Dietikon/Zurich. Ceux-ci ont pris en charge l'accompagnement de l'extinction incendie sur le wagon-citerne pendant six week-ends et ont ainsi allégé la planification opérationnelle. Les jeunes ont fait preuve d'une grande motivation et ont été complètement à leur affaire.

Deux participants de l'équipe ont décidé de s'engager dans le futur en tant que bénévoles au sein du DFB. Lors du premier et du dernier jour de leur engagement, le 14 juillet et le 9 septembre, les jeunes pompiers ont dû chaque fois éteindre un incendie. Sur la base de cette bonne expérience, ces engagements seront reconduits l'année prochaine.



Association

L'action «Les membres recrutent des membres» offre toujours des récompenses

De Beat Klarer, Marketing ALSF / Texte traduit par François Martin

Le Comité Central de l'Association Ligne Sommitale de la Furka a décidé de prolonger l'action «Les membres recrutent des membres» jusqu'au 21 juin 2019. Tous les membres actuels peuvent en profiter.

Car – l'expérience le montre – il n'y a pas de meilleur instrument de marketing pour le train que les membres eux-mêmes. Ce sont les membres qui connaissent le train et son environnement, ils sont des références de première classe.

L'ALSF est actuellement organisée en 21 sections en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas. Hélas, le nombre des membres est en recul. Pour l'avenir de notre précieuse institution «Ligne Sommitale de la Furka», il nous faut de nouveaux membres, de tout âge. Intégrés dans une section, ceux-ci soutiendront le train de diverses manières, comme simples membres ou comme travailleurs bénévoles.

Les membres reçoivent le magazine «Dampf an der Furka», et jouissent d'un rabais 20 pourcent sur les billets du DFB. Et les sections organisent de nombreux événements: voyages et visites, engagement dans la construction, dans la révision du matériel roulant, présence à des stands d'information. Bien sûr, ce n'est pas aux membres actuels qu'il faut le dire, mais à ceux qui ne le sont pas encore...

Si vous recrutez un ou plusieurs membre(s), une récompense unique vous attend. Les points-bonus vous seront imputés dès que le nouveau membre aura payé sa cotisation.

- 1 membre >> Nombre de points-bonus >> 20
- 2 membres >> Nombre de points-bonus >> 50
- 3 membres >> Nombre de points-bonus >> 80
- 4 membres >> Nombre de points-bonus >> 100
- 5 membres >> Nombre de points-bonus >> 130
- 6 membres >> Nombre de points-bonus >> 160

Un point-bonus correspond à 1 CHF. Les points-bonus récoltés peuvent être utilisés pour l'achat de billets de notre train ainsi qu'au souvenir-shop du DFB.

L'action ne s'adresse qu'aux membres actuels. L'imputation sera effectuée par le service des membres de l'ALSF. Les bons de bonus sont valables jusqu'à la fin de la saison 2019. La rubrique «Recruté par» sur la carte-réponse du prospectus de recrutement de membres tient lieu d'annonce pour la récompense. A adresser à:

VFB Verein Furka-Bergstrecke
Mitgliederservice
Steinacherstr. 6
CH-8910 Affoltern a/A



Il est aussi possible de s'inscrire électroniquement sur <https://www.dfb.ch/index.php?id=54>

Un grand merci pour votre soutien, pour que l'association, forte de nombreux membres, puisse continuer à soutenir ce bien culturel qu'est le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka. Au moyen de contributions financières, de travail bénévole, de voyages organisés avec notre train.





Section

Dimanche 12 août 2018, sortie annuelle dans la Noble et Louable Contrée

Texte de HerrW Von Stadt

Après que chacun se soit rendu à la station basse du funiculaire « Sierre – Montana Crans » (SMC) avec un transport collectif, le train – ou personnel – la montée vers les cimes peut commencer.

À 09 h 55, arrivée de la cabine bien remplie et regroupement sur le trottoir d'en face pour un transport par bus afin de rejoindre le Musée des trains miniature quelques stations plus haut. Délicate attention du SMC, une belle affiche qui présente le DFB ! Après les congratulations d'usage ou les présentations, car tous les participants ne se connaissent pas forcément, sauf les habitués de la semaine de travail...

Nous arrivons donc devant ce musée, pardon, la « Fondation Suisse du train miniature » et sommes accueillis par Madame Sylvia Bonvin qui nous conte l'histoire de cette création il y a une dizaine d'années, et les difficultés à trouver un financement afin de pouvoir présenter des collections qui leur ont été cédées gracieusement par des passionnés de trains...

Elle nous propose un court film qui retrace l'histoire des chemins de fer suisses dans laquelle nombre d'entre nous reconnaissent tel ou tel train ou parcours. Puis elle nous décrit les trésors qui sont offerts à notre vue et nous invite à la suivre tout au long d'un circuit, nous permettant de voir des locomotives à différentes échelles, des voitures également, voire des trains entiers, tels que les trains rapides actuels. Elle émaille ses explications des circonstances d'acquisition de telle ou telle pièce et véritablement nous plonge dans les différentes époques du train en Suisse, en nous faisant mesurer les progrès accomplis. Et il y a les maquettes également ! Nous avons même vu la maquette de la FO 10 ! Des maquettes « statiques » mais également des maquettes animées ! Elle fait donc participer deux courageux parmi nous pour commander chacun un train au moyen des boutons et manettes du circuit. Bien évidemment elle a auparavant expliqué le mode d'emploi et nos deux camarades s'en sortent bien ! Merci à eux.

Passons maintenant au sous-sol où se trouvent également des maquettes de dimensions imposantes qui sont entrées en ces lieux avec difficultés. En témoigne le Président de cette Fondation, Monsieur Jean-Pierre Rouvinez. Il s'agit principalement de trains d'Amérique du Nord, dans un décor adapté bien entendu. Il y a même des « bêtes du désert » dissimulées ici ou là. Attention aux morsures !

Après cette escapade en vapeur et avec une chaude température de désert, nous remontons au rez de chaussée pour terminer cette visite par celle de circuits animés également. Notre hôtesse n'est pas avare de détails techniques ou d'anecdotes à nous narrer et, le temps passant très vite en si bonne compagnie, il est bientôt l'heure de l'apéritif ! Tous est prêt, même Sébastien Rey de la cave Bruchez à Flanthey est là et a apporté tout le nécessaire ! Après les remerciements et les réponses aux questions qui fusent, nous approchons de l'heure prévue pour le déjeuner et nous nous rendons à l'arrêt de l'autobus spécial qui va nous conduire à la Cave de Colombire, dans l'alpage un peu plus haut. La route est évidemment étroite et sinueuse, et l'agilité au volant de notre conductrice fait plaisir à voir. À comparer avec la lourdeur de certain automobilistes... car il y a foule sur cette route ! Un effort nous est demandé car le véhicule est trop imposant pour faire demi-tour devant le relais. Un petit parcours à pied... en montée, nous met en appétit pour atteindre les 1'850 m et la Cave de Colombire.

Nul besoin de carte pour choisir le menu, c'est une... RACLETTE ! Dans une belle salle, avec vue sur la chaîne des Alpes en face, un décor idéal pour une dégustation gourmande à la mode valaisanne. Après avoir festoyé, il convient de redescendre... Avec l'autobus affrété du SMC, ou en voiture pour ceux d'entre nous qui sont venus « motorisés » jusqu'en haut ! C'est donc la séparation avec un grand Merci à la Section pour l'organisation de cette journée.

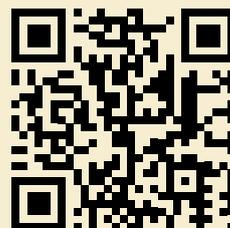




Informationen zu den VFB Sektionen

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

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



Aargau

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

AGENDA

8. März 2019	Generalversammlung	Leo Müller	062 822 12 85
27./28. April 2019	Jubiläumsfest "25 Jahre Wagenwerkstatt Aarau"	Leo Müller	062 822 12 85
22. Juni 2019	Eröffnungsfahrt Furka-Bergstrecke	Heidi Schmid	079 779 03 49
29. April – 3. Mai 2019	Furka-Arbeitswoche 1	Jürg Morf	062 291 11 40
8. – 12. Juli	Furka-Arbeitswoche 2	Jürg Morf	062 291 11 40

Präsident Hans Fellmann plötzlich verstorben

Am 23. August hat uns die Nachricht erschüttert, dass unser Präsident Hans Fellmann auf einer Wanderung plötzlich verstorben ist. Siehe den Nachruf in diesem Heft.

BD 2503 nimmt Gestalt an

Die Totalrevision der tragenden Kastenstruktur und des Chassis ist abgeschlossen. Alle weiteren Arbeiten dienen dem Aufbau des Wagens für seine Einsatzbestimmung als Personen-/Gepäckwagen. Das Wageninnere strahlt schon mit frisch furnierten Pfosten, neuen Wandplatten und weiss lackierter Decke. Die Blechverkleidung ist bereits rot lackiert und wird demnächst sukzessive montiert. Es folgen die Dachhaut, die Fenstermechaniken, die Dampfheizung etc.

B 4231: Vorbereitung für den Kastenaufbau

Das Chassis und alle Teile der Drehgestelle und des Bremsystems sind schwarz gestrichen. Die Komponenten sind einbaubereit wie auch viele Bauteile für den Wagenkasten. An den Bodenbalken und Dachpfetten werden die Ausfräsungen für die Aufnahme der Pfosten und Spanten angebracht. Die

weiteren Arbeiten konzentrieren sich auf die Fertigstellung des Chassis, um es für den Aufbau des Kastens vorzubereiten.

Loklampengehäuse lackiert

Die Gehäuse der aktuellen Serie von Loklampen sind lackiert und die Buntmetallteile in Arbeit. Ab Dezember beginnt die Endmontage, so dass Bestellungen zur Weihnacht möglich sind.



Bilder von
Heinz Unterweger

Im Versuchsstollen
des Lötschberg-Basis-
tunnels

rechts
Drehlager und Wagen-
federn

Einpassen der Wand-
tafeln



Wagenremise und weitere Arbeiten auf der Bergstrecke

Mitarbeiter der Sektion haben massgeblich am Aushub der Baugrube und der Vorbereitung für den Bau der Remise im nächsten Jahr mitgewirkt. Siehe den Beitrag in diesem Heft. In der Arbeitswoche vier arbeiteten weitere elf Kollegen an diversen Aufgaben in Realp. U.a. schweissten sie einen Stützbogen für das bergseitige Tor von Tunnel III zusammen und machten das Portal für die Überwinterung bereit.

Furka-Werbung am Winzerfest Döttingen

Unser Stand mit dem neuen Werbebezel wurde am Winzerfest in Döttingen regelrecht bedrängt. Wir konnten vielen Gästen unsere Dampfbahn näherbringen und werden sicher einige davon nächstes Jahr auf der Bergstrecke begrüßen dürfen.

Sektionsreise zum Lötschberg-Basistunnel

Am 1. September – eine Woche nach der gut besuchten Sommerfahrt mit der DFB – führte uns die Sektionsreise zur modernen Bahn: dem Lötschberg Basistunnel. Zwei pensionierte Mitarbeiter der BLS erläuterten kompetent die Details des Tunnelbaus, der umfangreichen Infrastruktur und des Betriebes. Mit Kleinbussen fuhren wir in die Tiefen des Berges, sahen durch das Tunnelfenster Züge vorbeifilzen und konnten die Technik der Tunnelkonstruktion, der Gleislagerung, der elektrischen Schaltanlagen etc. vor Ort ansehen.

Innerschweiz

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

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Schon wieder ist die DFB-Saison vorbei, drei Wochen nach den letzten Dampfzugsfahrten konnte für 2018 auch der letzte Samstagseinsatz der Innerschweizer durchgeführt werden. Ich möchte mich herzlich bedanken für alle Hilfe, sei es Mitarbeit an der Bahn, Werbung, Sponsoring, Mitwirken im Hintergrund usw. An alle aus der Sektion und unserem Umfeld: Ein herzliches «Vergelts Gott»!

Der Furka-Hock in Luzern gibt's nochmals am 6. November, und dann wieder ab Februar 2019, am 1. Dienstag im Monat. Wir treffen uns ab 19.30 Uhr im Bahnhof-Buffet Tibits im Obergeschoss direkt im Bahnhof Luzern.

Wir wünschen allen etwas Besinnung und Ruhe, und wir freuen uns, all die tatkräftigen Fronis auch 2019 wieder an der Bahn-Strecke über die Furka anzutreffen. Und: auch im Winter gibt es viel Arbeit zu erledigen für unsere Bahn!





Nordwestschweiz

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

Vereinstätigkeiten bis 31. Mai 2019

Änderungen bleiben vorbehalten

Do, 22. November 2018, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand

20.00 Uhr Nachtessen mit geladenen Gästen (Fronarbeits- / Vegetationsgruppe)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Basel

Sa, 24. November 2018,

11.00 – ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

Kosten «Metzger-Fondue» ohne Getränke ca. CHF 38.--

Ort: Restaurant «Arlésienne», Arlesheim

So, 06. Januar 2019, 19.00 Uhr

Drei Königstag

Ort: Modelleisenbahn-Club Basel,

Elsässerstrasse 2A, Basel

Do, 21. März 2019, 19.30 Uhr

35. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

Traktanden:

1. Protokoll der 34. GV vom 22.3.2018
2. Tätigkeitsbericht 2018
3. Jahresrechnung 2018 und Revisionsbericht
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand
5. Beiträge 2019 (Orientierung)
6. Jahresprogramm 2019/2020
7. Budget 2019
8. Orientierung Tätigkeiten der VFB/DFB G
9. Anträge von Mitgliedern
10. Verschiedenes

Anträge sind dem Vorstand bis 21. Februar 2019 einzureichen.

Sa, 25. Mai 2019, ganzer Tag

Frühlingsausflug

Details in der DadF-Ausgabe I/2019

Anmeldung: Mitgliedertreffen

Meldefriste: Dienstag, 20. November 2018

Anzahl (auch Gäste sind willkommen):

_____ Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil,
061 401 32 65 oder 079 68799 77, vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Anmeldung: Drei Königstag

Meldefriste: Montag, 01. Januar 2019

Anzahl (auch Gäste sind willkommen):

_____ Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____



Ostschweiz

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

AGENDA

18.-20.01.2019	Werbeauftritt an Grenzenlos St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
06.02.19	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
02.03.19	32. Hauptversammlung Sektion Ostschweiz	Andreas Huwiler	071 966 45 62
04.-11.05.2019	Werbeauftritt an SIGA Sargans	Erwin Hug	071 385 64 17
08.05.19	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
18./19.05.2019	Werbeauftritt an der spur-N-Schweiz	Erwin Hug	071 385 64 17
07.08.19	Modelleisenbahn-Ausstellung Steinach	Andreas Huwiler	071 966 45 62
06.11.19	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	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.

MitgliederREISE 2018

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

"Erlebnis und Genuss an der Furka": Unter diesem Motto stand die zweitägige Mitgliederreise 2018. Nach den jährlichen MitgliederANLÄSSEN organisierte die Sektion als Geschenk zum dressigjährigen Bestehen für die Mitglieder eine Reise an die Furka.

Gut gelaunt bestieg die bunt gemischte Gruppe mit total 45 Personen in St. Gallen, Wil und Pfäffikon SZ das nostalgische Saurer-Postauto, welches mit dem typischen "Tü-ta-to" auf sich aufmerksam machte. Die einen Gesichter kamen einem als "Wiederholungstäter" bekannt vor, andere durften zum ersten Mal bei einem Mitgliederanlass begrüsst werden. Nach einem Znünihalt auf dem Weg nach Luzern und der anschliessenden Fahrt über den Brünig erhielten die Teilnehmer nach dem Mittag Zeit für die freie Besichtigung von Meiringen oder einen Fussmarsch durch die Aareschlucht. Trotz schlechtem Wetter liessen sich doch einige nicht vom Abstecher in die beeindruckende Schlucht abhalten. Alle Teilnehmer wieder eingesammelt, ging es in kurzer Fahrt nach Innertkirchen.

Im Areal der KWO Grimsel-Kraftwerke wurden wir freundlich in Empfang genommen. Gespannt wartete die Reisegruppe auf die kommende Führung und die interessanten Ausführungen. In zwei Gruppen aufgeteilt machte man sich nach der Begrüssung auf in den Berg und bestaunte die Dimensionen der Wasserturbinen und die dafür notwendigen Hilfsmittel.

Voller Eindrücke ging die letzte Etappe schliesslich über den mit dichten Wolken verhangenen Grimsel nach Oberwald, wo das für uns reservierte Hotel bezogen wurde. Beim Nachtessen konnten die gewonnenen Eindrücke ausgetauscht und der erste Tag "verdaut" werden. In der Hoffnung auf besseres Wetter für den Sonntag wurden die Teller artig leer gegessen. Somit war der letzte Programmpunkt des ersten Tages abgehakt, der Speisesaal leerte sich nach und nach und Nachtruhe kehrte ein. Man wollte doch fit für den zweiten Tag sein. Schliesslich stand der Höhepunkt der Reise, die Fahrt mit der Dampfbahn auf dem Programm.

Fahrt mit der Dampfbahn

Wie gewünscht bzw. vom Organisator bestellt, klarte der Himmel am Morgen auf, und die Sonne grüsste uns vom



Bild von
Andreas Huwiler

Neuer Teil des Kraftwerk Innertkirchen



Bild von
Andreas Huwiler

Wetterfeste Besucher
der Aareschlucht



Himmel, was sich für den Rest des Tages auch nicht mehr änderte. Nach der morgendlichen Stärkung machten sich die Teilnehmer früher oder später auf den Weg an den Bahnhof Oberwald. Eine gute halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges konnte die vom Nachtlager Gletsch hereinfahrende Dampflokomotive bestaunt werden. Mit dem Rauch und Dampf der HG 3/4 war der Tag so richtig lanciert. Gespannt wartete man auf die Abfahrt Richtung Gletsch.

Kaum abgefahren, übernahm die Kollegin Ursula Spichale aus dem Vorstand, welche auch als Zugführerin tätig ist, die Erklärungen rund um die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. In Gletsch angekommen, verliess die Reisegruppe den Zug bereits wieder, es stand ein Apéro riche im Hotel Glacier du Rhône auf dem Programm. Der von der Sektion Ostschweiz offerierte Apéro war ein weiteres Geschenk zum 30-Jahr-Jubiläum.

Was das Team vom Hotel Glacier du Rhône dann aufsuchte war auch ein "Geschenk" und beispiellos. Wir sind uns sicher, dass niemand mit Hunger den Raum verlassen musste. Wir können die Gastgeber im Hotel Glacier du Rhône nur weiterempfehlen. Natürlich liessen es sich die Bahnbegeisterten nicht nehmen, die aus- und einfahrenden Dampfzüge zu beobachten oder auf Fotos zu verewigen. Auch der im Keller des Blauen Haus beheimatete Käseverkauf profitierte von der Reisegruppe.

Gut gestärkt bestiegen die Teilnehmer den aus Oberwald eingefahrenen Stammzug und genossen die weitere Fahrt mit der Dampfbahn. Ob beim Halt auf der Furka die Wirtschaft gut an der Gruppe verdiente, darf nach dem Apéro in Gletsch sehr bezweifelt werden. Umso mehr genossen die Passagiere aber das einmalige Erlebnis inmitten der alpinen Natur. Mit kurzem Halt in Tiefenbach, um den Wasservorrat aufzufüllen, erreichte man dann viel zu schnell Realp, wo unser nostalgisches Postauto bereits wieder auf uns wartete. Sicher und sehr angenehm wurden wir auch auf unserer letzten Etappe über den Sattel zurück in die Ostschweiz chauffiert.

Die zwei Tage vergingen im Fluge (bzw. im Zuge und im Postauto) und beim Verlassen des Postautos konnten zufriedene Gesichter beobachtet und Lob entgegengenommen werden. Eine solche Reise ist nur mit einer sorgfältigen Planung möglich. Einmal mehr konnten wir dazu auf den zuverlässigen Reiseleiter Erwin Hug zurückgreifen. Ein herzliches Danke-

schön an ihn für die tadellose Organisation. 2019 wird die Sektion Ostschweiz wieder zum "normalen" MitgliederAN-LASS zurückkehren. In ein paar Jahren kann eine mehrtägige Reise aber sicher wieder ein Thema werden.

furkaSTAMM ostschweiz

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Informationen von der Furka, Austausch unter Gleichgesinnten und geselliges Beisammensein, das ist die Idee vom furkaSTAMM ostschweiz.

Nach der Wiederauflage in diesem Jahr wollen wir den furkaSTAMM 2019 weiterführen. Der Modelleisenbahnklub Wil gewährt uns weiterhin das Gastrecht im Klublokal. Jeder Stamm wird mit einem anderen Schwerpunktthema mit Bezug zur Furka oder Eisenbahn gestaltet. Wir treffen uns 2019 jeweils ab 19.00 Uhr an folgenden Abenden hinter dem Weiher in Wil (Hofbergstrasse 13a, 9500 Wil - Zufahrt mit dem Auto ist gestattet):

- Mittwoch, 6. Februar 2019
- Mittwoch, 8. Mai 2019
- Mittwoch, 7. August 2019
- Mittwoch, 6. November 2019

Jede und jeder Interessierte ist herzlich willkommen. Wir freuen uns auf einen regen Meinungsaustausch.

Vorankündigung Hauptversammlung 2019

Vom Sektionsvorstand

Die 32. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 2. März 2019, ab 14:00 Uhr wiederum auf dem Areal der Dampflok-Werkstätte Uzwill statt. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Traktanden:

- Begrüssung
- Wahl der Stimmzähler
- Protokoll der HV 2018
- Jahresbericht des Präsidenten
- Jahresrechnung und Revisionsbericht 2018
- Budget 2019
- Bericht der Bau- und Werbeabteilungen
- Entlastung des Vorstandes
- Wahlen
- Gastreferate
- Varia

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns, Freunde der Furka-Bergstrecke (auch Gäste sind willkommen) an unserer Hauptversammlung begrüßen zu dürfen. Natürlich besteht auch wieder die Möglichkeit die Dampflok-Werkstätte zu besichtigen. Weitere Informationen sind rechtzeitig unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.



Solothurn

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

Sektionsreise

Von Walter Weibel, Aktuar

Die Reise ging am 11. August 2018 von Solothurn aus mit dem Car nach Wilderswil und nach einem Kaffeehalt weiter mit der Zahnradbahn auf die Schynige Platte. Die Bahn wurde 1893 eröffnet und bis 1913 mit Dampf betrieben. Ab 1914 wurde sie auf die damals hochmodernen elektrischen Lokomotiven, welche auch heute noch in Betrieb sind, umgerüstet. Die Züge erreichen mit maximal 250 ‰ Steigung auf 7.26 km Streckenlänge die Bergstation nach 52 Minuten, das sind bemerkenswerte 8.4 km/h. Da haben wir bei der DFB schon fast Hochgeschwindigkeitszüge.

Nachdem wir uns in Wilderswil mit Kaffee und Gipfeli gestärkt hatten, bestiegen wir den reservierten Wagen und genossen die wechselnde Aussicht auf das Aaretal, Thuner- und Brienersee. Oben angekommen, lagen uns das Lauterbrunnental und das Tal der schwarzen Lutschine zu Füßen. Das Dreigestirn Eiger, Mönch und Jungfrau machte sich leider rar. Trotz freundlichem Wetter hüllten Wolken die höchsten Gipfel ein.

Nach einem feinen Mittagessen hatten wir noch genügend Zeit, die Gegend zu erkunden, so zum Beispiel den Alpengarten, oder den Aussichtspunkt ins Aaretal. Die Schynige Platte (scheinende Platte) hat übrigens ihren Namen von den Schieferfelsen, welche besonders in feuchtem Zustand und hellem Wetter das Licht stark reflektieren und so hell scheinen.

Kulinarisch und seelisch gestärkt traten wir die Rückreise ins Tal an. Technisch interessierte stellten dabei erstaunt fest, dass der Stromabnehmer der Lokomotive bei der Talfahrt gesenkt ist. Die Motoren der Lokomotive werden bei Talfahrt als Elektrogeneratoren geschaltet und verheizen dabei ihre Energie in Bremswiderständen und einem Kühlventilator. Das vermag den ganzen Zug über die Steilrampe zu bremsen, so dass keine zusätzliche Bremsleistung an den Rädern erbracht werden muss.

Viel zu schnell waren wir wieder im Tal und die schöne Aussicht nur noch Erinnerung. Über Umwege durch das malerische Emmental erreichten wir mit dem Car die Schaukäserei in Affoltern i.E. Dort konnten wir uns mit einem Zvieri stärken und mit Käse, Brot und Wurst eindecken. Danach erreichten wir bald Solothurn, wo wir uns verabschiedeten und die individuelle Heimreise antraten.

Herzlichen Dank an Robert Rellstab, welcher wie jedes Jahr die Reise kompetent organisierte.

Bilder von
Walter Weibel

Die He 2/2 Nummer 11
mit Baujahr 1914

Die Solothurner
Reisegruppe in der
Schynige Platte Bahn



Bilder von
Walter Weibel

Die He 2/2 Nummer 11
mit Baujahr 1914

Die Solothurner
Reisegruppe in der
Schynige Platte Bahn



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

09. Feb.	Treberwurst-Schmaus in Dachsen	B. Streckeisen	044 980 33 08
02. Mär.	HV in Bassersdorf	B. Berto	052 222 97 67
25. Apr. – 28. Apr.	MEGA19 Gewerbeausst. Mutschellen	B. Streckeisen	044 980 33 08

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

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch (kein Stamm im Juli und Dezember).

Lokal: Restaurant „Werdguet“, Morgartenstrasse 30. Je ca. 3 Min. vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder von der Tramstation „Werd“ entfernt. Vom HB mit Tram 14.

Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Wie jedes Jahr halte ich in der letzten Ausgabe Rückschau über ein befruchtetes Vereinsjahr. Aus Platzmangel muss ich mich auf einige erwähnenswerte Ereignisse beschränken. Wir waren an Messen und Ausstellungen mit einem Stand vertreten, so z.B. im Januar in Zürich an der FESPO, der grossen Ferienmesse. Einmal mehr zeigte sich, dass unsere Erwartungen für neue Mitglieder und Aktive zu gewinnen nicht erfüllt wurden. Auch der Fahrkartenverkauf enttäuschte. Persönlich finde ich, dass die Besucher der Ferienmesse nicht – oder nicht mehr – unsere Klientel für Mitgliederwerbung sind. Die ausländischen Ferienregionen haben sich mächtig ins Zeug gelegt und sind für den Tourismus Schweiz eine grosse Konkurrenz. Für uns stimmt der finanzielle Aufwand zum Ertrag nicht mehr. Was die Alternative sein kann, bleibt unsere grösste Herausforderung.

Am Dampfevent in Winterthur Anfang Juni versuchten wir an unserem Stand die Dampfbahn als Reiseziel vorzustellen und neue Mitglieder für unser Projekt zu begeistern. Auch hier war das Interesse eher mager. Das heisse Wetter sowie das Autorennen in Zürich hielten den Besucherandrang in Grenzen. Im Oktober stand die Ausstellung für Modelleisenbahnen in Bauma auf dem Programm. Es müssen unbedingt neue Wege in Zusammenarbeit mit anderen Sektionen und dem Zentralvorstand gesucht und gefunden werden, um dieses Problem anzugehen. Im November ist nun eine Arbeitstagung zu diesem Thema vorgesehen.

Im vergangenen Jahr wurden verschiedene Vereinsanlässe durchgeführt: Im Februar das gut besuchte Treberwurst-Essen bei „unserem“ Weinbauer, Rolf Spahn, in Dachsen. Am 01. Mai fand der jährliche Sektionsausflug statt: Dampfbahnfahrt im Kandertal (D), verbunden mit einem Spargelessen im Markgräflerland. Ebenfalls im

Mai folgte die Fahrt mit dem famosen Roten Pfeil in den Neuenburger Jura. Nicht vergessen wurde ein Besuch bei der grünen Fee! Dieser Anlass war in kürzester Zeit ausgebucht und leider konnten nicht alle Anmeldungen berücksichtigt werden. Im September und Oktober fand je ein Besuch bei Stadler Rail grosses Interesse. Beide Daten waren rasch ausgebucht.

Bei Redaktionsschluss ist die Sektionsreise „en route“. Unter dem Titel „Mit Dampf und Kultur nach Würzburg“ wird auch die Dampfloswerkstatt in Meiningen besucht, wo eine unserer HG 3/4 ex Vietnam überholt wurde. Ein kurzer Reisebericht wird im Internet und in der nächsten Ausgabe publiziert.

Unsere drei Bauwochen konnten unfallfrei und bei schönstem Wetter durchgeführt werden. Auch dieses Jahr wurden wir wieder reichlich mit frischem Gemüse und Früchten verwöhnt. Dem treuen Sponsor, der Gärtnerei Friedli Gemüse, Wohlenschwil, sei hier nochmals recht herzlich gedankt.

Wie im letzten Heft erwähnt, haben sich 2 Vorstandsmitglieder nach langer Vorstandstätigkeit entschlossen zurückzutreten. Trotz mehrmaligem Aufruf meldete sich leider niemand als Nachfolgerin oder Nachfolger. Bei Interesse: BITTE meldet euch bei mir.

Zum Schluss möchte ich wieder allen treuen Mitgliedern DANKE sagen: den vielen Aktiv-Mitgliedern für ihren Einsatz auf der Strecke oder in der Werkstatt und all jenen, von welchen ich keine Kenntnis habe, da sie nirgends erfasst sind und deren Umfang schwer abzuschätzen ist. DANKE auch an alle übrigen Mitglieder für ihre Treue und Unterstützung. Ihr Mitgliederbeitrag ist ein wichtiger Beitrag zur Erhaltung unseres Kulturgutes. Zum bevorstehenden Jahresende wünsche ich Euch/Ihnen heute schon gute Gesundheit, viel Freude und Begeisterungsfähigkeit. Allen ä guäts neus Jahr



Einladung zur Hauptversammlung 2019

Datum: Samstag 02. März um 14.00 Uhr
Ort: Kath. Kirchenzentrum, Bassersdorf, Äussere Auenstrasse 3 (4 Min vom Bahnhof in Richtung Dorf). PP sind auf dem Areal vorhanden.

Traktanden: Die Statutarischen.

Die definitive Traktandenliste und die weiteren Unterlagen dazu werden an der HV aufliegen und vorgängig verschickt.

Bericht der Bauwoche vom 24. – 29. September

Von Bruno Berto, Sektionspräsident und Bauwochenleiter

Zur Einstimmung und ersten Orientierung trafen wir uns vor dem Abendessen im Des Alpes. Später auf dem Weg zur Kantine begutachteten wir den Fortschritt der Ausubarbeiten für die Wagenremise. Die Nivellierung der Strasse zwecks Geleiseführung zur Remise war schon weit fortgeschritten. Während unserer Bauwoche wurden wir ebenfalls für weitere Anpassungen in diesem Teilstück beschäftigt.

Am Montagmorgen begrüßte uns Marcel Gwerder und erläuterte die für uns geplanten Arbeiten. Franz Elmiger und Hansjörg Häfliger wurden für den Auftrag „Erlenschnitten entlang der Strecke von Steffenbach bis Tiefenbach“ eingeteilt. Ambros Furge und ich – unter der

Leitung von Werner Dietrich – erhielten den Auftrag „Maurerwagen“ und Kurt Letter mit Felix Weber – unsere Maurerfachleute – waren für den Umbau und die Erweiterung eines Wasser-Schachtes (im Zusammenhang mit der neuen Strassenführung) zuständig. Bei schönstem Wetter und bester Stimmung packten wir an.

Der Maurerwagen, welcher schon jahrelang bei Wind, Regen und Schnee auf einem Nebengleise stand, wurde in die Lokwerkstatt verschoben. Als erstes galt es das vorhandene Material und Werkzeug, welches sich im Wagen befand zu sortieren und in Palette zu verstauen. Schon fast eine Sisyphusarbeit! Es kam Werkzeug zum Vorschein welches wahllos in den Wagen gelegt wurde, teilweise ungeräumt, mangelhaft und rostig. Schaufeln und Pickel mit losen Griffen, mehrere stumpfe Spitzseisen, Maurerkellen voll Zement und vieles mehr. Mehr Ordnungssinn wäre der Sache sehr dienlich. Viel zu viel Werkzeug befand sich im Wagen. Ordnung zu schaffen sowie die Erstellung eines Inventars war bitter nötig. Alle Gestelle wurden geräumt und ausgebaut. Naheliegender, dass sich im Nu Palette um Palette füllten. Das gesteckte Ziel war den Wagen bis Mittwoch zu leeren, um mit dem Abbruch der morschen Wände beginnen zu können. Dank einem enormen Einsatz konnte mit dieser Arbeit bereits am Dienstagnachmittag begonnen werden. Ein Teil der gefüllten Paletten musste leider im Freien deponiert werden.

Am Dienstag traf Marcel Bühler ein und die Aufgaben



Der Sektions-Präsident beim Grundieren der Bretter

Das Feierabend-Bierchen vor der Werkstatt



konnten neu verteilt werden. Mir wurde das Grundieren der Bretter aufgetragen. (Diese Bretter werden von unserer Sektion bezahlt.) Drei Kollegen befassten sich mit dem Abbrechen der Gestelle und der kompletten „Aussenhaut“. Am Abend war der Wagen leer und ein Teil der Aussenwände entfernt. Am Mittwochmittag stand nur noch das nackte Gerüst des Wagens.

Bei stabilem, gutem Wetter half Marcel beim Bretterstreichen im Freien. Werner und Ambros beschäftigt mit dem Aufbau der neuen Seitenwände). Auch die gespendete Schwarzwälder-Torte durfte natürlich nicht fehlen (eine Tradition der BW 39). Jeden Abend gab es eine Bausitzung mit kühlem Bier und Gedankenaustausch über den verlaufenen Tag. Auch Kollegen aus anderen Baugruppen nahmen teil. Dies förderte die Kameradschaft unter den Beteiligten. Es war eine gute und erlebnisreiche Bauwoche. Ich danke allen Beteiligten für ihren wertvollen Einsatz.

Sektionsreise 2019 - „Es hät solangs hät“

Bei Redaktionsschluss waren noch einige wenige Plätze frei für die Sektionsreise 2019: Gardasee – Trentino vom 09. bis 12. April 2019 mit Aufenthalt im historischen Städtchen Riva del Garda. Ausflüge in die wildromantischen Berge des Trentino und Fahrt mit der Nonstalbahn. Für weitere Informationen siehe unsere Homepage oder direkt bei: Fritz Renold, Säntisstrasse 3, 8472 Seuzach, vfb-zuerich.reisen@dfb.ch

Besuch Stadler Rail AG und Hundertwasser/Markthalle in Altenrhein

Von Rolf Wyder

Am 13. September traf sich nach individueller Anreise eine Gruppe von 39 Sektionsmitgliedern vor den Toren der Stadler Rail AG. Nur schon das Betreten dieses imposanten Geländes war sehr eindrucksvoll und setzte sich mit einer informationsreichen Präsentation über den Werdegang der

Stadler Rail AG durch Herrn Zwicker fort. Eindrücklich dabei: die Entwicklung seit 1912 bis zum heutigen Tage.

In zwei geführten Gruppen begaben wir uns auf den Rundgang durch verschiedene Hallen und kamen zum Staunen fast nicht mehr hinaus. Was da an Teilen, Kabeln, Anschlüssen etc. etc. verbaut wird, ist einfach gewaltig. Dabei war zu vernehmen, dass in einem einzigen Wagon Kabel in der Länge von Zürich bis nach Basel, zehntausende von elektrischen Steckern und andere Komponenten verbaut werden. Die Stadler Rail AG beschäftigt nicht nur rund 1000 Mitarbeiter alleine in Altenrhein, sondern ist auch Kunde bei ca. 200 verschiedenen Zulieferanten. In der Tat ein Vorzeigeunternehmen. Zum Schluss meinte Herr Zwicker mit einem Augenzwinkern, dass wir uns ab jetzt mit Bedacht in einem Wagon hinsetzen sollten... Ein kräftiger Applaus unserer Mitglieder quittierte seinen Wunsch.

Im Anschluss begab sich unsere Gruppe in die Markthalle im Hundertwasser-Haus zu einem erfrischenden Apéro, gefolgt von einem köstlichen Mittagessen. Danach übernahm Frau Stettler das Wort. Sie ist die Tochter des Initiators Herbert Lindemann und heutige Direktorin und Enthusiastin der Hundertwasser/Markthalle. Wir haben Lustiges und Spezielles über den Künstler aus ihrem Munde vernommen, so z.B., dass die Zebrastreifen auf der Strasse nach Hundertwasser Vorgaben aufgemalt werden mussten. Dies verlangte eine Bewilligung, die bis durch die höchsten eidgenössischen Instanzen durchgeboxt werden musste. Die Zebrastreifen durften partout nicht eckig und gerade sein.

Mit einem «runden» Rundgang durch das Museum konnten anschliessend verschiedene Kunstwerke berührt und aus der Nähe bewundert werden. Auch hier informierte uns eine begeisterte Mitarbeiterin über Hundertwasser, und man bekam auch ein Einsehen, dass im Leben nicht immer alles eckig und kantig sein muss. An dieser Stelle möchte ich auch Bernhard Streckreisen für einen perfekt organisierten Anlass danken. Bernhard: hast es gut gemacht!

Bild von
Bruno Berto

Auch Marcel hilft
beim Streichen der
Bretter mit

Bild von
Bruno Berto

Zebrastreifen, Patent
Hundertwasser





Berlin-Brandenburg

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

Jubiläumsausstellung

Von Dieter Frisch

Im Januar 1995 fand im Schülerspeiseraum der Pustebblume Grundschule in Berlin-Hellersdorf die erste öffentliche Präsentation der Sektion Berlin-Brandenburg statt. Wir informierten über die Rettung der Furka-Bergstrecke in der Schweiz und berichteten über bereits geleistete Arbeitseinsätze unserer Mitglieder als sogenannte „Fronis“ in Realp und Gletsch. Darüber hinaus zeigten einige Vereinsmitglieder Originallexponate und Modelle von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowie verschiedene Modellbahnanlagen.

Die erfreulich hohe Besucherzahl ermutigte, auch künftig derartige Ausstellung zu organisieren. Nach wenigen Jahren fanden die nunmehr jährlich stattfindenden Berliner Modellbahnausstellungen unserer Sektion, an der sich zunehmend auch andere Vereine beteiligten, einen festen Platz im Hellersdorfer Veranstaltungsplan. Zur 10. Ausstellung im Jahre 2004, die ausnahmsweise bereits am Freitag öffnete und auf zwei Etagen des Schulhauses und in der Turnhalle stattfand, kamen fast 2500 Besucher. Etwa gleich gute Ergebnisse verzeichneten die 15. sowie die letzte Ausstellung in der Pustebblume Grundschule im Jahre 2012, bei denen es ebenfalls gelang, die Turnhalle mit einzubeziehen.

Nachdem 2013 nur eine kleine Präsentation in den

Räumlichkeiten des Hellersdorfer Mädchenklubs ermöglicht werden konnte, fanden wir zur 20. Ausstellung 2014 glücklicherweise ein neues, größeres Domizil im Saal des KulturGutes in Berlin-Marzahn. Nach inzwischen fünf erfolgreichen Ausstellungen in diesem Ambiente bereitet sich die Sektion jetzt auf die Jubiläumsveranstaltung am 02. und 03. März 2019 vor, die an beiden Tagen ab 10.00 Uhr öffnet und um 18.00 Uhr, bzw. am Sonntag um 17.00 Uhr schließt. Zur 25. Ausstellung werden neben dem neu gestalteten Furka-Informationsstand mehr als 15 Vereine und Einzelaussteller aus mehreren Bundesländern ihre Modellbahnanlagen und Modelle präsentieren.

Als besonderes Exponat haben wir in den zurückliegenden Monaten die von unserem verstorbenen Vereinsmitglied Hans Burwig in den neunziger Jahren im Maßstab 1:2 gebaute DFB 6 „Weißhorn“ aufwendig restauriert, welches zum Jubiläum als Maskottchen fungieren soll. Das zumeist aus Holz und Pressspanplatten in Leichtbauweise hergestellte Modell hatte im Laufe der Jahre durch Witterungseinflüsse gelitten. In etwa 100 Arbeitsstunden wurden mehrere Teile repariert, bzw. ausgetauscht, wobei die Lok auch einen neuen Anstrich erhielt. Da wir auch künftig über keine wetterfeste Unterbringungsmöglichkeit verfügen, würden wir das Modell nach der Ausstellung gern in gutem Zustand abgeben wollen.

Bild von
Carsten Segieth

Das Lok-Restaurierungs-Team, Jürgen,
Lothar und Dieter





Nürnberg

VFB-Sektion Nürnberg, Volker Kabisch, Voltastrasse 30, DE-90459 Nürnberg, vfb-nuernberg@dfb.ch

Bauwoche an der Furka

Von Volker Kabisch, Sektionspräsident

Mit einer etwas kleineren Baugruppe als in den vergangenen Jahren war Sektion Nürnberg in der 37. Bauwoche vom 10. bis 15. September an der Furka vertreten. Und die Wettervorhersage für die Woche lautete: Sommer an der Furka.

Am Montagmorgen gab uns Manfred Willi einen kurzen Überblick über die zurückliegende Betriebsaison und die bevorstehenden Aufgaben. Gemäß Bauprogramm erwarteten uns zahlreiche Aufgaben rund um das Thema Sanierung Scheiteltunnel, Gleis- und Gerüstbau. Zügig waren die Arbeitsgruppen gebildet und die nötigen Arbeitsmittel zusammengestellt.

Während unser Peter als Helfer an der Baustelle für die neue Wagenremise in Realp zurückblieb, führte für den größten Teil der Gruppe der Weg über die Furka zur Station Muttbach. Dort angekommen wurde der Arbeitszug mit dem Gerüstwagen zusammen rangiert und das Baumaterial verladen. Und dann hieß ab es in die Finsternis des Scheiteltunnels. Unter der Führung von Rolf Willi wurden zunächst ca. 280 Meter der Druckluftversorgungsleitung erneuert und die neuen Anschlüsse gesetzt.

An den nächsten zwei Tagen montierten wir bei Tunnelmeter 800 die Armierungsmatten für das bevorstehende Einbringen des Spritzbeton (Gunit). Eine Arbeit, die uns all unsere körperliche Kraft und Geschicklichkeit abverlangte. Zum Schluss dieser Arbeit wurde der Tunnelfirst mit dem Hochdruckreiniger von den Rußablagerungen gereinigt. Ab Donnerstag widmete sich ein Teil der Gruppe unter der

Führung von unserem Holger der Regulierung der Zahnstangenhöhe bei km 57,8.

Für den anderen Teil der Gruppe hieß es unter der Führung von Rolf Willi das Gerüst zur Sanierung der Stützmauer bei km 56,4 fertigzustellen. Neben gewissen Grundkenntnissen in der Statik eines solchen Gerüsts war der Arbeitsschutz zur Absturzsicherung ein sehr wichtiges Thema. Die dafür notwendige Ausrüstung haben wir angelegt und wichtige Absprachen wer wen sichert vor Arbeitsbeginn getroffen.

Viele kleinere Aufgaben rundeten unsere Bauwoche ab. Am Freitagnachmittag konnten wir resümieren: Das an uns gestellte Bauprogramm ist erfüllt.

Auch wenn das Mittagessen während unserer Bauwoche nur aus dem Lunchpaket bestand, verwöhnte uns die Küche, unterstützt durch Conny, in der Kantine Realp während der gesamten Bauwoche mit einer reichhaltigen, ausgewogenen und wohlschmeckenden Kost. Zum gemeinsamen, schon traditionellen geselligen Käsefondueessen kam die gesamte Gruppe frisch gestylt im Hotel Tiefenbach am Freitagabend wieder zusammen. Viele Gespräche über die zurückliegende Bauwoche machten an diesem Abschlussabend die Runde.

Als verantwortlicher Baugruppenleiter darf ich mich für die engagierte und unfallfreie Arbeit bei allen Fronis der Baugruppe Nürnberg bedanken und würde mich freuen, wenn ich alle wieder im Jahr 2019 zur nächsten Bauwoche an der Furka begrüßen könnte.

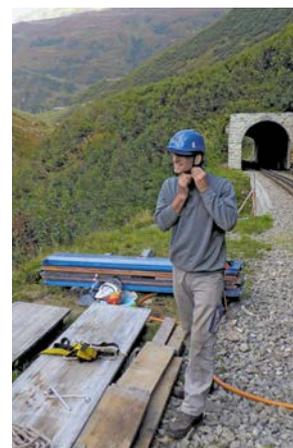
Bild von Kurt Bram

Montage der Armierungsmatten im Scheiteltunnel

Bilder von Volker Kabisch

Regulierung der Zahnstangenhöhe

Anlegen der Absturzsicherung





SLM-Dampflokomotive fährt in Syrien

Auf der Suche nach Dampflokomotiven für die Furka-Bergstrecke haben die Pioniere in den 1980er-Jahren weltweit Ausschau gehalten. Bevor sie in Vietnam fündig wurden, dachte man auch an die Maschinen, welche die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) an die Libanonbahn geliefert hatte. Die Bahn verband ab 1895 Beirut mit Damaskus. Zum Einsatz kam auf der Gebirgsstrecke wie an der Furka das Zahnstangen vom System Abt, doch die Spurweite betrug statt ein Meter relativ unübliche 1050mm. Die Strecke wurde gemäss Wikipedia während des libanesischen Bürgerkriegs zwischen 1975 und 1990 auf libanesischer Seite zerstört. In Syrien schrumpfte das Angebot auf einen Inselbetrieb mit touristischen Fahrten. Und fast nicht zu glauben: Trotz des Bürgerkriegs in Syrien finden wieder solche Fahrten statt. Der Freundeskreis Schweiz - Syrien organisierte in vergangenen Frühling eine Gruppenreise. Fotos auf der Internetseite zeigen die SLM-Lokomotive mit der Fabriknummer 985 auf einer Sonderfahrt. Die Lok vom Typ HG 3/4 hat Baujahr 1896. Der Zahnradantrieb wurde laut "Schweizer Eisenbahn-Revue" nach dem Zweiten Weltkrieg ausgebaut. jw



**CLUB GRAND
HOTEL & PALACE**
Tradition und Qualität
Mehr als 100 Mitglieder
Möchten auch Sie
dazugehören?

Feldbergstrasse 86, 4057 Basel
E-Mail gubser@clubgrandhotelpalace.ch

UNSERE MITGLIEDER IM GOMS:

**Grand Hotel Glaciuier du Rhone
Hotel Furka
Hotel Hubertus**

**Gletsch
Oberwald
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

Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,

mark.theiler@dfb.ch

Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)

Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

Sektionsnachrichten :

Aargau: Heinz Unterweger, heinz.unterweger@dfb.ch

Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

Herstellung, Druck:

ZT Medien AG

Henzmannstrasse 20

CH- 4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach

CH-6490 Andermatt, Tel. +41 (0) 848 000 144

administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke

Steinacherstrasse 6

CH-8910 Affoltern a.A.

vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Erscheinungsweise:

vierteljährlich (Mitte Februar, Mitte Juni, Mitte September, Ende November) Einem Teil der Auflage des «Dampf an der Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektionsnachrichten» der Sektionen Aargau und Bern beigelegt.

Sie sind im Abonnementpreis
inbegriffen.

Abonnement :

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inseratarife:

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.

IMPRESSUM



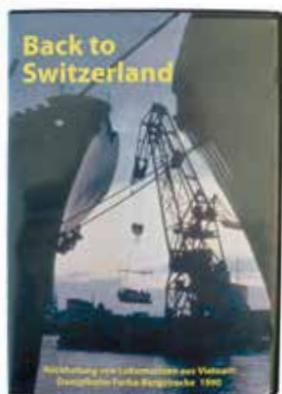
- ① **DFB-Bildkalender 2019**
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen; Text dreisprachig d/f/e; 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3 **CHF 16.00**



- ② **NEU: Strick-Fleece-Jacke marineblau** mit Reissverschluss; vorne aufgesticktes DFB-Logo in grauer Farbe; Lieferbare Grössen: S, M, L, XL, XXL **Bitte Grösse angeben. CHF 79.00**



- ③ **NEU: Strick-Fleece-Jacke königsblau** mit Reissverschluss; vorne aufgesticktes DFB-Logo in schwarzer Farbe; Lieferbare Grössen: S, M, L, XL, XXL **Bitte Grösse angeben. CHF 79.00**



- ④ **Dokumentarfilm «Back to Switzerland»**
Abenteuerliche Rückholung der Dampfloklokomotiven aus Vietnam (1990)
Der Profifilmer Klaus von Mandelstoh dokumentierte die beschwerliche Reise der Lokomotiven vom Hochland an die Küste bis zum Verschiffungsort Ho-Chi-Minh-Stadt (Saigon) sowie die Ankunft der Lokomotiven in der Schweiz.
Eigenverlag DFB (1991)
58 Minuten Spielzeit. **CHF 34.80**



- ⑤ **Schneidebrett aus Buchenholz** in Form einer Dampflok; Holz 100% FSC; Dicke ca. 10 mm; Grösse ca. 26 x 18 cm; mit Laser-Gravur des DFB-Firmensignetes **CHF 12.50**



- ⑥ **Edelweiss-Pasta**



- ⑦ **Pasta Furka-Kühe**

Furka-Pasta: Eier-Teigwaren aus Hartweizen; Beutel mit 500 g Inhalt; Schweizer Produkt (hergestellt im Wallis) **CHF 6.90**

Besuchen Sie unseren WebShop
www.dfb.ch/shop



Farbe und Aufdruck Sporttuch

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



Bemo-Modelleisenbahn (H0m)

- ⑧ **NEU: BEMO Modell H0m**
vierachsiger DFB-Personenwagen AB 4462 mit Plattformen; sehr detailliertes Modell in Kunststoff-Bauweise; lieferbar frühestens im Dezember 2018 **CHF 97.50**

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

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

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____ DADF 4/2018

Bestellung im WebShop: www.dfb.ch/shop

Per E-Mail: souvenir@dfb.ch

Oder Talon senden an: DFB Souvenirhandel,

Postfach, CH-6490 Andermatt

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