



dampf an der furka



Grosse
Unwetter-
schäden



5



Einweihung der
Wagenremise
Realp

8



Dampf-
bahnfest
Gletsch

10



6

Saisonbilanz
2020



Aus der Stiftung

12



Wintereinbruch

17

 **Actuel dès 20**

 **Sektionen ab 24**

Impressum 39

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2021 08.01.2021

Erscheint Mitte
Februar

Ausgabe 3/2021 23.07.2021

Erscheint Ende
August

Ausgabe 2/2021 23.04.2021

Erscheint Anfang
Juni

Ausgabe 4/2021 08.10.2021

Erscheint Mitte
November



Bild von
Michaela Rapp

30 Jahre sind vergangen: Die drei Dampf-loks mit Vietnam-Vergangenheit und ihr Rückholteam.

30 ans se sont écoulés: Les trois locs à vapeur telles qu'au Vietnam, et l'équipe qui les a ramenées.

Editorial

Von Ruedi Traub

Nebst den verschiedenen Jubiläen spielten auch die Unwetter in der Gegend unserer Bahn eine Rolle und zwar eine teure! So kamen Rufen ins Tal, die Furkareuss trat über die Ufer und Gleise wurden unterspült. Diese Schäden mussten noch vor dem grossen Schneefall repariert werden, sonst gefriert das Wasser und dann gibt es ein Problem für die Reparaturtruppen. Das Echo auf den Hilferuf von der Furka war überwältigend.

Die Wagenremise in Realp konnte am 4. September nach über zwei Jahren Bauzeit und mit Totalkosten von 2.7 Millionen Franken dem Betrieb übergeben werden. Sie ist weitgehend gegen die Gefahren im Hochgebirge geschützt – und sieht erst noch gut aus.

Am Wochenende vom 22./23. August führten wir verschiedene Jubiläen durch. Zu feiern gab es die Rückholung der Dampfloks aus Vietnam (30 Jahre), die Wiedereröffnung Realp – Gletsch (20 Jahre) und die Wiedereröffnung Realp – Oberwald (10 Jahre). Während am Samstag schönes Wetter herrschte, versank der Sonntag im Regen. Neben einer Medienkonferenz am Samstagabend fand auch die Lokparade der drei aus Vietnam zurückgeholten Loks mit den damals an der Aktion Beteiligten statt.

Wiederum konnte man an verschiedenen Ständen diverse Artikel kaufen. Zum Beispiel Alpkäse aus Gletsch, ausserordentliche Düfte von Arvenholz und andere teils originelle Gegenstände wie die von Hand gemachten Tiermodelle. Mir haben es vor allem die hübschen, kleinen Schwarznasenschafe angetan.

A côté des divers jubilés, les intempéries dans la région de notre train ont aussi joué un rôle, et plutôt coûteux! Il y eut ainsi des éboulements dans la vallée, la Furkareuss déborda et les voies furent affouillées. Il a fallu réparer ces dégâts avant les grosses chutes de neige, faute de quoi l'eau aurait gelé, et les équipes de réparation auraient eu un sacré problème. L'appel à l'aide de la Furka a eu un écho impressionnant.

La remise à wagons de Realp a pu être mise en service le 4 septembre, après plus de 2 ans de construction, et pour un coût total de 3 millions de francs. Elle est largement protégée contre les dangers de la haute montagne – et présente bien.

Le week-end des 22 et 23 août avaient lieu différents jubilés. Il y avait à fêter: le retour des locomotives du Vietnam (30 ans), la réouverture Realp – Gletsch (20 ans), et la réouverture Realp – Oberwald (10 ans). Alors qu'il faisait grand beau le samedi, le dimanche se termina sous la pluie. Une conférence de presse eut lieu le samedi soir, et le dimanche une parade des trois locs ramenées du Vietnam, avec les participants de l'époque.

On pouvait aussi acheter divers articles aux différents stands. Par exemple du fromage de montagne de Gletsch, d'extraordinaires senteurs d'arole, et d'autres objets originaux, comme des modèles d'animaux faits à la main. Les jolis petits moutons au nez noir m'ont particulièrement plu.

Titelbild von
Franz Geisser

DFB-Zug mit der HG 4/4 nach einem frühen Wintereinbruch auf der Steffenbachbrücke.



Grosse Regenfälle verursachen Schäden an DFB-Infrastruktur

Viele Freiwillige halfen bei den Aufräumarbeiten

Von Mark Theiler, DFB Medien

Eine Woche nach Abschluss der Saison 2020 haben heftige Regenfälle am ersten Oktober-Wochenende an der DFB-Infrastruktur grosse Schäden angerichtet.

Schlammmassen überfluteten das Gebiet rund um den DFB-Bahnhof und die Werkstätte Realp. Zudem wurde der Streckenabschnitt Realp-Tiefenbach-Furka an einigen Stellen von Erdbeben verschüttet. Eine Woche später halfen Dutzende von Freiwilligen mit, die Schäden zu beheben.

Der grosse Regen setzte just ein, als die Steffenbachbrücke in Winterstellung gebracht und die ersten Tunnel Tore der Senntumstafeltunnels verschlossen wurden. Aus den angekündigten 130 Millimeter Regen oder 130 Litern pro Quadratmeter wurden zwischen Freitag- und Samstagmittag am 2./3. Oktober deren 240 Millimeter bzw. 240 Liter pro Quadratmeter.

Mehrere Schadenstellen

Eine erste Bestandesaufnahme durch den Verantwortlichen Ulf Weidle und seine Leute von der Bauabteilung ergab eine Schadenssumme von rund 55'000 Franken. Inzwischen wurde bekannt, dass diese Summe nicht ausreicht. Die Senke zwischen dem DFB-Bahnhof und der Werkstätte Realp stand bis zu 60 Zentimeter unter Wasser. Schutt und Schlamm be-

deckten nicht nur die DFB-Anlagen, sondern auch Teile des Golfplatzes.

Auch die Strecke zwischen Realp und Furka blieb von den Wassermassen nicht verschont. An drei Stellen gingen Erdbeben nieder, welche die Trasse auf Längen zwischen 20 und 30 Metern unter sich begruben. Die Rufkehrstrasse, die von der Furka-Passstrasse einen Zugang zum Gebiet Tiefenbach ermöglicht, rutschte auf einer Länge von 400 Metern ab. Auch auf der Walliser-Seite, zwischen Muttbach und dem Bahnübergang Furkastrasse, wurden zwei kleinere Erdbeben entdeckt.

Überwältigendes Echo

Nachdem das erste Ausmass der Schäden erfasst wurde, fackelten die Verantwortlichen nicht lange. Schon am Sonntagnachmittag rief Geschäftsleiter Josef Hamburger zu einem Freiwilligeneinsatz auf. Das Echo war überwältigend. Pro Tag rund 30 Freiwillige fanden sich eine Woche nach dem Unwetter an drei Tagen in Realp ein, um aufzuräumen. Dabei wurden laut dem Verantwortlichen Ulf Weidle sämtliche Schäden soweit behoben, dass die Strecke wieder befahrbar wäre. Im Frühling muss an einigen Stellen aber der Schotter ausgetauscht werden.

Bilder von
Reto Brehm

Die starken Regenfälle haben im Gebiet rund um den DFB-Bahnhof Realp viel Schlamm und anderes Material hinterlassen.

Auch die Strecke wurde an diversen Stellen in Mitleidenschaft gezogen.

Wo möglich, wurden Erdbeben weggebaggert.







Saisonbilanz 2020

Corona beschert der DFB ein schwieriges Jahr

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Die Saison 2020 geht als schwieriges Jahr in die Annalen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ein. Der spätere Saisonbeginn und die behördlichen Einschränkungen wegen Corona führten zu einem Rückgang der Passagierzahlen um 40 Prozent und zu einem Einnahmefall in Höhe von 35 Prozent.

Statt wie in normalen Jahren gegen 30'000 Fahrgäste beförderte die DFB dieses Jahr nur knapp 18'000 Passagiere. Vor allem zugesetzt hätten der Bahn der Wegfall der Gruppenreisen und Charterzüge, das Fehlen der ausländischen Gäste sowie die Maskenpflicht, bilanzierte Verkaufsleiter Karl Reichenbach kurz nach Saisonende. Die Gäste aus der Schweiz hätten den Wegfall der Gruppen wenig bis gar nicht kompensieren können. Die Einführung der Maskenpflicht im Zug habe den anfänglichen Aufwärtstrend wieder zunichte gemacht, erklärte Reichenbach.

Spenden sind sehr willkommen

Dank vielen Spenden konnte ein Teil der Ausfälle ausgeglichen werden. Diejenigen Passagiere, welche die

DFB diese Saison benutzt haben, zeigten sich laut Kundenbefragung sehr zufrieden mit dem Angebot in und neben der Bahn. Auch die Corona-Massnahmen wurden gut akzeptiert.

In der ersten Klasse wurden knapp 2000 Fahrgäste befördert, in der zweiten Klasse etwas mehr als 16'000 Fahrgäste. Die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb, inklusive Charterzüge, betragen rund 725'000 Franken. Die Gastronomie erzielte rund 120'000 Franken Einnahmen und der Souvenirverkauf rund 95'000 Franken.

Somit verdiente die DFB pro Fahrgast durchschnittlich 53 Franken. Dies ist eine deutliche Zunahme gegenüber den Vorjahren. Es zeigt sich, dass die Nebenbetriebe für unsere Bahn wichtig sind und sehr gut angenommen werden, ebenso der zusätzliche Verwöhnsservice in der ersten Klasse.

Erfolgreiches Fest

Höhepunkt des Jahres war das Jubiläumsfest Ende August, das rund 2500 Personen nach Gletsch lockte. Dieses Fest hat laut Reichenbach die negative Bilanz leicht verbessert und der DFB einen kleinen Gewinn beschert.



Bild von
Franz Geisser

Auch das gehört
zum Jahr 2020:
Wintereinbruch
zum Saison-
schluss an der
Furka.



WR-S 2027 revidiert

Das Steam Pub – ein Bijou auf Rädern

Von Urs Züllig und Jürg Bolliger

Am 19. September 2020 war es endlich soweit: Der einzige Bistro Wagen der DFB, der WR-S 2027, konnte nach einer umfassenden Revision R2 eingeweiht werden.

Vorgeschichte

Die Geschichte des ursprünglich von der Berninabahn stammenden Wagens C 113 würde den Rahmen dieses Beitrags definitiv sprengen, sie können diese unter www.berninabahn.ch nachlesen. Nachdem die Eigentümerin Matterhorn Gotthard Bahn den Wagen nicht mehr für ihren eigenen Dampfzug benötigte, war er einige Sommer leihweise bei der DFB im Einsatz im Gletscherzug. Schon damals waren Ideen vorhanden, wie der Wagen noch besser an die Bedürfnisse der DFB angepasst werden könnte, doch war an fremdem Rollmaterial nur der betrieblich erforderliche Unterhalt möglich. Das änderte sich im Oktober 2017 mit dem Übergang des Wagens ins Eigentum der DFB. Aus Auslastungsgründen der Wagenwerkstätte Aarau wurde entschieden, dem Wagen in Realp eine «kleine Revision» angedeihen zu lassen. Aufgrund des angetroffenen Zustands wurde die Revision immer komplexer, so dass sich am Ende eine umfangreiche Revision 2 ergab, welche inklusive aller für den künftigen Einsatz notwendigen Anpassungen von 2017 bis 2020 dauerte.

Im Frühjahr 2019 kam uns Werner Hechler mit der Verleihung des «Prix Montagna 2019» zu Hilfe und unterstützte das Projekt mit einer sehr grosszügigen Spende. Er hatte bei einem Besuch in Realp gefallen an dem in der Werkstätte im Dunkeln stehenden Wagen gefunden, und sich spontan für die Unterstützung «eines Objekts, das dem Essen und der Geselligkeit dient», entschieden.

Dank dieser Spende konnten nun die bisher zurückgestellten Themen angegangen werden, nebst der Revision wichtiger Komponenten auch die Beschaffung der neuen Inneneinrichtung. Aufgrund des für den DFB-Einsatz geänderten Layouts (der Wagen wird nicht mehr nur am Zugsende eingereiht) konnte zum Beispiel die bisherige Bar nicht mehr verwendet werden. Auch in der Küche waren neue Geräte notwendig. Revision und Umbau des Wagens wurden als Gemeinschaftsprojekt der Ressorts Wagen und Dieselcrew durchgeführt. Es waren viele Mitarbeiter/innen mit grossem Einsatz am Fahrzeug tätig, von der aufwändigen Kastensanierung/Neulackierung über die umfangreiche Elektrik bis zum Nähen neuer Vorhänge und Polster.

Ein Bijou in jeder Beziehung

Optisch sticht das Design mit dem gefälligen Gastronomie

Logo ins Auge. Der Innenausbau mit der neuen Bar, den Tischen, den Vorhängen und Polstern sorgt für eine Wohlfühl-atmosphäre bei den Gästen. Dank eigener Stromversorgung sind auch Kühlschrank und Kaffeemaschine jederzeit einsatzbereit. Betrieblich kann der Wagen (mit ex MOB Wagenübergängen) freizügig mit Dampf-, Diesel- oder in elektrischen Zügen der MGBahn eingesetzt werden.

Zurück zur Einweihung: Eine kleine, illustre Gästeschar aus DFB-Vertretern, Projektmitarbeitern und Sponsoren hatte am 19. September das Vergnügen, den Wagen einzuweihen und seine Funktion zu testen. Nach einer Besichtigung des Stützpunkts Realp und dem Transfer mit der MGBahn ins Wallis konnte der WR-S ausgiebig bestaunt und getestet werden: Apéro ab Oberwald, gefolgt von Raclette à discretion (mmmh) während des Aufenthalts in Gletsch und Kaffee / Dessert auf der Rückfahrt – alles perfekt zubereitet und serviert von Evi und Volker.

Der Raclette Plausch sei allen Geniessern wärmstens empfohlen – also am besten bereits jetzt für die Saison 2021 einplanen. Der Tag fand seinen würdigen Abschluss bei der anschliessenden Rückfahrt mit dem Dampfzug von Oberwald nach Realp.



Bild von
Urs Züllig

Werner Hechler ent-
hüllt die Spendertafel



Bild von
Jürg Bolliger

Der WR-S 2027
Steam Pub



Wagenremise Realp

Feierliche Einweihung und Übergabe an den Betrieb

Von Manfred Willi, Bauleiter, Urs Züllig, Leiter Projektausschuss, Heinz Unterweger, Kommunikation VFB-Aargau

Nach etwa zweieinhalb Jahren Bauzeit fand am Freitag, 4. September 2020, die feierliche Einweihung der Wagenremise statt. Schlüsselpersonen des Projekts – Baurechtsgeber, Behördenvertreter, Sponsoren und Projektmitarbeiter – wohnten dem Anlass bei, an dem der eindrückliche 2,7-Millionen-Bau offiziell dem Betrieb der Dampfbahn Furka-Bergstrasse übergeben wurde.

Urs Züllig, Leiter des Projektausschusses, begrüßte die etwa hundert Gäste, die das Projekt ermöglicht und massgeblich zu seinem Gelingen beigetragen haben. Die Wagenremise beherbergt seit November vergangenen Jahres die wertvollen historischen Personenwagen der DFB und schützt sie vor den Unbilden des rauen Bergweters.

Die VFB-Sektion Aargau hat sich sehr für die Realisierung des Projektes zum Schutz der in ihrer Wagenwerkstatt Aarau revidierten Wagen eingesetzt. Werkstattleiter Werner Beer kam die Ehre zuteil, die Sponsorentafel am Seiteneingang der Remise zu enthüllen. Er dankte den Baurechtsgebern, Firmen, institutionellen und privaten Spendern für ihre Beiträge zum Projekt. Einen wichtigen Beitrag leisteten auch die vielen Hände und Köpfe der Furka-Familie, die sich in bewährter Dampfbahn-Tradition mit grossem Engagement für die Remise eingesetzt haben.

Die äussere Gestaltung der Remise mit der 70 Meter langen Südfront passt sich mit ihrer Holzverkleidung und der Solaranlage gut in die Landschaft ein. Architekt Beat Deola ist es gelungen, der massiven Betonwand ein freundliches Gesicht zu geben. Er erklärte die Grundgedanken bei der Gestaltung. So stehen die vier Fensterreihen für die vier Gleise in der Remise und die längliche Form der Fenster für die Silhouette der Personenwagen.

Einsegnung, Ehrung und Schlüsselübergabe

Anschliessend segnete Pater Marzell Camenzind die Wagenhalle ein und empfahl sie und alle Mitarbeiter und die Dampfbahn einer sicheren Zukunft. Armand Simmen, Gemeindepräsident von Realp, liess es sich nicht nehmen, den verdienten DFB-Mitarbeitern und Schlüsselpersonen für die Wagenremise Walter und Manfred Willi sowie Werner Beer mit je einem Pin «I like

Realp» für ihren Einsatz für die Dampfbahn und damit zum Nutzen von Realp zu danken.

Wenn auch die Torsteuerungen elektronisch funktionieren, erfolgte die formelle Übergabe der Remise an den DFB-Geschäftsleiter mit der Überreichung eines symbolischen Schlüssels – in dem die Fernsteuerung für die Tore versteckt war. Mit dieser öffnete Josef Hamburger die Tore der Remise, um den Gästen Zutritt ins Innere zu geben. In Gruppen wurden Erklärungen zur Gestaltung und Verwendung des Gebäudes gegeben, sowohl betreffend die Wagen- wie auch die Maschinenremise.

Fahrt zur Station Furka

Die Demonstration des betrieblichen Nutzens der Remise erfolgte umgehend, indem die Dampflok die vollständige Komposition aus der Halle zog, die anschliessend die Gäste zur Station Furka fuhr. Dabei zeigte sich auch die eindrückliche Grösse der Einstellhalle, als die Lokomotive bereits über den Bahnübergang Schweigstrasse fuhr und der letzte Wagen noch unter Dach war.

Auf der Station Furka wurde den Gästen ein Imbiss offeriert. Informationen über den Werdegang des Remisenprojektes und die diversen Hürden dabei rundeten die Feier ab.

Die Planungsarbeiten begannen 2010, das Vorprojekt stand Mitte 2013 und führte zu diversen Diskussionen bezüglich Standortes und Bedenken über die Feuchtebelastung. Grösstes Problem war die Finanzierung in Anbetracht der übrigen Unterhaltsaufgaben. Die VFB-Sektion Aargau machte seit 2009 Rückstellungen für die Remise, startete 2015 mit Werbung dafür und schaffte bis April 2018 die Voraussetzung für die Baufreigabe, wofür 80 Prozent der erforderlichen Fremdmittel gesichert sein mussten. Es war ein grossartiger Einsatz der Furka-Familie, die Finanzierung zustande zu bringen. Der Tag der Einweihung schloss dieses eindrückliche Unternehmen formell ab, auch wenn noch diverse Abschlussarbeiten bis ins 2021 durchzuführen sind.



Beachten Sie auch die Projektberichte unter
<https://www.dfb.ch/index.php?id=1936>



Bilder von Heinz Unterweger

Pater Marzell Camenzind segnet das Gebäude

Werner Beer enthüllt die Sponsorentafel und dankt allen, die das Projekt ermöglicht haben

Schlüsselübergabe von Urs Züllig an Josef Hamburger

Beat Deola erklärt die Grundgedanken für die Gestaltung der Remisenfront

Urs Züllig begrüsst die Gäste



Alle drei von Vietnam kommende Loks

Gut besuchtes Dampfbahnfest in Gletsch

Von Mark Theiler, DFB Medien, und Peter Debrunner, RWD

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat am 22. und 23. August in Gletsch mit einem Bahnfest drei Jubiläen auf einmal gefeiert. Auf dem Festgelände zwischen dem DFB-Bahnhof und dem Grand Hotel Glacier du Rhône konnten gesamthaft mehrere Hundert Besucherinnen und Besucher gezählt werden.

Der offizielle Teil fand am Samstagabend statt. Was vor rund vierzig Jahren ins Rollen gekommen sei, habe zu vielen grossen Leistungen geführt und zu einer Freiwilligenorganisation, wie man sie landauf landab nicht ohne Weiteres finde, sagte DFB-Verwaltungsrat Peter Lerch. Danach demonstrierten die drei 1990 aus Vietnam zurückgeholt und betriebsfähig aufgearbeiteten DFB-Dampfloks HG 3/4 Nr. 1 und 9 sowie die HG 4/4 Nr. 704 bei einer Lokparade ihre Kraft und ihre Schönheit. Mit dabei waren auch mehrere der DFB-Pioniere, welche die Lokwracks damals unter widrigsten Bedingungen aus dem vietnamesischen Hochland an die Küste und danach in die Schweiz gebracht hatten.

Die Geschichte der Vietnam-Loks bildet auch den Inhalt des am Wochenende vorgestellten Kinderbuches "Liam, Lara und die Furka Dampfloks" von Swantje Kammerer und Annika Svensson aus dem Baeschlin-Verlag. Das 40-seitige, farbig illustrierte und nach einer wahren Begebenheit geschriebene Buch kostet 29 Franken.

Neben dem offiziellen Teil gab es während des ganzen Wochenendes auf dem Festgelände Stände mit lokalen Köstlichkeiten und Handwerk. Geboten wurden auch Fahrten mit der Dampfbahn selber, mit einer Mini-Dampfbahn für die Kinder oder mit historischen Postautos.

Präsentiert haben sich Verein und Stiftung Furka-Bergstrecke, die Wagenwerkstatt Aarau und die Dampflokreunde mit einem Stand. Mitglieder des Stiftungsrates sowie des VFB waren am Samstag und am Sonntag vor Ort und standen für Fragen und Auskünfte rund um die Bahn zur Verfügung. Auch die Vietnam-Veteranen Bruno Rütli sowie Ralf Schorno waren an den Ständen anzutreffen. In den fahrplanmässigen Zügen und in den Sonderzügen waren am Samstag rund 1600 und am Sonntag rund 1100 Fahrgäste unterwegs.

Drei Jubiläen

10 Jahre sind es her, seit die 1983 zu neuem Leben erwachte Bergstrecke wieder auf ihrer ganzen Länge befahrbar ist. 20 Jahre sind vergangen, seit das Teilstück Realp-Gletsch wiedereröffnet wurde. Und vor 30 Jahren hatten Pioniere der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in einer wagemutigen Aktion ausrangierte Schweizer Dampfloks aus Vietnam zurück in die Schweiz geholt.



Bilder von Beat Moser,
Franz Geisser,
Julian Witschi und
Ruedi Traub.





Aus der Stiftung

Gönnerclub unterwegs auf der Furka-Bergstrecke

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

Am 4. September fand der 12. Gönnerevent der Stiftung Furka-Bergstrecke statt. Ursprünglich war ein Besuch der Ballenberg-Dampfbahn geplant. Leider kam dann von dort kurzfristig eine Absage für die Veranstaltung. Zum Glück konnte als Ersatz eine Fahrt über die Furka-Bergstrecke organisiert werden.

Am Morgen trafen sich die rund 70 Teilnehmer des Gönnerevents an der Drehscheibe im Depot Realp. Nach Registrierung mit Abgabe der Namensschilder gab es für die Gäste Kaffee und Gipfeli. Nebenbei konnte noch hautnah beobachtet werden, wie die Dampfloks für den Einsatz vorbereitet wurden.

Die offizielle Begrüssung erfolgte durch den Stiftungsratspräsidenten Peter Riedwyl und den Geschäftsleiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Josef Hamburger. Bei der anschliessenden Führung durch das Depot bekamen die Gönnerinnen und Gönner einen kleinen Eindruck über die verschiedenen Arbeiten.

Fahrt mit der Weisshorn

Ein kleiner Spaziergang führte dann zum Bahnhof, wo der Sonderzug für die Fahrt zur Station Furka bereitgestellt wurde. Der Zug wurde von der Lok Weisshorn, der HG 2/3, Nr. 6 gezogen. Ein erster Halt fand in der Station Tiefenbach statt, wo die Lok mit Wasser versorgt wurde. Nach dem kurzen Aufenthalt ging die Fahrt weiter zur Station Furka. Dort wurden die Gäste vom Gastro-Team mit einem Apéro empfangen. Vor dem Mittagessen gab Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl noch aktuelle Informationen zur Stiftung und den Ablauf des Tages bekannt.

Für das Mittagessen waren ein schönes Salatbuffet und verschiedene Köstlichkeiten vom Grill vorbereitet worden. Dabei wurden die notwendigen Corona-Massnahmen

eingehalten. Ebenso waren die Sitzplätze deutlich weiter auseinander angeordnet als zu normalen Zeiten. Dennoch konnten nette und interessante Gespräche zwischen den Teilnehmern geführt werden. Für die musikalische Umrahmung sorgte ein Handörgelspieler.

Frisch gestärkt konnten die Gönnerinnen und Gönner die Reise durch den Scheiteltunnel nach Muttbach fortsetzen, wo eine Zugkreuzung mit dem Regelzug erfolgte. Bei strahlendem Sonnenschein ging die Fahrt weiter hinunter nach Gletsch. Ein Teil der Gäste reiste direkt mit dem Postauto weiter über die Grimsel oder stiegen in den Dieselzug um, der sie direkt nach Oberwald brachte.

Drehung in Gletsch

Der Grossteil fuhr aber wieder mit zurück in Richtung Realp. Auf der Station Furka musste die Lok wieder gedreht werden, da diese auf Grund ihrer Bauart immer mit dem Kamin in Richtung bergauf fahren muss.

In Tiefenbach erfolgte der obligatorische Halt zum Wasser fassen. Kurz danach wurde Realp erreicht, wo die Teilnehmer verabschiedet wurden und sich auf den Heimweg machten. Trotz der verschiedenen Auflagen wegen Corona wie die Maskenpflicht und Auflagen beim Mittagessen in der Station Furka war es wieder ein schöner Gönnerevent. Dazu hatte auch sicher das schöne Wetter einen grossen Anteil. Der Anlass wurde von den Stiftungsräten Hans Meiner und Heinz Schaller hervorragend organisiert. Vielen Dank auch an den Reisedienst der DFB für die Unterstützung bei der Organisation.



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

Bilder von
Bernd Hillemeyr

Apéro in
der Station Furka

Vor der
Werkstätte in Realp





Besondere Dreharbeiten

Die DFB als Kulisse für Kinofilm und Musikvideo

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Schon mehrfach sind unsere Dampfloks und Wagen sowie die Landschaft drum herum in den letzten Jahren im Mittelpunkt von Filmen aller Art gestanden. Mitte September waren zwei Filmteams für besondere Dreharbeiten zu Gast bei der DFB. Bei den Aussenaufnahmen für einen Kinofilm sowie bei jenen für ein Musikvideo diente die Dampfbahn als Kulisse.

"Monte Verità" heisst der schweizerisch-deutsch-österreichische Kinofilm, der im Verlaufe dieses Sommers und im Herbst mit einem Budget von 7 Millionen Franken im Tessin, in Italien, Köln und Wien gedreht wurde. Der Film erzählt die Geschichte einer Frau, die den Weg von Wien nach Ascona auf sich nimmt, um ihrer bürgerlichen Rolle zu entfliehen.

Unverbaute Alpenwelt für die Aussteigerin

Der Monte Verità in Ascona war am Anfang des 20. Jahrhunderts ein bekannter Treffpunkt von Lebensreformern, Pazifisten, Künstlern, Schriftstellern sowie Anhängern unterschiedlicher alternativer Bewegungen. Um die Reise der Aussteigerin durch die damals noch heile und unverbaute Alpenwelt darzustellen, wurde ein dreiköpfiges Filmteam zu Dreharbeiten zu uns geschickt.

Neben Aufnahmen während der Fahrt aus einem Personenzug oder dem Gepäckabteil heraus, liess sich das Team etwas Besonderes einfallen, um die Ambiance der Dampfbahn einzufangen. Auf der tunnelfreien Strecke zwischen Tiefenbach und Furka filmte eine zwischen Lok und ersten Wagen auf einem hohen Gestell über dem Zugdach angebrachte Kamera Dampfschwaden und Landschaft aus einer etwas anderen Perspektive.

Die Schauspielerinnen und Schauspieler, darunter die

Schweizer Max Hubacher und Joel Basman (in der Rolle des jungen Hermann Hesse), waren bei diesem Dreh natürlich nicht zugegen. Der Film soll nächstes Jahr in die Kinos kommen.

Musikvideo von Scilla Hess

Höchstpersönlich anwesend war dagegen eine Woche später die Schweizer Sängerin Scilla Hess. Sie nutzte die nostalgische Umgebung der Dampfbahn, um ihren neusten Song "Fold Up Time" bildlich umzusetzen. Die junge Frau mit ihrem dunkelroten Kleid, der Pelzstola, der kunstvollen Frisur und den hohen Schuhen war natürlich bei den Passagieren des Zuges "der" Hingucker.

Graziös bewegte sich die Sängerin zu den ab iPod kommenden Klängen ihres Liedes, das sie lippensynchron mitsang. Der Song dürfte inzwischen erschienen sein und auch das Video der Tessiner Sängerin kann früher oder später via Youtube begutachtet werden.

In beiden Fällen fanden die Dreharbeiten unmittelbar vor, während und nach einer fahrplanmässigen Fahrt statt. Dies erforderte grössere Vorbereitungsarbeiten und Abklärungen der Abteilung Marketing der DFB AG, welche die Filmcrews begleitete. Grossen Anteil am Gelingen hatten die Lokführer, Zugchefs und Zugbegleiter, welche die Dreharbeiten unterstützten und viele "Extrawürste" ermöglichten.

Dokumentarfilme verschoben

Dieses Jahr hatten auch zwei ausländische Dokumentarfilm-Crews die Absicht, bei der DFB zu filmen. Weil Aufnahmen mit "maskierten" Passagieren aber nicht ideal für die "Ewigkeit" sind, haben 3sat und 24trains.tv vorerst auf Dreharbeiten verzichtet. Aufgehoben ist nicht aufgehoben.



Bei den Aussenaufnahmen für den Spielfilm "Monte Verità" kamen spezielle Kameras und Hilfsmittel zum Einsatz.

Die Sängerin Scilla Hess trägt in der Station Furka ihren Song "Fold Up Time" vor.



Rücktritt Leiter Sicherheit

Marcel Bänziger tritt ins zweite Glied

Von Urs Züllig

Mit der Einführung des Sicherheits-Management-Systems SMS wurde das Thema Sicherheit Ende 2014 besser sichtbar gemacht und mit der Stabsstelle Sicherheit und dem Leitorgan Sicherheit organisatorisch in der DFB verankert.

Marcel Bänziger war seit seinem Eintritt im Oktober 2015 bei der DFB stellvertretender Leiter Sicherheit und übernahm per 1.1.2017 nach dem altershalben Rücktritt von Hannes Wanner die Leitung.

Zu den Aufgaben des Leiters Sicherheit gehören unter anderem:

- Anlaufstelle für Sicherheitsfragen
- Betreuung und Weiterentwicklung des SMS
- Vertretung des SMS gegenüber dem BAV
- Sicherheitsgenehmigung und Sicherheitsbescheinigung der Bahn
- Formulierung und Auswertung der jährlichen Sicherheitsziele zuhanden GL / VR
- Erstellung des jährlichen Sicherheitsberichts
- Leitung der Sitzungen des Leitorgans Sicherheit mit Linienchefs und Mitarbeiter Vertretern
- Betrieb des Ereignismeldesystems und Entscheidung über Massnahmen zusammen mit den Abteilungsleitern resp. der Geschäftsleitung
- Anlaufstelle Netzzugang

Marcel war dank seiner profunden beruflichen Vorkenntnisse von den SBB u.a. als Ausbilder und seinen Erfahrungen bei anderen durch Freiwillige betriebenen Bahnen (Eurovapor, Swisstrain, Verein historische Mittelthurgaubahn) eine Idealbesetzung für die Stelle des Leiters Sicherheit. Er hat diese, gerade im Zusammenhang mit Ereignissen nicht immer einfache Aufgabe, als stiller Schaffer im Hintergrund mit Bravour erfüllt. Als Highlight und Bestätigung der Qualität seiner Arbeit darf sicher erwähnt werden, dass die Sicherheitsgenehmigungen gestützt auf das überarbeitete SMS Ausgabe 2019 vom BAV um die maximal mögliche Dauer von 5 Jahren verlängert wurde.



Die Geschäftsleitung dankt Marcel für seinen langjährigen grossen Einsatz zugunsten der Sicherheit bei der DFB und hofft, dass er auch weiterhin gelegentlich als Mitarbeiter mit seinem reichen Erfahrungsschatz zur Verfügung stehen wird.

Bild von
Urs Züllig

Marcel Bänziger

Marcel Bänziger gibt die Leitung der Stabsstelle Sicherheit per Ende 2020 ab. Sein Nachfolger wird der aktuelle Leiter der Bauabteilung, Reto Brehm.



Winterwanderung der Furkareuss entlang

Diese Wanderung hat einen Vogel

Von Ruedi Traub, Redaktor

Leichte, flache Winterwanderung durch das sonnige Urserental von Andermatt via Hospental oder umgekehrt nach Zumdorf, dem kleinsten Dorf der Schweiz, und weiter nach Realp oder umgekehrt. Zurück zu Fuss oder mit der Bahn. Distanz ca. 2 1/2 Stunden Länge fast 10 Kilometer.

Die Wanderung führt vom Bahnhof über die Bahnhofstrasse in die Bodenstrasse und über die Reussbrücke, wo der Winterwanderweg links abbiegt. An der Reuss entlang geht es durch die herrlich verschneite Talebene des Urserntals, ohne nennenswerte Höhenmeter. Am Golfplatz vorbei zur March, wo man weiter am linken Ufer geht. Via Tendlen erreicht man die Abzweigung nach Hospental.

Wer will, kann über die Reuss einen Abstecher einlegen, um Hospental zu besichtigen. Hospental, einst ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt zwischen Wallis und dem Gotthard mit langer Geschichte.

Auf der Höhe Hospental, dessen Turm von Weitem her sichtbar ist, geht man auf dem Schneeweg geradeaus weiter. Bei den Richleren-Ställen lädt eine Sitzbank zum Verweilen ein, und man geniesst einen schönen Ausblick weit übers Urserental. Bei Zumdorf angekommen, wechselt der Weg ans andere Flussufer, nun die Furkareuss. Ein Stopp im kleinsten Dorf der Schweiz lohnt sich – ein kleines Bijou. Im Restaurant Zum Dörfli (+41 41 887 01 32) kann man sich aufwärmen und auch übernachten.

Von Zumdorf her führt die Winterwanderung am gleichen Flussufer entlang nach Realp. Vorbei am Mitschen-Tunnel und dem Biathlon-Trainingsstützpunkt, dann sieht man am Fusse der Furka das Dorf Realp und etwas weiter hinten den Bahnhof der Furka Dampfbahn. Im Winter kann man sich nur vorstellen, wie sie im Sommer über den Pass schnaubt.

Zurück nach Andermatt geht es entweder wieder zu Fuss oder mit dem Zug. Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeit bietet u.a. das Hotel des Alpes (+41 41 887 11 05).

Achten Sie auf die Wasseramsel, welche sich hier ganzjährig aufhält. Sie taucht unter Wasser nach Futter, z.Bsp. Insektenlarven. Zur Fortbewegung benutzt sie die Beine und die Flügel.

Quellen:

Michael Gerber (Foto Wasseramsel), weitere Fotos: Ferienregion Andermatt, Textteile



Zumdorf (gehört zu Andermatt)

Herrlich verschneite Talebene, im Hintergrund der Stotzigen Firsen, ein beliebter Skiwander-Gipfel



Aus dem Verein

Die Signale öffnen für die Fahrt in die VFB-Zukunft

Von Beat J. Klarer, VFB Marketing / Kommunikation

Eine Pandemie wie Covid 19 gibt auch die Chance für Neues. Der Zentralvorstand erarbeitet im Hintergrund eine nachhaltige Strategie und eine künftige, zeitgemässe Neuausrichtung der Vereinsstruktur.

Die Betrachtung der Generationenunterschiede sowie die Auswirkungen der unterschiedlichen Motive und Einflussfaktoren auf die Mitgliedschaft innerhalb des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) zeigt, dass ein Strukturwandel, wie für viele andere Vereine, unumgänglich ist und an die Erwartungen an eine jüngere Generation zwingend notwendig wird.

Bild von
Beat J. Klarer

Helfen Sie mit, das
Signal für die Zukunft
richtig zu stellen.

Als wichtiger Faktor ist zu nennen, dass der Interessent eine zukunftsorientierte Perspektive sieht und sich selbst in der Organisation wiedererkennt. Die ganze künftige Umsetzung soll motivieren und auch den gesellschaftlichen Wandel widerspiegeln. Das Erlebnis am Schienenstrang soll nachhaltig im Vordergrund stehen und den Zielgruppen entsprechen.

Um neue, junge Engagierte für die Mitgliedschaft/Mitarbeit im VFB zu gewinnen und dauerhaft zu binden, müssen die eigenen Organisationsstrukturen tiefgreifend auf den Prüfstand gestellt werden. Dabei gilt es auch für die „alten Hasen“ im VFB und deren Sektionen offen zu sein für Veränderungen und frischen Wind.

Aussagen wie: „Das haben wir schon immer so gemacht“ sind an der einen oder anderen Stelle vielleicht berechtigt. Dennoch bewirken sie gerade das Gegenteil, nämlich Motivationsverlust, Vertrauensbruch und Abkehr des Engagements. Dasselbe gilt auch für Nörgeleien und den negativen Kritiken an einzelne Mitglieder/Mitarbeitende oder Organisationen.

Die Ausrichtung für das kommende Jahr liegt beim Zentralvorstand darin, den zeitgemässen Strukturen Rechnung zu tragen und die entsprechenden Massnahmen umzusetzen. Dies bezieht sich vor allem auf die Ressorts Marketing/Kommunikation und nicht zuletzt auf eine Nachfolgeregelung einzelner Positionen in der Führungsebene im Zentralvorstand.

Für die Zukunft wird in die VFB-Frontarbeit zusammen mit den einzelnen Sektionen vermehrt investiert. Sei dies vor allem mit dem Schwerpunkt Gewinnung neuer und jüngerer Vereinsmitgliedern und Mitarbeitenden. Ebenso ist die Prüfung von neuen VFB-Mitgliederkategorien vorgesehen. Die in der Vergangenheit vergessenen Zielgruppen «Sponsoring/Crowdfunding» und «Networking» sollen vom VFB vermehrt angegangen werden. Um all die Ziele des Zentralvorstand nachhaltig zu realisieren, ist eine reelle Mitarbeit von allen Sektionen und Gremien äusserts notwendig. Wir alle haben gemeinsam die Chance, das wunderschöne technische Kulturgut «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» der Nachwelt zu erhalten.





Weisser Saisonabschluss

Wintereinbruch auf der Furka am letzten Fahrwochenende

Von Georg Caprez, Gastromitarbeiter

Der Wetterbericht für das Wochenende vom 25.-27. September prognostizierte einen Wintereinbruch in den Bergen mit bis zu einem halben Meter Schnee.

Zusammen mit meiner Frau Evi, Vreni Haab und Erich Metzler war ich für den Gastrobetrieb auf der Furka eingeteilt. Winter- und Regenausrüstung waren beim Packen angesagt.

Beim Hochfahren am Freitag mit dem Dieseltraktor hat sich die Prognose bestätigt. Die Hirten trieben die Kühe und Rinder zusammen und holten sie bei Schneetreiben von den Weiden an der Furka ins Tal hinunter. Uns erwartete eine Schneedecke von ca. 10 cm. Grill und Theke wurden für den Gastrobetrieb vorbereitet. Das Geschäft lief ganz gut. Heisse Würste und Kaffee Schnaps waren die Renner. Die Welt war noch in Ordnung.

Die Ankunft am Samstag übertraf dagegen die Vermutungen der Prognose. Schon beim Hochfahren kämpfte sich der Dieseltraktor durch eine ca. 30 cm hohe Schneeschicht auf dem Gleis. Oben angekommen wurde schnell klar: an einen Gastrobetrieb war nicht zu denken. Der Weg zu den Türen und diese selber mussten freigeschaufelt werden. Sturmwind, eisige Kälte, ein defektes Zelt und ein «Gletscher» auf dem Boden wurden den Verantwortlichen Susanne Betschart und Karl Reichenbach mitgeteilt. Der Entscheid war klar. Sie bestätigten, dass ein Gastrobetrieb bei diesen Verhältnissen nicht möglich war. Die Kaffeemaschinen haben ihren Dienst wegen der Kälte auch versagt. Das Innere vom Zelt war schneebedeckt. Den geschlossene Sonnenschirm mit einem ca. 50 kg Sockel hat es umgeweht. Nach Angaben von Meteo Schweiz betrug die Windgeschwindigkeit am 26. September durchschnittlich 110 km/h bei der nächstgelegenen Messstation. Wir waren vor allem mit Schneeschaufeln, Aufräumen und Feuermachen beschäftigt.

Am Sonntag war das Wetter besser. Die beiden Züge waren gut besetzt. Der Verkauf blieb jedoch eingestellt. Dafür wurde eingewintert: Gaststube geputzt, Kühl- und Gefrierschränke ausgeräumt, Lebensmittel verpackt usw. Tische und Bänke zusammengestellt. Zum Teil mussten sie unter einem halben Meter Schnee herausgebuddelt werden. Am Nachmittag wurden die «Restposten» an Backwaren, Fleisch und Trockenwürsten zu Preisen des Saisonendes verkauft.



Bilder von
Georg Caprez





Nachrufe

Verdiente Mitglieder sind nicht mehr



Edi Schlumpf
12.02.1925 – 28.08.2020

Die Sektion Zürich hat nicht nur ihr einziges Ehrenmitglied, sondern auch ein jahrelanges, aktives Mitglied und einen treuen Kollegen verloren. Edi war ein begabter Geschichtenerzähler. Sein Interesse an der Sache und sein Wissen waren für uns Jüngere eindrucklich. Viel Wissen ist nun verloren gegangen.

Edi kam 1986 per Zufall durch ein Inserat, in welchem Freiwillige gesucht wurden, zur Dampfbahn. Es war kein Zufall, dass er vom Virus befallen wurde, denn sein Vater, als strenger SBB-Beamter, führte den Sprössling in den Bahnbetrieb ein und wusste ihn zu begeistern. Ausserdem kannte Edi die Furka-Bergstrecke aus der Rekrutenschule in Andermatt.

Seinen ersten Frondienst-Einsatz leistete Edi in Gletsch mit Unterkunft in der ehemaligen Lok-Remise. Eine gelinde, gesagt „dürftige“ Sache. Die Sektion Zürich baute zuerst eine Küche und das WC, was einen willkommenen Komfortsprung bedeutete. Der Verstorbene hat an vielen und verschiedensten Projekten und Arbeitseinsätzen seine „Handschrift“ hinterlassen. So kannte er praktisch je-

den Meter unseres Trassees. Handarbeit war ihm nicht unbekannt. Er wusste mit Pickel, Schaufel, Winde und Stemmeisen umzugehen, auch an der Kabelverlegung im Scheiteltunnel war er massgebend beteiligt, genauso für die Installation der Beleuchtung und der Diensttelefone. Zusätzlich zur harten, ungewohnten Arbeit auf der Strecke stand er an Werbeständen an Messen und Ausstellungen, um neue Mitglieder zu werben. Während vielen Jahren war Edi im Vorstand unserer Sektion tätig.

Seine Besuche während unseren Bauwochen-Einsätzen waren für ihn bis ins hohe Alter Ehrensache. Die Diskussionen mit ihm beim Feierabendbier schätzten wir sehr. Ebenso war er bis 2 Monate vor seinem Tod - zusammen mit Edith - ein treuer Besucher an unserem Monatsstamm. Sein Interesse blieb bis zum Schluss ungebrochen.

In Anerkennung und Würdigung seiner langjährigen Mitarbeit und Unterstützung verlieh der Vorstand Edi vor Jahren die Ehrenmitgliedschaft.

Edi, wir danken dir für die vielen Jahre, welche du für die DFB tätig warst. Du wirst uns fehlen.

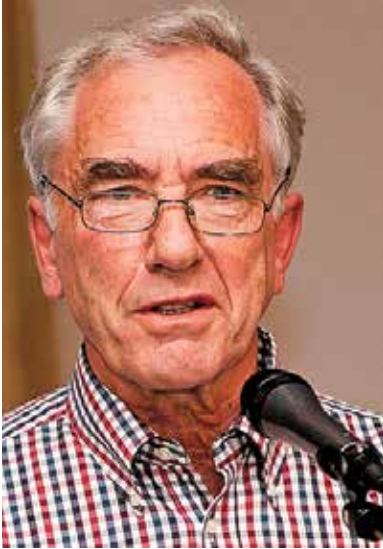
Im Namen der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus, Bruno Letter



Heinz Hurter
25. August 1940 – 19. Okt. 2020

«Ganz ohne Vorbereitung bist du viel zu früh von uns gegangen. Dankbar für die gemeinsamen Jahre müssen wir Dich ziehen lassen.» So steht es in der Todesanzeige. Wir alle waren bestürzt über Heinz' Abgang. Er war ein begabter Handwerker und brachte alles, was mit Holz zu tun hatte, wieder in Ordnung. Seine Witwe Simone führt die Adressliste des Vereins perfekt und so war das Paar eine wichtige Institution unserer Bahn. Heinz hat sich während langen Jahren um die Werkzeuge der Abteilung Bau gekümmert. Alles was gebrochen war, hat er vor Ort repariert oder mit dem Zug nach Hause mitgenommen, dort instand gestellt und wieder nach Realp zurückgebracht. Pneus von Karetten und Transportwagen waren dank seines Engagements nie lange Zeit platt. Auch auf dem Platz Realp hat er viele grössere und kleinere Sanierungsarbeiten durchgeführt, immer sehr selbständig und meist mit seinem Lieblingswerkstoff Holz. Immer wieder konnte er aus seinem Bekanntenkreis für eine Dampfbahnfahrt begeistern und er hat diese Passagiere begleitet und wusste viel über unsere Bahn zu erzählen. Wir wünschen Simone viel Kraft bei der Trauerarbeit und sind in Gedanken bei ihr.

Manfred Willi und Ruedi Traub



In memoriam Oskar Anton Laubi (VR-Präsident DFB AG 2007 bis 2014)

Im vergangenen Sommer ist unser früherer Präsident des Verwaltungsrates der DFB AG unerwartet, gewissermassen still und leise, im Alter von gerade einmal 77 Jahren von dieser Welt gegangen. Damit hat er auch diesen letzten Schritt ohne grosses Aufsehen um seine Person hinter sich gebracht. Dieser Abgang passt zu seiner bescheidenen Art, welche er zeitlebens verkörpert hatte.

Oskar war ein moderner Vertreter des Humanismus, so wie er aus der Renaissance des achtzehnten Jahrhunderts hervorgegangen war. Er hatte immer eine «optimistische Einschätzung der Fähigkeit der Menschheit, zu einer besseren Existenzform zu finden», so wie sie dieser Denkrichtung zugrunde lag. So waren ihm denn auch politische Machtkämpfe immer ein Gräuel. Er glaubte daran, dass sich «das Richtige» am Schluss selbstredend durchsetzen würde.

Gerade wegen seiner bescheidenen Art war vielen von uns leider nicht bekannt, was er neben seiner Funktion bei uns sonst noch alles bewegt hatte in seinem Leben. Die Übernahme der Funktion als Verwaltungsratspräsident der DFB AG entsprang vielleicht nicht primär seiner Verbundenheit mit der Eisenbahn, son-

dern vielmehr einem Akt der Pflichterfüllung, wenn ein guter Freund ruft. Schliesslich hatte er ja das betriebswirtschaftliche Rüstzeug dafür. Es wiederholte sich da etwas, was bereits seinen früheren Werdegang kennzeichnete.

Seinerzeit lag der Schweizerische Studentenreisedienst «SSR» gewissermassen am Boden, als ihn sein damaliger Professor und Doktorvater beauftragte, das sinkende Schiff wieder auf Vordermann zu bringen. Oskar tat dies - und stellte seine Doktorarbeit hinten an - mit Erfolg; das ging sogar soweit, dass er Gefallen fand am Reisegeschäft und in der Folge sein eigenes Reisebüro gründete und zu einem veritablen Reiseunternehmen weiterentwickelte. Noch heute zählt dieses zu den drei grossen in der Schweiz.

Diese wirtschaftlichen Erfolge sollten in der Folge nicht seine einzigen bleiben, sie mögen aber exemplarisch aufzeigen, dass seine Motivation für das, was er tat, primär in der Problemlösung an sich und darüber hinaus in der Pflichterfüllung wurzelte; dass sich daraus am Schluss ein Erfolg abzeichnete, war ein schöner Nebeneffekt. Dabei zeichnete ihn aus, dass er seine Aufgaben mit Akribie wahrnahm, ohne gegen aussen grosse Wellen zu schlagen.

So lernte ich ihn auch bei unserer Bahn kennen. Hochanständig und immer auf Qualität bedacht. Es kam vor, dass er durchaus delegierbare Aufgaben selber erledigte, wenn sich niemand dafür anbot, um ja niemanden damit beauftragen zu müssen.

Man würde Oskar nicht gerecht, wenn man nicht auch seine musische und geniesserische Seite beleuchten würde. Das Musizieren war seine grosse Leidenschaft. Er führte sein Geigenspiel geradezu zur Perfektion, was ihn letztendlich in einem bekannten klassischen Orchester zu begehrten öffentlichen Auftritten führte. Als Geniesser liebte er es umgekehrt aber auch, guten Wein zu trinken. Wie vieles, ging auch das über das Alltägliche hinaus, nicht was die Menge des Konsums betraf, sondern seine Vertiefung der Kenntnisse über die Herstellung von Wein. Diese führte gar soweit, dass er in Südfrankreich seine eigenen Reben bewirtschaftete.

Ich habe Oskar bereits vor seiner Tätigkeit bei der DFB kennen und schätzen gelernt. Geblieben ist mir vor allem auch seine Fähigkeit, dem Gegenüber zuhören zu können. Seine empathische Art habe ich immer so empfunden, als würde er über den Dingen stehen, welche es gerade zu erledigen galt. Er wusste ihnen so den richtigen Stellenwert einzuräumen. Das machte ihn auch als Gesprächspartner interessant und angenehm im Umgang.

Oskar grenzte sich ganz klar ab von den sog. «Polteris», welche ihre eigenen Ansichten lautstark durchsetzen wollten, eben immer wieder im Glauben daran, dass sich am Schluss das Richtige durchsetzen werde. Mit seiner offenen, ehrlichen und sympathischen Art hinterlässt er bei allen, welche ihn näher gekannt haben, eine grosse Lücke. Dies wird einem in einer «trump-schen» Zeit, in welcher wir im Moment gerade leben, umso bewusster. Ich bin dankbar für die Zeit, in der ich mit ihm zusammenarbeiten durfte und werde ihm fortan ein ehrendes Andenken bewahren.

Ernst Künzli, Verwaltungsratspräsident DFB AG



Bilan de saison 2020

Le Corona «offre» au DFB une année difficile

De Mark Theiler, media DFB SA
Texte traduit par Erich Gassmann

La saison 2020 entrera dans les annales de la ligne sommitale de la Furka comme une année difficile. Le début de saison retardé et les restrictions imposées par les autorités à cause du Corona se traduisent par une réduction du nombre de passagers de 40 pourcents et un manque de recettes à hauteur de 35 pourcents.

Au lieu d'une année normale d'environ 30'000 voyageurs, le DFB a transporté cette année à peine 18'000 passagers. Avant toute chose, la suppression des voyages de groupes et des trains charters, l'absence des hôtes étrangers aussi bien que le port du masque obligatoire ont contribué négativement, a conclu le responsable de la vente Karl Reichenbach, peu après la saison.

Les hôtes de la Suisse n'ont pas pu, ou si peu, compenser le manque des groupes. L'introduction du port de masque obligatoire dans les trains a anéanti la progression initiale, a déclaré Reichenbach.

Les dons sont bienvenus.

Grâce à de nombreux dons, une partie du manque à gagner a pu être compensée. Les voyageurs qui ont utilisé cette saison le DFB se sont montrés très satisfaits de

l'offre dans et autour du chemin de fer, selon un sondage effectué auprès des clients. Aussi les précautions dues au Corona ont été acceptées sans problèmes.

Dans la première classe ont été transportés un peu moins de 2'000 voyageurs, dans la deuxième classe un peu plus de 16'000 passagers. Les recettes de l'exploitation du réseau, y compris les trains charter, ont atteint à peu près 725'000 francs. Le secteur gastronomique a atteint 120'000 francs de recettes et la vente des souvenirs 95'000 francs environ.

Donc le DFB a gagné par passager en moyenne 53 francs. Ceci est une franche augmentation par rapport aux années précédentes. Il se constate que les exploitations annexes sont importantes pour le chemin de fer et ont été très bien acceptées, également le service de soins supplémentaires dans la première classe.

Succès de la fête

Le point culminant de cette année était la fête jubilaire à fin août, laquelle a attiré à Gletsch à peu près 2'500 personnes. Cette fête a amélioré légèrement le bilan négatif et a produit au DFB un petit profit, selon Reichenbach.





Dépôt de Realp

Inauguration festive et transfert à l'exploitation

Manfred Willi, chef construction, Urs Züllig, chef du comité de pilotage, Heinz Unterweger, communication VFB-Argovie

Le vendredi 4 septembre 2020, après quelque deux ans et demi de travaux, une fête a marqué l'inauguration du dépôt de wagons. Des acteurs-clés du projet, tels que les représentants des autorités, des instances d'autorisation de construire, les sponsors et les participants au projet, ont participé à l'événement lors duquel l'imposant bâtiment a été remis officiellement à l'exploitation du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka.

Urs Züllig, chef du comité de pilotage, salua la centaine d'invités ayant permis la réalisation du projet et largement contribué à sa réussite. Le dépôt de wagons héberge depuis novembre de l'année dernière les précieux wagons historiques du DFB et les protège des aléas du temps rigoureux des montagnes.

La section du VFB-Argovie s'est beaucoup investie pour la réalisation du projet destiné à protéger les wagons révisés dans ses ateliers d'Aarau. Werner Beer, chef d'atelier, a eu l'honneur de dévoiler la plaque des sponsors placée à l'entrée latérale du dépôt. Il remercia les instances d'autorisation de construire, les entreprises, les donateurs institutionnels et privés pour leur contribution au projet. Une implication importante en faveur du dépôt est issue des mains et têtes de la grande famille de la Furka, qui a fait preuve d'un grand engagement et d'un esprit digne de la tradition du train à vapeur.

La conception extérieure du dépôt, avec sa façade sud de 70 mètres de long, son habillage en bois et son installation solaire, s'insère bien dans le paysage. Beat Deola, architecte, a réussi à donner à la façade de béton un aspect cordial. Il expliqua le fil rouge de la conception. Ainsi, les quatre rangs de fenêtres rappellent les quatre voies dans le dépôt et les fenêtres allongées les silhouettes de wagons voyageurs.

Bénédition, hommage et remise des clés

Le père Marcell Camenzind bénit ensuite le dépôt de wagons et le recommanda, ainsi que tous les collaborateurs et le chemin de fer à vapeur, à un futur sûr. Armand Simmen, président de la commune de Realp, remit à Walter et Manfred Willi, ainsi qu'à Werner Beer et tous les collaborateurs méritants du DFB et personnes-clés, un pin « I like Realp », en remerciement de leur investissement en faveur du chemin de fer à vapeur et, partant, de Realp.

Même si la commande des portes fonctionne électroniquement, le transfert officiel du dépôt au directeur du DFB s'effectua par la remise d'une clé symbolique dans laquelle se cachait la commande à distance des portes. Avec celle-ci, Josef Hamburger ouvrit les portes du dépôt afin de permettre aux invités de découvrir l'intérieur du bâtiment. Par groupes, des informations furent données sur la conception et l'utilisation du bâtiment, ainsi que sur le dépôt des wagons et machines.

Voyage jusqu'à la halte Furka

La locomotive à vapeur tirant une composition complète hors du dépôt démontra l'utilité de l'exploitation de la halle. Le train conduisit ensuite les invités jusqu'à la station Furka. Ce fut l'occasion de réaliser l'impressionnante grandeur du dépôt. En effet, lorsque la locomotive entama le passage à niveau de la Schweigstrasse, le dernier wagon était encore à l'abri du toit.

A la halte Furka, un en-cas fut servi aux invités. Des informations sur le développement du projet du dépôt et les divers obstacles à surmonter complétèrent la fête.

Les travaux de planification débutèrent en 2010, le pré-projet pris forme en 2013 et généra diverses discussions concernant l'emplacement et les préoccupations en rapport avec le degré d'humidité. Le plus grand problème concernait le financement du projet, compte tenu des autres tâches d'entretien.

La section Argovie-DFB fit depuis 2009 des provisions pour le dépôt, développa en 2015 la publicité pour sa réalisation et produisit jusqu'en avril 2018 les conditions pour une autorisation de construire, pour laquelle les 80 % du financement externe devaient être assurés. Il fallu un investissement formidable de la famille de la Furka pour assurer le financement du projet. La journée d'inauguration a clos formellement cette entreprise impressionnante, même si quelques travaux de finition seront encore à effectuer en 2021.



Se reporter également sur les rapports du projet sous :

<https://www.dfb.ch/index.php?id=1936>

Images de
Heinz Unterweger

Remise des clés par
Urs Züllig à Josef
Hamburger

Urs Züllig salue les
invités



Dépôt de Realp

La fête de la vapeur à Gletsch a été bien fréquentée

De Mark Theiler, DFB Medias, et Peter Debrunner, RWD
Texte traduit par François Martin

Le train à vapeur de la Ligne Sommitale de la Furka a fêté à Gletsch, les 22 et 23 août, trois jubilés d'un coup. Sur la place de fête, entre la gare DFB et le Grand Hôtel Glacier du Rhône, on a pu compter plusieurs centaines de visiteurs et visiteuses.

La partie officielle a eu lieu samedi soir. «Ce qui s'est mis en route il y a une quarantaine d'années a conduit à d'énormes prestations, puis à une organisation de bénévoles dont on ne trouve guère d'équivalent dans le pays», dit Peter Lerch, président du conseil d'administration du DFB.

Puis les trois locomotives à vapeur ramenées du Vietnam en 1990 et actuellement fonctionnelles: les HG 3/4 No 1 et 9, ainsi que la HG 4/4 No 704, ont exhibé leur force et leur beauté lors d'une parade. Plusieurs des pionniers du DFB étaient présents – ceux qui, dans les conditions les plus difficiles, avaient ramené des carcasses de locomotives du haut pays vietnamien vers la Suisse.

L'histoire des locs du Vietnam, c'est aussi ce que raconte le livre pour enfants "Liam, Lara und die Furka Dampfloks", de Swantje Kammerecker et Annika Svensson (éditions Baeschlin), présenté ce week-end. Ce livre de 40 pages, illustré en couleurs et relatant une histoire vraie, coûte 29 francs.

A côté de la partie officielle, et pendant tout le week-end, il y avait sur la place de fête des stands avec de délicieuses spécialités locales et de l'artisanat. Plus des trajets avec le train à vapeur lui-même, avec un mini-train à vapeur pour les enfants, ou avec des cars postaux historiques.

L'association ALSF et la fondation Furka-Bergstrecke, l'atelier pour wagons d'Aarau et les Dampflokreunde se présentaient avec un stand. Des membres du Conseil de fondation ainsi que de l'ALSF étaient présents samedi et dimanche, disponibles pour toutes questions et informations au sujet du train. On pouvait aussi y rencontrer les vétérans du Vietnam Bruno Rütli et Ralf Schorno. Il y a eu samedi quelque 1600 voyageurs, et quelque 1100 dimanche, dans les trains spéciaux ou à l'horaire.

Trois jubilés

Il y a 10 ans que la ligne sommitale, peu à peu ressuscitée depuis 1983, est de nouveau praticable sur l'ensemble de son parcours. 20 ans que le tronçon Realp-Gletsch a été ré-ouvert. Et 30 ans que les pionniers du DFB, dans une opération téméraire, ont ramené du Vietnam en Suisse des locomotives à vapeur suisses qui avaient été retirées du service.





D'abondantes précipitations causent des dommages à l'infrastructure du DFB

De nombreux volontaires ont aidé aux travaux de déblaiement

De Mark Theiler, media DFB SA
Texte traduit par Erich Gassmann

Une semaine après la clôture de la saison 2020, de violentes précipitations survenues le premier weekend d'octobre ont causé de graves dommages à l'infrastructure du DFB.

Des masses de boue ont recouvert le terrain aux alentours de la gare du DFB et des ateliers à Realp. A cela s'ajoute que le tronçon Realp-Tiefenbach-Furka a été enseveli à plusieurs endroits par des glissements de terrain. Une semaine plus tard, de nombreux volontaires ont apporté leur aide afin d'éliminer ces dommages.

Les abondantes chutes de pluie sont juste survenues après que le pont de Steffenbach a été mis en position "hiver" et les premières portes des tunnels de Senntumstafel fermées. Les 130 millimètres de pluie, ou 130 litres par mètre carré, annoncés se sont avérés atteindre 240 millimètres ou 240 litres par mètre carré entre vendredi 2 et samedi 3 octobre à midi.

Plusieurs endroits endommagés

Une première estimation des dommages par le responsable Ulf Weidle et ses collaborateurs de la division construction donnait un montant d'environ 55'000 francs. Dans l'intervalle, cette somme s'est avérée insuffisante. La "cuvette" entre la gare du DFB et l'atelier de Realp était

recouverte d'eau jusqu'à 60 centimètres par endroit. Les gravats et la boue ne couvraient pas seulement les installations du DFB, mais également des parties du terrain de golf.

Le tronçon entre Realp et la Furka n'a pas non plus été épargné par les masses d'eau. En trois endroits il y a eu des glissements de terrain, qui ont recouvert la voie sur des distances entre 20 et 30 mètres. La route Rufikehr, qui donne accès au secteur de Tiefenbach depuis la route de la Furka, s'est effondrée sur une longueur de 400 mètres. Egalement sur le côté valaisan, entre Muttbach et le passage à niveau de la route de la Furka, deux glissements de terrain de moindre importance ont été enregistrés.

Un écho remarquable

Dès que l'ampleur des dégâts a été saisie, les responsables n'ont pas traîné. Le dimanche après-midi déjà le directeur Josef Hamburger lança un appel aux volontaires. Une semaine après les intempéries, une trentaine de volontaires se rassemblèrent chaque jour à Realp pour remettre les choses en état en trois jours.

De cette manière tous les dégâts ont pu être réparés, aux dires du responsable Ulf Weidle, de sorte que le tronçon aurait pu être à nouveau parcouru. Toutefois le ballast devra être renouvelé à quelques endroits au printemps.



Photo de Reto Brehm

En divers endroits, la voie a également été impactée.



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

Fr 5. März 2021	Generalversammlung VFB-Sektion Aargau	Kurt Gross	079 415 32 10
Sa 24. April 2021	Tag der offenen Wagenwerkstatt	Leo Müller	079 483 88 25
Sa 26. Juni 2021	Furka Eröffnungsfahrt	Heidi Schmid	079 779 03 49

Die Durchführung der Anlässe hängt von der Entwicklung der Corona-Situation und den jeweils geltenden Vorschriften und Empfehlungen ab.

Wagenwerkstatt Aarau weiterhin auf Sparflamme

Die Wagenwerkstatt ist nach wie vor geschlossen. Arbeiten mit besonderer Dringlichkeit oder mit problemloser Einhaltung der Schutzmassnahmen laufen trotzdem. Wir begrenzen die gleichzeitig anwesenden Personen auf ca. 16 bei 100% Maskenpflicht und Einhaltung aller bisherigen Vorsichtsmassnahmen.

Wagen B 4231

Einige Schlussarbeiten am Dach wurden noch vorgenommen. Dann hob ein kleines Team das vormontierte Dach auf das bereitstehende Kastengerüst und fügte alle Zapfenverbindungen zusammen – wegen Corona leider ohne Beisein der Sponsoren. Stolz konnten wir feststellen, dass alles passt. Danach wurde begonnen, alle Verstärkungswinkel einzupassen und anzuschrauben. Den durch die Dachverschiebung freigewordenen Platz benötigen wir dringend für die Arbeiten am AB 4421.

Wagen AB 4421

Dieser Wagen mit 18 Plätzen in 1. Klasse wird von der DFB dringend benötigt und ist bereits für den Stammzug im 2021 vorgemerkt. Auf ihn legen wir das Schwergewicht unserer Arbeiten. Der Ersatz der morschen Konstruktionshölzer (Wasserschäden) ist weitgehend abgeschlossen. Es beginnt der Zuschnitt der neuen Innenwände und die Montage rostfreier Fenstertraversen. Ausserhalb des Wagens wird an den Drehgestellen, Fensterscheren, Türen, Aussenblechen, Storen, Fensterahmen und Bänken gearbeitet. In Planung befinden sich die Elektrik, die Dampfheizung und die teilweise Um-/Neugestaltung der Sitzbezüge und des WC/Vorraumes.

Wagen AB 4463, ex FO AB 4163

Dies ist ein neues Projekt. Der AB 4463 wird baugleich mit dem AB 4462, der seit 2016 auf der Bergstrecke im Einsatz ist. Das Chassis lag seit Jahren – von der Vegetation überwuchert – hinter der Werkstatt auf Lager. Dank



wochenlangem trockenem Wetter wagten wir, es aus der Wildnis hervorzuzaubern, um es im Freien für die Überarbeitung vorzubereiten. In einem ersten Schritt entfernen wir alle montierten Teile der Zug- und Stossvorrichtung, der Bremsanlage und die Plattformbauten. Anschliessend wird das Chassis (extern) ausgemessen, gerichtet, sandgestrahlt, geprüft, grundiert und gestrichen. Zurück in Aarau werden wir es in der Wagenhalle zwischenlagern bis wieder Platz zur Verfügung steht, um mit dem Kastenneubau zu beginnen.

Zwei Arbeitswochen auf der Bergstrecke

In der ersten der beiden Wochen Anfang August erstellten unsere Fronis als Arbeitsschwerpunkt der Woche eine neue Stein-Stützmauer auf der Station Furka. Da wusste man am Abend, was man getan hatte.

In der Arbeitswoche Ende September/Anfang Oktober wurde der Unterstand für Zahnstangensättel im Lager Gehren abgebrochen, der dem Lichtraumprofil der Bahn zunehmend gefährlich näher kam. In der Station Tiefenbach wurde eine ca. 1 Meter unter dem Boden befindliche leckende Gussmuffe der Leitung zum Wasserkran durch eine Kunststoffrohrlösung ersetzt. Damit sollte die Befüllzeit der Dampflok's nächstes Jahr wieder kürzer sein. Im Weiteren unterstützten unsere Fronis die Zürcher bei der Revision des Dienstwagens X 4921.

Jubiläumsfest in Gletsch

Unser Werbeteam wirkte am Jubiläumsfest in Gletsch mit unserem Ausstellungszelt und schwerpunktmässig mit Informationen über die Wagenwerkstatt Aarau mit. Viele Besucher waren erstaunt zu erfahren, dass die schönen historischen Wagen aus Aarau kommen.

Nebelige Sommerfahrt

Die diesjährige Sommerfahrt bot mit nebliger Atmosphäre eine so gar nicht sommerlich anmutende Fahrt über die Bergstrecke. Es war ein neues und besonderes Erlebnis für die Gäste, die auch mit dieser Erfahrung zufrieden nach Hause fuhren.



Bild von
Heinz Unterweger

Aufsetzen des Daches
auf den B 4231

Bild von Jürg Morf

Bau der Stützmauer
auf der Station Furka

Bild von
Darius Scheuzger

Der Unterstand für
Zahnstangensättel vor
dem Abbruch

Bild von
Matthias Schmid

Der Stand über die
Wagenwerkstatt Aarau
am Jubifest in Gletsch

Bild Heidi Schmid

Auf der Furka-Sommer-
fahrt zeigte sich die
Strecke nebelverhangen



Innerschweiz

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

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Bereits sind die Samstags-Einsätze 2020 entlang der Dampfbahn-Strecke wieder Geschichte. Unsere Arbeitsgruppe war dieses Jahr vielleicht etwas kleiner als sonst üblich, trotzdem konnten recht viele Arbeiten erledigt werden. Vielen Dank allen treuen Fronis für ihre Stunden entlang der Gleise der DFB.

Die Sektion Innerschweiz wünscht allen Dampfbahn-Begeisterten eine schöne Winterzeit. Danke für Eure Unterstützung, Eure Spenden, das Mitfahren in unseren Zügen, Eure Einkäufe im Souvenir-Shop. Wir treffen uns wieder an der Furka.

Furka-Hock am 1. Dienstag im Monat, Treffpunkt ab 19.30 Uhr im Restaurant Tibits, obere Etage im Bahnhof Luzern. Im Dezember und Januar findet kein Furka-Hock statt.

Nordwestschweiz

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

Vereinstätigkeiten bis 30. April 2021

Änderungen bleiben vorbehalten

Sa, 28. November 2020, 11.00 – ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen (Mittagessen: Metzger-Fondue)

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

Anmeldung erforderlich

Mi, 06. Januar 2021, 19.00 Uhr

Drei Königstag

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

Keine Anmeldung erforderlich

Do, 18. März 2021, 19.00 Uhr

36. und 37. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

Traktanden:

A. 36. Generalversammlung

1. Protokoll der 35. GV vom 21.3.2019
2. Tätigkeitsbericht 2019
3. Jahresrechnung 2019 und Revisionsbericht
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand

B. 37. Generalversammlung

1. Tätigkeitsbericht 2020
2. Jahresrechnung 2020 und Revisionsbericht
3. Décharge-Erteilung an den Vorstand
4. Wahlen
 - 4.1 Sektionspräsident
 - 4.2 Mitglieder des Vorstandes
 - 4.3 Rechnungsrevisoren
 - 4.4 Wahl der Delegierten
5. Beiträge 2021 (Orientierung)
6. Jahresprogramm 2021/2022
7. Budget 2021
8. Orientierung über Tätigkeiten der VFB/DFB AG
9. Anträge der Mitglieder
10. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern sind dem Vorstand bis 15. Februar 2021 einzureichen.

Fr, 16. April 2021, ganzer Tag Frühlingsausflug

Besichtigung Rangierbahnhof (RB) Limmattal

Treffpunkt 09.45 Uhr Basel SBB, Treppe Gleis 6

Hinfahrt 10.13 Uhr Abfahrt mit IR 36 1967 ab
Basel SBB Richtung Zürich

11.07 Uhr Ankunft mit Zug in Baden

11.20 Uhr Mittagessen (ca. 1 ½ Std.)

13.41 Uhr Abfahrt mit Bus B4 (Kante D)
Richtung Schlieren



- 14.09 Uhr Ankunft in Spreitenbach (IKEA); Fussmarsch zum RB ca. 10 Min.
- 14.30 Uhr Beginn der Besichtigung (ca. 1 ½ Std.); Führung durch SBB-Personal
- 16.40 Uhr Fussmarsch zur Bus-Haltestelle IKEA ca. 10 Min.
- Rückfahrt** 17.05 Uhr Abfahrt mit Bus B303 Richtung Schlieren
- 17.18 Uhr Ankunft Dietikon, Bahnhof
- 17.23 Uhr Abfahrt mit IR 36 2080 ab Dietikon Richtung Basel SBB
- 18.24 Uhr Ankunft mit Zug in Basel SBB

Kosten Zu Lasten Teilnehmer
Billett nach Baden – Spreitenbach (IKEA) – Dietikon und zurück nach Basel SBB; Preis für Halbtax-Abo beträgt ca. CHF 30.-; Tagesmenü (o. Getränke) ca. CHF 30.-

Reisebericht Herbstausflug vom 03. Oktober 2020

Kohlebergwerk „Käpfnach“, Horgen

Text: Peter Brunner (Film), Urs Degen (Bericht)

Pünktlich um 08.06 Uhr fuhr der IC-Zug mit den Teilnehmern in Basel SBB ab. Nach dem Umsteigen in Zürich HB kamen wir bei strömenden Regen in Horgen an.

Nach dem herzhaften Ruf - Glück auf! - begann die 1,4 km lange Fahrt mit der Stollenbahn. Dieser Bergmannsgruss wur-



de im 16. Jahrhundert von den Bergleuten im Erzgebirge (D) zur Unterscheidung des alltäglichen Grüssens eingeführt. Die Zwischenhalte benutzte der kompetente Bergwerkführer, um uns die Gesteinsschichten, die Entstehung der Kohlevorkommen und den Abbau zu erklären. Ein kurzer Fussmarsch in gebückter Haltung durfte auch nicht fehlen. Zur Abrundung wurde ein Film aus dem Jahre 1943 gezeigt, worin das harte Leben der Bergmannsarbeit bis zur Verwertung der Produkte deutlich wurde. Die Schutzpatronin «Barbara» der Bergleute war immer dabei!



Das Bergwerk «Käpfnach» ist ein ehemaliges Braunkohle- und Mergel-Bergwerk. Mit einer Stollenlänge von 80 km ist es das grösste seiner Art in der Schweiz. Das Kohlenflöz entstand in der Süsswassermolasse in 16 Mio. Jahren. Das Flöz mit zahl-

reichen Schwefeleinschlüsse erreicht im Durchmesser eine Mächtigkeit von nur 20 – 25 cm.



Die Nebengesteine (eisenhaltiger) Mergel-Ton/-Kalk/-toniger Sandstein wurde als Rohmaterial für Ziegel und Käpfnacher-Zement oder als Dünger verwendet. In den Gesteinsschichten sind u. a. Versteinerungen von Farnen, Eichen, Zypressen, Krokodilen enthalten.

Seit dem 14. Jh. ist eine Ziegelei nachweisbar und die ersten schriftlichen Zeugnisse eines Kohlevorkomens sind seit 1548 aktenkundig. Um 1663 wurde die Kohle auch zur Produktion von Ziegeln verwendet. Der erste regelmässige Kohlenabbau



fand für kurze Zeit um 1708 statt. Ein staatlicher Abbau erfolgte während 127 Jahren bis 1910. Von 1917 – 1921 (1. Weltkrieg) und 1941 – 1947 (2. Weltkrieg) betrieb Max Zschokke, angetrieben von der Kohlennachfrage, den aufwändigen Bergwerkbau. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde das Bergwerk 1947 endgültig stillgelegt. Die über 25 Teilnehmer waren von der Darbietung und dem fachkundigen Bergwerkführer sehr beeindruckt und danken dem Bergwerkverein für die

grosse Arbeit zur Erhaltung der Industriekultur. Kaum aus dem Stollen erleben wir noch vor dem Mittagessen auf der naturgeschützten Halbinsel Au ein Prachtwetter. Vom Landgasthof aus geniessen wir die einmalige Aussicht auf den Zürichsee und die Alpen. Eine einstündige Seefahrt mit der «Panta Rhei» und die SBB brachten uns alle zufrieden um 19.15 Uhr nach Basel zurück. Erstmals können wir ein Video auf YouTube (Link: <https://youtu.be/qM9zxrXIZg>) präsentieren. Ein grosses Dankeschön für unser VFB-Mitglied Peter Brunner zur repräsentativen Erinnerung unseres Herbstausfluges.

Anmeldung: Mitgliedertreffen

Meldefrist: Montag, 23. November 2020, _____ Anzahl Personen

Anmeldung: Frühlingsausflug „RB Limmattal“

Meldefrist: Montag, 05. April 2021, _____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil,
061 401 32 65 oder 079 687 99 77, vfb-nwch.praesident@dfb.ch



Ostschweiz

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

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

05.-07.03.2021	Werbeauftritt an der 50plus Weinfeldern	Erwin Hug	071 385 64 17
13. März	Hauptversammlung	Erwin Hug	071 385 64 17

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar. Die aktuelle Agenda ist auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.

Vorankündigung Hauptversammlung 2021 Neues Datum – neue Zeit

Die 34. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am **Samstag, 13. März 2021 um 13:30 Uhr** statt. Unbedingt beachten, dass es neu der 2. Samstag im März ist und wir 30 Minuten früher beginnen. Mit der Verschiebung um eine Woche können wir das Überschneiden mit anderen Sektions-Hauptversammlungen vermeiden.

Traktanden:

- Begrüssung
- Wahl der Stimmzähler
- Protokoll der HV 2020
- Jahresbericht des Präsidenten
- Jahresrechnung und Revisionsbericht 2020
- Budget 2021
- Bericht der Bau- und Werbeabteilungen
- Entlastung des Vorstandes
- 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. Weitere Informationen sind rechtzeitig unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Für den Vorstand
Andreas Huwiler, Präsident

Bericht Bauwoche VFB-Ost 2020, KW 26

Von Philipp Geisser, Baugruppenleiter

Für einmal möchte ich zuerst kurz aufzeigen, welche Vorgeschichte eine Bauwoche hat und wann sie wirklich endet. Im Januar treffen sich die Baugruppenleiter der verschiedenen Sektionen mit der Leitung der Abteilung Bau und Bahntechnik, wo unter anderem festgelegt wird, welche Sektion welche Bauwoche übernimmt. Grundlage für die durchzuführenden Tätigkeiten bildet

Fotos von
Philipp Geisser





das Arbeitsprogramm, welches von der Leitung Bahntechnik wöchentlich erstellt und den Bauleitern zugeschickt wird.

Zum einen sind es schon länger geplante Projekte, zum anderen kommen Arbeiten dazu, die abhängig der Geschehnisse erfolgen müssen, wie zum Beispiel das Beheben von Schäden durch Naturereignisse. Je nach Aufgabe ist im Vorfeld eine Planung notwendig. Die Einladung der Teilnehmer wie auch die Klärung der Unterkunft ist Sache der Sektion. Zu fremdfinanzierten Arbeiten hat der Baugruppenleiter täglich Arbeitsrapporte zu erstellen.

Nun aber zu den Tagen der Sektion Ostschweiz in der Bauwoche 26. Unter den 16 Baugruppen-Teilnehmern war einer das erste Mal dabei – und wie es aussieht nicht das letzte Mal. Arbeitsprogramm und Wettervorhersage versprochen eine gute Woche. Von Martin Fischer gab es dann noch ein paar Worte und Instruktionen zum Verhalten betreffend Corona-Virus. Anschliessend begann die nicht immer sehr einfache Verteilung der Arbeiten an die Teilnehmer, gilt es doch, diese nach deren Fähigkeiten am richtigen Ort einzusetzen sowie die Prioritäten der Arbeiten und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu berücksichtigen.

Zahnstange repariert

Das Gleis unterhalb des Rottenviadukts war im Zahnstangenbereich stark beschädigt, so dass es nicht mehr sicher befahrbar war. Sechs Mann suchten das notwendige Werkzeug zusammen, luden fünf Zahnstangen und entsprechendes Befestigungsmaterial auf und machten sich auf den Weg über den Berg. Am Nachmittag war die Strecke repariert und wieder befahrbar.

Das zweiköpfige Mechaniker-Team erhielt vier Sonderaufträge. An den Schachtdeckeln der beiden Weichen zur Wagenremise mussten Ausschnitte für die Schachthaken gefräst werden. Für das Viadukt Mässweid werden vier Spann-Konstruktionen für die Stützelemente benötigt. Anhand einer Skizze wurden diese in der Schlosserei aus Rohr- und Winkelprofilen hergestellt, ergänzt mit Gewindestangen und Gewindemuttern. Sind die Schweisskonstruktionen dann verzinkt, stehen sie für den Einbau am Viadukt zur Verfügung. Der dritte Auftrag bestand aus der Herstellung von Teilen für die Abdeckungen der Achszähler, die beim Bahnübergang zur Wagenremise bereits eingebaut sind. Als Krönung gab es dann den vorerst geheimen Auftrag zur Herstellung des Strassenschildes, welches ab dem Samstag den neuen Durchgang beim Bahnhof zum „Walter und Manfred Willi – Weg“ beschildern soll (siehe DadF 3/2020).

Logistik war im Lagerbereich angesagt. In grösserem Stil galt es, die Dampflokteile aus dem MGB-Lager in den Dampfloke-Keller zu transportieren und diesen gleichzeitig zu entrümpeln. Im weiterhin zur Verfügung stehenden MGB-Lager beim Basistunnel-Eingang wurden die Ersatzteile für die Wagen sowie die Saurer-Motoren sauber eingelagert und nicht mehr benötigtes Material entsorgt. Mit Pneulader, Stapler und Hand-Rollis wurden die meist schweren Paletten fachgerecht verschoben und gestapelt. Die Materiallager machen nun einen sauberen und aufgeräumten Eindruck und es bleibt zu hoffen, dass dies so bleiben wird.

Die Arbeitsliste des Elektriker-Teams war ziemlich lange. Im IT-Raum des Bahnhofs Realp DFB hiess es, Kabeltrassen zu bauen, Kabel einzuziehen und Niederspannungsinstallationen zu errichten. Wenn man dann auf der Liste noch liest, dass Glasfaser- und Steuerkabel von der Wagenremise zum Bahnhof Realp DFB einzuziehen sind oder wenn man einmal einen Blick in die Schaltschränke des Bahnhofgebäudes wirft, würde man nicht denken, dass es sich hier um eine „Dampfbahn“ handelt!

Probebohrungen im Scheiteltunnel

Die geologischen Verhältnisse im Scheiteltunnel sind bekanntlich nicht gerade ideal, weshalb das Tunnelgewölbe immer wieder partiell saniert werden muss. Um die richtigen Massnahmen zu treffen ist es notwendig, die Verhältnisse vor Ort zu kennen. Dazu dienen Sondier- oder Kernbohrungen von ausgewählten Stellen. Mit vier Baugruppen-Teilnehmern und einem Diesel-Lokführer gelang es, die geplanten 32 Kernbohrungen in anderthalb Tagen zu machen.

Das grosse Zelt auf der Station Furka konnte Coronabedingt nicht wie geplant schon früher aufgestellt werden, so dass dessen Aufbau auf diese Bauwoche verschoben wurde. Zwei Tage reichten, um bei schönstem Wetter und mit dem Aufgebot von Leuten aus der Sektion Zentralschweiz sowie drei Teilnehmern von uns das Zelt aufzustellen.

Die neue Wagenremise war bereits mit Humus abgedeckt. Nun galt es, die Steine mit über Faustgrösse auszulesen und den Rest des Areals bis zur Passstrasse zu planieren und ebenfalls mit einer Humusschicht abzudecken. Die Kontrolle und Wartung aller Drehscheiben und Wasserkräne gehört zu den Stamm-Aufgaben unserer Bauwoche. Dabei hat sich gezeigt, dass im kommenden Jahr mehr Zeit in Reinigungs- und Pinselsanierungsarbeiten investiert werden muss.

Es gab noch einige, hier nicht im Detail erwähnte Tätigkeiten, die zum Abschluss kamen. Als Dankeschön offe-



rierte uns die Sektion Ostschweiz am Donnerstagabend ein schmackhaftes Dessert im Restaurant „Zum Dörfli“ in Zumdorf – dem kleinsten Dorf der Schweiz. Auf jeden Fall können wir auf eine erfolgreiche und unfallfreie Bauwoche zurückblicken. Zum Gelingen beigetragen haben sicher auch die Geselligkeit sowie das leibliche Wohl, wurden wir doch bestens vom Küchenteam versorgt. Herzlichen Dank an alle Beteiligten.

Einblick in eine faszinierende Welt unter Tag

Von Erwin Hug, Werbung/Redaktor/Kassier

Wie sehnte sich jedermann nach den vorangehenden Hitzetagen nach einer Abkühlung im Inneren eines Berges. Unseren Sektionsmitgliedern bot sich am 22. August diese Gelegenheit anlässlich des diesjährigen Mitgliederversammlung im V-S-H Versuchs-Stollen Hagerbach, in Flums SG.

Unter Einhaltung der Corona-Abstandsregeln wurden wir in zwei Gruppen von kompetenten Führern in die Geheimnisse des Bergbaus und im Speziellen des Tunnelbaus eingeführt. Bergmännisch ausgerüstet mit Helm und Leuchtweste erlebten wir eine eindrucksvolle Stollenführung durch das Tunnellabyrinth des V-S-H.

Gegründet wurde er 1970 durch den bekannten Tunnelbauingenieur, Dr. Rudolf Amberg, zur Erforschung und Entwicklung des Tunnelbaus. Ausgehend vom alten einfachen Abbau-Gerät, dem Grubenlampenmuseum und der Ausstellung Alpenqueren wurden uns auch neuzeitlichere Tunnelbohranlagen gezeigt und erklärt.

Im Baustoffprüflabor wird an neuen Baumaterialzusammensetzungen geforscht und mit zahlreichen Prüf-

methoden die Produktionsreife erarbeitet. Namhafte im Tunnelbau tätige Unternehmen nutzen dieses Umfeld auch für ihre eigenen Entwicklungen und Tests. Seit einiger Zeit bietet sich in Tunnelsystemen die Möglichkeit, sensible Datenmengen mit hoher Sicherheit, geringem Energieverbrauch und unter konstanter klimatischer Bedingungen zu „lagern“.

Brandsimulation im Bahnwagen

Es werden Trainings und Schulungen im Bereich Tunnel-sicherheit angeboten. Eindrücklich und lehrreich wurden uns in einem alten Eisenbahnwagen Filmszenen von schweren Autotunnelunfällen mit Bränden vorgeführt und die richtigen Verhaltensmassnahmen im Brandfall erklärt.

Höhepunkt war das Durchqueren eines mit Theater-rauch gefüllten Eisenbahnwagens. Im dichten Nebel, entlang eines Seils geführt, war jeder froh, bald wieder in der Normalität zu landen und dies hoffentlich nie live erleben zu müssen.

Der V-S-H ist auch Partner für Seminare, Events und Anlässe aller Art. Hungrig und durstig nach so vielen Eindrücken erwartete uns im Restaurant, rund hundert Meter tief im Alvier, ein Apéro und das anschliessende Spaghetti-Buffer.

In gemütlicher Runde beendeten wir schliesslich diesen erlebnisreichen Tag mit herzlichem Dank an alle Teilnehmer, an den Organisator und die Crew des Stollens Hagerbach. Wohin führt uns wohl der nächste Mitgliederversammlung im kommenden Jahr?

Bilder von Erwin Hug mit Impressionen vom Hagerbach



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA (alle Daten sind abhängig von der Weiterentwicklung von Covid 19)

Sa. 06. März 2021	HV Bassersdorf	B. Berto	052 222 97 67
Di. 25. Mai – Sa. 29. Mai 2021	Sekt-Reise	F. Renold	052 335 24 39

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

Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto Sektionspräsident

Jahresrückblick

Ein schwieriges Jahr neigt sich dem Ende zu. Wir mussten von einigen Mitgliedern Abschied nehmen, auch solchen aus der Gründerzeit der Bahn, wie unserem einzigen Ehrenmitglied Edi Schlumpf.

Trotz Virus und der Einhaltung vom BAG erteilten Regeln konnten wir alle unsere Bauwochen unfallfrei und zur vollen Zufriedenheit der Bauleitung durchführen. Ein Erfolg war auch den verschiedenen Sektionsausflügen beschieden. Zu Beginn des Jahres der interessante Besuch in Olten beim SBB Stellwerk. Dann im Sommer die Busfahrt über den Nufenenpass nach Oberwald und zurück mit der Dampfbahn nach Realp. Auch der Besuch des Linth Limmern Kraftwerkes sowie des Tunnelkinos stiessen auf grosses Interesse.

Unser monatlicher Stamm musste infolge des Lockdowns und den nachfolgenden Auflagen bis Ende Jahr abgesagt werden. Über die Durchführung wird via e-mail oder Telefon informiert.

Die von mir durchgeführte Führung mit sechs Interessenten für freiwillige Arbeit zeigte Früchte, haben doch die meisten Teilnehmer Lust an einem Einsatz bekundet. Ein Lichtblick bei unseren Nachwuchsproblemen. Allen Teilnehmern der Bauwochen und den übrigen Freiwilligen, welche im Hintergrund wirkten, möchte ich ein herzliches Dankeschön aussprechen. Ein grosser Dank geht auch an die Partnerinnen, welche es ermöglichen diese Einsätze zu leisten. Mein Dank geht ebenfalls an alle Sponsoren und Mitglieder für ihre finanzielle Unterstützung. Mit Ihrem Beitrag helfen Sie die laufenden Kosten zu decken.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen schon jetzt ein frohes Weihnachtsfest und gute Gesundheit sowie ein glückliches neues Jahr mit Freude und Wohlergehen.

Einladung zur Hauptversammlung 2021

Datum: Samstag 06. März 2021
Ort: Kath. Kirchenzentrum, Bassersdorf

Äussere Auenstrasse 3
(4 Min. vom Bahnhof Richtung Dorf)

Traktanden: Die Statutarischen und ev. Anträge
Die definitive Traktandenliste und weitere Unterlagen werden an der HV aufliegen und vorgängig per e-mail verschickt.

Bauwoche 22 (25. – 30. Mai 2020)

Von Hans Jörg Häfliger, Baugruppenleiter

Wir verteilten Rundkies auf dem Dach der Wagenremise Realp und häuften es am Rande auf. Setzten Betonblöcke für das Geländer. Fast die Hälfte des Daches konnte humusiert werden. Wir halfen beim Kabeleinziehen und Schotter planieren. Heinz Hurter hat diverser Werkzeug repariert, Peter Fischer und sein Motorenteam waren am Mittwoch tätig. Für das leibliche Wohl sorgte die Küche und Bruno Berto mit seiner Schwarzwäldertorte.



Bild von
Hans Jörg Häfliger

Das Dach der neuen
Wagenremise wurde
humusiert.



Samstageinsatz „Thalestag“

Mit 25 Teilnehmern war unser traditioneller Thalestag wieder ein grosser Erfolg. Es wurden unter anderem die Abwasserkanäle zwischen Gletsch und Oberwald von Geröll und Schlamm befreit, Paletten zersägt sowie Aushilfe in der Küche geleistet.

Bauwoche 33 (10. – 15. August 2020)

Von Bruno Berto, Baugruppenleiter

Am Sonntagabend trafen sich 10 Teilnehmer im Biergarten des Hotels DesAlpes. Nach der Begrüssung und einigen organisatorischen Informationen ging es gemeinsam zur Kantine zum Abendessen. Dort orientierte uns Ulf Weidle über das Arbeitsprogramm:

1. Erstellen von sechs Betonriegeln für den Wasserdurchlass Muttbach.
2. Bei der Station Furka Steinkörbe umschichten, neue Terrasse erstellen und Treppe wieder freilegen.
3. Bei der Wagenremise Realp Weiche 61 Verbundsteine im Zungenbereich legen.
4. Elektroinstallation in der neuen Wagenremise erweitern.

Kurt Letter, Felix Weber und Joe Keller waren für die Erstellung der Betonriegel verantwortlich. Fritz Dürst und Ernst Bachmann nahmen sich der Erweiterung der Elektroinstallation in der neuen WRR an. Ambros Furger, Werner Meyer, Alfred Vogler, Roger Leimgruber und Rolf Moser waren mit dem Umschichten der Steinkörbe, das Freilegen und splitten der neuen Terrasse und Treppe sowie dem Verlegen von Verbundsteinen im Bereich der Weiche 61 vor der WRR beschäftigt.

Hansjürg Häfliger verlegte ein Rohr in Oberwald und war am Freitag und Samstag als Siwä im Einsatz. Zudem wurde er mit Alfred Vogler dem Löschzug zugeteilt. Nach dem Einrichten des Arbeitsplatzes unter dem Grossen Kran zur Herstellung der Betonriegel machten die nachfolgenden Arbeiten erfreulichen Fortschritt. Da auch das Wetter mitspielte, konnte am Donnerstag bereits betoniert werden.

Die Gruppe für die Station Furka wurde jeweils mit zwei Fahrzeuge nach Muttbach und von da mit der Schiebelok durch den Scheiteltunnel zur Arbeit gebracht. Auch diese Arbeiten wurden erfolgreich beendet.

Regelmässig trafen wir uns nach Arbeitsschluss zum Rapport und genossen das gespendete Feierabendbier. Mit zwei Bussen wurden die Teilnehmer, wie jedes Jahr, zum traditionellen Donnerstag-Abendessen zum Hotel Tiefenbach gefahren. Ein geselliger Anlass zu dem auch Sektionsmitglieder, die nicht an der BW tätig waren, eingeladen wurden.

Alle Arbeiten konnten zur vollen Zufriedenheit der Bauleitung erledigt werden. Ich danke allen Beteiligten für die Unfallfreie Bauwoche und die gute Zusammenarbeit.

Bauwoche 39 (21. – 26. September 2020)

Von Bruno Berto, Baugruppenleiter

Am Sonntagabend trafen sich acht Teilnehmer im Biergarten des Hotels DesAlpes. Das Programm lautete:

1. Verstärkung der Ulmenwände beim Durchlass in Muttbach mit den in der BW 33 hergestellten Betonriegeln.
2. Die Neuverkleidung des Materialwagens X4921, der als Lager für Dampflokmateriale vorgesehen ist.

Eine Gruppe unter Leitung von Kurt Hohl mit Kurt Letter, Felix Weber, Pierre Medici, Bernhard Huguelet und aus Biel Hans Gassmann, alles Bauspezialisten, übernahmen den Durchlass Muttbach. Hans Zweifel, Ambros Furger, Hanspeter Meier, Eugen Brigati und Bruno Berto nahmen sich der Neuverkleidung des Materialwagens an. Hansjörg Häfliger und Bruno Meier gesellten sich zur Vegi-Gruppe unter der Leitung von Pius Hodel.

Nach den Vorbereitungsarbeiten konnte die Baugruppe Muttbach zügig mit den Schalungsarbeiten im Durchlass beginnen. Trotz widerlicher Wetterbedingungen und dem häufig zurückgelegten beschwerlichen Weg zwischen Strasse und Durchlass konnte am Mittwoch mit dem Betonieren begonnen werden. Am Donnerstag wurde die Schalung bereits wieder entfernt und alles Material für den Rücktransport bereitgestellt. Tolle Leistung.

In der BW 38 wurde der Materialwagen bereits ausgeräumt und die eine Hälfte der alten Bretter entfernt. Die Eisenteile des Wagens mit der Grund- und Schlussfarbe versehen. Somit konnte am Montagmorgen mit Abmessen, Zuschneiden und Malen der schon vorbehandelten Bretter begonnen werden. Danach konnte die erste Hälfte des Wagens eingekleidet werden. Auf der Drehscheibe wurden die restlichen



Bild von
Bruno Berto

Der aufgefrischte
Materialwagen

Bilder von
Hermann Jenni

Die imposante
Staumauer des
Limmernsees

Der Tunneltriebwagen



alten Bretter entfernt und die Farbe mit Nadelhämmern von den Eisenteilen entfernt. Diese Arbeit verursachte viel Dreck und Lärm. Nachdem auch diese Teile des Wagens die neue Farbe erhalten haben, konnte die Verkleidung vervollständigt werden. Die Detailarbeiten sind leider in dieser BW nicht fertig geworden. Ambros Furger und Bruno Berto erledigten diese in der darauffolgenden Woche.

Die Vegi-Gruppe beschäftigte sich mit dem Freilegen des Durchlasses km 54.846 und der Verbesserung der Treppe zur Steffenbachbrücke, welche für das Einwintern sehr hilfreich ist. Regelmässig trafen wir uns nach Arbeitsschluss zum Rapport und genossen das gespendete Feierabendbier. Auch in diesem Jahr lud die Sektion die Beteiligten und die Einzelhelfer zum legendären Fondue Essen im DesAlpes ein. Trotz eines kleinen Bagatellunfalles konnte die Arbeitswoche zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten abgeschlossen werden. Ich danke allen für den grossartigen Einsatz herzlich.

Sektionsreise zum Pumpspeicherwerk Limmern (Axpo)

Von Hermann Jenni, Reiseführer

Bei schönstem Wetter fuhren wir am 26. August 2020 mit dem Car nach Tierfeld zum Pump- und Speicherkraftwerk der Axpo Linthal. Nach Ankunft im Restaurant wurden wir bei Kaffee und Gipfeli durch die Tourguides der Axpo begrüsst. Dann ging es vorbei am Ausgleichsbecken zu einem grossen roten Tor im Berg.

Dahinter führt eine vier Kilometer lange Standseilbahn durch einen Stollen in die Kaverne, das Herz der ganzen Anlage. Sehr beeindruckend was wir da zu sehen bekamen. Die Führung dauerte 2,5 Stunden die wie im Fluge vergingen. Am Ende konnten noch Fragen gestellt werden, die kompetent beantwortet wurden. Nach der Verabschiedung

von den Mitarbeitern folgte ein kurzer Fussweg zurück ins Hotel. Dort wurde uns ein feines Mittagessen serviert. Um 15 Uhr fuhren wir mit dem Car zurück nach Zürich. Der Anlass konnte eine Woche später noch einmal durchgeführt werden. Auch diese Gruppe war sehr beeindruckt von diesem gewaltigen Bauwerk.

Sektionsreise Tunnelkino Oberdorf-Gänsbrunnen

Von Hermann Jenni, Reiseführer

Bei schönem Wetter konnten wir am 9. September unsere zweiten Sektionsreise mit 22 Teilnehmern zum Tunnelkino nach Solothurn-Oberdorf durchführen. Bei der wurde uns eine Erfrischung, offeriert vom Verein Tunnelkino, serviert. Kaum eingestiegen fuhr der Triebwagen auch schon los, hinein in den Weissensteintunnel. Mittendrin wurde angehalten, wo wir die Wasserquelle besichtigten und die erhaltenen Aperitifs (Absinth, Pastis) mit Quellwasser auffüllten. Nach einigen Erklärungen über die Quelle und die Entstehung des Tunnels, fuhren wir weiter nach Gänsbrunnen. Während der Rückfahrt auf einem offenen Güterwagen, eingehüllt in Wolldecken, sahen wir einen Film über den Bau des Tunnels und seine Besonderheiten, inklusive bahntechnischer Einzelheiten im wohl längsten Kino der Welt.

Mit einem Sonderbus fuhren wir in die Nähe des Restaurant Einsiedelei. Dort erwartete uns ein vorzügliches Essen. Nach dem Dessert trennten sich Einige von der Gruppe und spazierten via Verena-Schlucht, welche beim Restaurant beginnt, in Richtung Bahnhof Solothurn, um die Rückreise selbstständig anzutreten. Die restlichen Teilnehmer fuhren wieder mit dem Bus nach Solothurn, wo wir den Zug nach Zürich bestiegen. Alle waren zufrieden mit diesem gelungenen Ausflug.





Norddeutschland

VFB-Sektion Norddeutschland, Michael Appelt, Ulmensteig 2, DE-14558 Nuthetal, vfb-norddeutschland@dfb.ch

Von Steinkörben, Stopfen und Sonnenschein – die Bauwoche 2020 der Sektion

Von Oliver Racine, Baugruppenleiter

Alles anders dieses Jahr – so dachten wir, als wir uns zur inzwischen 27. Bauwoche unserer Sektion in der KW31 angemeldet hatten – aber vor Ort war eigentlich fast alles wie ohne Corona – sehr angenehm in diesen seltsamen Zeiten. Das interessante Vorprogramm – wie immer möglichst auf schmaler Spur, umfasste die Besichtigung der H-Bahn in Dortmund (ca. 500mm) unter kundiger Führung von Helmut Bauer, einer Fahrt mit der Drachenfelsbahn (1000 mm), der Brohltalbahn (1000mm) und der Waldeisenbahn Abreschviller (600 mm) und als Bonbon der Schiffs-Schrägaufzug in Saint-Louis (zweimal 1000 mm).

In Realp gab es am Sonntagabend die Einführung in die Bauwoche durch Ulf Weidle, der die Fähigkeiten und die Selbstständigkeit unserer Gruppe schnell zu schätzen wusste. Erfrischend war dieses Mal, dass wir nur zwei parallele Baustellen hatten:

Baustelle 1: Die Regulierung der bergseitigen Zahnstangeneinfahrt und des anschließenden Adhäsionsgleises in Tiefenbach durch die Gleisbaugruppe unter der Führung unseres Gleisbauexperten Jens. Hier musste fast die ganze Zahnstangeneinfahrt ausgegraben werden, um diese in die richtige Lage zu bringen. Nach Richten und Stopfen können jetzt die Fahrzeuge wieder sauber in die Zahnstange einfahren.

Baustelle 2: Der Bau einer neuen Aussichts-Terrasse auf der

Station Furka. Hier war größere Logistik erforderlich: der Bagger und der Dumper mussten per Bauzug auf die Furka gebracht werden, ebenso große Mengen von Drahtgittern und mehrere Paletten Steine zur Herstellung von Steinkörben. Vor Ort gab es dann mehrere parallele Aufgaben:

- Baggern einer Baustrasse auf das Dach des Relaisgebäudes
- Ausgraben des Relaisgebäudes vom Dach aus – dabei haben wir diverses Material (Stichwort Porzellanisolatoren), das unsere Baugruppe vor genau 25 Jahren hier verbuddelt hat, ausgegraben
- Transport und Verteilung des Aushubs – dabei haben wir die Geländegeometrie so angepasst, dass das Wasser besser abläuft und der Hang besser gestützt ist.
- Abbruch von diversen alten Steinkörben – dank Akkuflex leichter als letztes Jahr, trotzdem eine Plackerei, denn jeder Stein musste von Hand umgeschichtet werden
- Bau von neuen Steinkörben genau nach Maß – hier wurde die Arbeit immer professioneller, auch Körbe mit Ecken und Winkeln wurden gebaut. Dabei half die Akkuflex und besonders ein von Wolfgang speziell entwickeltes und abends in der Werkstatt angefertigtes Biegewerkzeug.
- Aufbau der neuen Steinkörbe so, dass die Mauer des Relaisgebäudes verkleidet wurde und sich ein harmonisches Gesamtbild ergab. Dabei haben wir auch diverse Kubikmeter nicht mehr gebrauchte Steine nach Furka transportiert und verbaut.
- Aussortieren aller größeren Steine für eine hübsche Trockenmauer auf dem Bahnsteig. Hier haben wir für die nächste Baugruppe die Steine sauber palettiert.

Das „Drumherum“ in dieser Woche war ein Traum: Jeden Tag Sonnenschein und bis zu 26 Grad (auf der Furka!). Jeden Tag mit dem Zug zur Baustelle inklusive diverser Bauzüge. Jeden Tag ein grandioses Mittagsmenu auf der Furka (Danke an Susanne und ihr Team!). Jeden Abend Lagerfeuer mit lokalen Bierspezialitäten aus ganz Deutschland. Besuch von Manfred Willi am Abend mit Ehrung zum „Ehrenfron der Sektion Norddeutschland“. Ein wie immer leckeres Chäsfondue in Zumdorf zum Ausklang. Eine sehr spontane und lustige Feier mit der Dieselcrew zum Nationalfeiertag mit Raclette-Plausch und Grilliertem. Es hat uns allen wieder so viel Spaß gemacht – die Woche 31, 2021 ist schon fest gebucht!





Nürnberg

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

37. Bauwoche vom 07.-12.09.2020

Von Volker Kabisch, Präsident

Mit einer achtköpfigen Baugruppe war unsere Sektion in Bauwoche vom 07.-12.09.2020 an der Furka vertreten. Der Wetterbericht meldete das beste Bergwetter. Gemäß Bauprogramm erwarteten uns Arbeiten im Scheiteltunnel zur Aufbringung des Spritzbetons (Gunit). Ausgerüstet mit der nötigen Schutzkleidung fuhr die gesamte Gruppe dann am Montag über den Furkpass nach Muttbach.

Am Arbeitsort im Scheiteltunnel angekommen wurden die Arbeiten abgesprochen. Ein Teil der Mannschaft reinigte mit Hilfe des Hochdruckreinigers den Fels von Rußablagerungen und losem Gestein. Der andere Teil unterstützte die vorbereitenden Arbeiten der Fachleute von GFS – Felstechnik (z.B. Wasser- und Druckluftversorgung) zur Aufbringung des Spritzbetons.

Nachdem alles eingerichtet war, begannen die Betonspritzarbeiten. Arbeiten, die von allen den vollen Körpereinsatz abverlangten. Pausenlos war der in 30 kg Säcken verpackte Gunit der Mischmaschine zuzuführen, um die Arbeiten nicht ins Stocken geraten zu lassen.

Gegen 15 Uhr waren die ersten 10 Tonnen verarbeitet. Nun hiess es, die Baustelle vom Betonabwurf, der beim Spritzen entsteht, zu reinigen und den gesamten Arbeitszug aus dem Tunnel nach Muttbach zu führen. Nun noch Arbeitszug, Mischmaschine und Werkzeug reinigen, dann ging es in den wohlverdienten Feierabend.

Am Dienstag waren keine Betonspritzarbeiten vorgesehen. Zeit für uns, sich im Scheiteltunnel als Vorbereitung der weiteren, geplanten Betonspritzarbeiten mit der Reinigung des Felsgesteines und der Befestigung der Armierungsmatten zu beschäftigen. Für zwei Gruppenmitglieder bestand die Aufgabe, am BÜ in Oberwald den Straßenverkehr zu regeln, da an der absenkbaren Zahnstange Reparaturen von Fachleuten ausgeführt werden sollten. Eine verantwortungsvolle, aber auch leicht monotone Aufgabe, um die Spezialisten durch den Straßenverkehr nicht zu gefährden.

Mittwoch und Donnerstag standen ganz im Zeichen der Betonspritzarbeiten. Wie schon am Montag war der Mischmaschine pausenlos Gunit zuzuführen. Eine körperlich anstrengende und sehr staubige Arbeit. Zum Arbeitsschluss am Donnerstag waren es dann 43 Tonnen Gunit von vier Materialwagen, die verarbeitet worden sind.

Da ab Freitag wieder planmäßig Züge über die Furka verkehren und daher im Scheiteltunnel keine Arbeiten stattfinden dürfen, stand dieser Tag ganz im Zeichen der Reinigung des in Muttbach abgestellten Arbeitszuges (Gerüstwagen, Materialwagen) und des Verräumens der Werkzeuge.

Während unserer Bauwoche verwöhnte uns die Küche, unterstützt durch Gabi, mit einer reichhaltigen, ausgewogenen und wohlschmeckenden Kost. Auch das zum Arbeitsort mitgeführte Mittagessen ließ wohl keine Wünsche offen.

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. Auch altgediente, aber nicht mehr aktive Fronarbeiter der Gruppe Nürnberg konnten wir an diesem Abend begrüßen.

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 2021 begrüßen könnte.



Bilder von
Volker Kabisch

Betonspritzarbeiten
im Scheiteltunnel

Unsere Gruppe nach
getaner Arbeit



Rhein-Main

VFB-Sektion Rhein-Main, Joachim Ziegler, Kreuzweg 7,
DE-65719 Hofheim a. Ts., vfb-rhein-main@dfb.ch

Fahren auf Sicht

Von Joachim Ziegler, Vorsitzender

In diesen Zeiten ist es für die meisten Vereine schwer, ihr Vereinsleben aufrecht zu erhalten. So auch für die Sektion Rhein-Main. Nach einem "normalen" Februar-Stammtisch kamen auch für uns Verbote und Einschränkungen, Absagen und Verschiebungen.

So mussten wir unsere Mitgliederversammlung im März verschieben, die Stammtisch-Abende im April und Mai absagen wie auch die drei Bauwochen im Juni. Durch Absagen anderer Vereine kamen unser Sektionsausflug im April und der geplante Infostand beim Lokschuppenfest in Hanau ebenfalls nicht zustande. Wenigstens zu den Stammtischterminen im Juli und September konnten sich einige Mitglieder treffen, begrenzt durch die maximale Gästezahl unseres Stammtischlokals von zehn Personen.

Wie geht es weiter? Wir haben bereits mit unserem Lokal die Termine für das Jahr 2021 abgesprochen und freuen uns - wie immer - über alle Formen der Mitwirkung und Beteiligung, können aber noch keine Aussage dazu machen, was sich jeweils umsetzen lässt. So gilt auch für das Vereinsleben der Sektion Rhein-Main: Wir fahren auf Sicht!

In diesen Zeiten sind allseitige Information und Kommunikation wichtiger denn je! Mit unserer Homepage www.furka-rhein-main.de bieten wir allen Mitgliedern und Interessenten

die Möglichkeit, sich - oftmals tagesaktuell - über die Furka Bergstrecke und die Sektion Rhein-Main zu informieren. Zunehmend genutzt werden die Kommunikationswege über Mail und die sozialen Medien.

„30 Jahre Furka Rhein-Main“, das wollten wir mit einer Reihe von Veranstaltungen begehen. Stattdessen möchten wir unsere Homepage nutzen, um all das zusammenzustellen, was zu diesem Thema an Bildern, Texten und sonstigen Dokumenten zu zeigen wäre. Hier sind alle Mitglieder gefordert!

Unser Webmaster Frank Meve freut sich über alle Beiträge! (redaktion@furka-rhein-main.de)

Einen Infostand konnten wir in diesen Zeiten der Einschränkungen dennoch realisieren:

Biebertalbahn, die Zweite Ex DFB-Wagon ist jetzt ein Museum

Von Frank Meve

Im letzten Heft hatten wir berichtet, wie der ehemalige "Elektrowagen" X 2924 der DFB in das Biebertal gekommen ist. Jetzt können wir berichten, was aus dem Wagon geworden ist.

Am 13. September 2020 erfolgte die Vorstellung des Wagens als Industrie-Denkmal zur Erinnerung an die Biebertalbahn. Die Bahn, die von 1898 bis 1963 betrieben wurde, verband die Stadt Gießen mit dem rohstoffreichen Biebertal. Das Areal des Denkmals in Rodheim befindet sich auf einem Abschnitt des originalen Bahndammes. Man hat hier auf 40m Länge das Meterspurgleis bis zum Brückenkopf über die Bieber wiederhergestellt und mit einem Prellbock gesichert. Der Heimatverein Rodheim/Bieber hat in den letzten Monaten den Wagon hergerichtet und grün gespritzt.

Im Inneren des Wagens ist ein kleines Museum eingerichtet worden. Hier wird die Geschichte der Biebertalbahn erzählt: Infotafeln und Exponate wie eine Kohlschaufel oder die Originalglocke und die Rauchkammertüre der Lokomotive 60 sind zu besichtigen. Eine der Info-Tafeln informiert über die Herkunft dieses Wagens und den Erwerb von der DFB.

Die Furka-Dampfbahn wurde an diesem Tage von der VFB-Sektion Rhein-Main repräsentiert. Bei schönstem Herbstwetter hatten wir einen kleinen Tisch mit Informationsmaterial aufgebaut. Siehe auch www.furka-rhein-main.de

Der Heimatverein hat gute Arbeit geleistet und hier ein interessantes Denkmal für die Biebertalbahn geschaffen. Das Wageninnere wird aber nur an besonderen Tagen oder nach Vereinbarung zugänglich sein. www.heimatverein-rodheim-bieber.de



Bild von
Frank Meve

Ehemaliger DFB-
Wagen als Bieberlies-
Denkmal

Bild von
Klaus Waldschmidt

Innen ist nun ein
Museum eingerichtet





Schwaben

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

Die Sektion Schwaben aktiv an der Furka

Von Bernd Hillemeyr, Präsident und Baugruppenleiter

Die Bauwoche der Sektion Schwaben fand wie die vergangenen Jahre in der KW 36 Anfang September statt. Die Anreise war geprägt von massiven Regenfällen und Schnee in den Bergen. Anstatt des üblichen Ausflugs am Sonntag waren zwei Teilnehmer mit der Bedienung des Bahnübergangs in Oberwald beschäftigt und kurzfristig gingen wir mit Ulf Weidle in den Scheiteltunnel, um die Arbeiten der kommenden Woche abzuklären. Entgegen der ursprünglichen Prognosen besserte sich dann aber ab Montag das Wetter und brachte uns Sonne und Wärme zurück.

Unsere Hauptbaustelle war ein Sanierungsabschnitt im Scheiteltunnel ab Tunnelmeter 600. Hier galt es vorab die Versorgung mit Wasser und Strom sicherzustellen und den Bereich ausreichend zu beleuchten. Dazu wurden von uns die notwendigen Leuchten in der Wagenremise Realp abgebaut, die dort als provisorische Beleuchtung installiert waren. Ein Notstromaggregat wurde nach Muttbach transportiert und an die vorhandene Einspeiseleitung angeschlossen. Des Weiteren wurde die Bauwasserfassung oberhalb der Station Furka in Betrieb genommen und die vorhandenen Wasserleitungen im Tunnel verbunden und mit Entnahmestellen versehen.

Am Dienstag wurden Bewehrungsmatten nach Muttbach geliefert, so dass wir dann Mittwoch und Donnerstag große Bereiche für die Aufbringung der Spritzbetonschale armieren konnten. Dank der guten Vorbereitung und dem Einsatz des Gerüstwagens samt Dieseltraktor ging die Arbeit sehr zügig voran.

Ein zweiter Einsatzschwerpunkt war das Viadukt Mässweid auf der Walliser Seite. Es war mit Stahlbögen und Rückverankerungen gesichert worden. Zu einer optimalen Lastübertragung war es notwendig, die Fugen zwischen den Stahlbögen und dem Mauerwerk kraftschlüssig mit Spezialmörtel zu füllen. Für ein sicheres Arbeiten war dabei auch eine Erhöhung des vorhandenen Gerüsts notwendig.

Weiter galt es noch, im Lager Geren für Ordnung zu sorgen. Schon erstaunlich, wie viel Platz nach der Aktion wieder in den Lagergestellen war. Für die neue Sonnenterrasse in der Station Furka wurden die Pfosten für ein Geländer hergestellt und die einbetonierten Hülsen auf die richtige Höhe gebracht. Die auf der Laderampe hergestellten Fertigteile für die Sanierung des Bachdurchlasses Muttbach mussten ausgeschalt und für den Transport verladen werden.

Am Freitag wurden 40 Tonnen Trockenspritzbeton geliefert und die Paletten mit den Säcken wurden auf 4 Flachwagen

für den Transport zur Tunnelbaustelle geladen. Daneben gab es noch andere kleinere Arbeiten am Rande und einen Transport von zwei Wagenpuffer von der Werkstätte Uzwil nach Realp. Auch erforderte der Bahnübergang in Oberwald am Freitag wieder zwei Personen zu Bedienung, da die automatische Steuerung immer noch ausgefallen war.

Am Freitagabend war unser Bauprogramm mehr als erfüllt und weitere Arbeiten im Tunnel oder an der Strecke waren wegen des Zugbetriebes nicht möglich. Daher holte ein Teil der Teilnehmer am Samstag den buchstäblich ins Wasser gefallenen Ausflug vom Sonntag nach. Wir hatten wieder die Tageskarten von Coop und so ging die Reise von Realp mit dem Postauto über die Furka und die Grimsel nach Meiringen. Die Fahrt mit der Zentralbahn über Brünig nach Luzern genossen wir im Bistro-Wagen und hatten dabei neben der Verköstigung auch keine Maskenpflicht. Nach einem Aufenthalt in Luzern ging die Heimfahrt über Arth Goldau und Göschenen zurück nach Realp.

Der Dank geht an alle Teilnehmer der Bauwoche der Sektion Schwaben. Durch den großen Einsatz eines jeden Einzelnen und die tolle Zusammenarbeit konnten wir eine hervorragende Gesamtleistung liefern und wieder einmal einen sehr guten Eindruck an der Furka hinterlassen.





Stuttgart

VFB-Sektion Stuttgart, Walter Moog, Erbkönigstr. 15,
DE-70563 Stuttgart, vfb-stuttgart@dfb.ch

Bauwoche 32/20

Von Peter Kraus, Freiwilliger Mitarbeiter

Die Anreise der Baugruppe der Sektion Stuttgart erfolgt am Samstag und Sonntag. Nach dem ersten gemeinsamen Abendessen in der Kantine Realp erfolgte die Einweisung in die Arbeiten. Noch wichtiger war das „Abtasten“ der Kollegen der Bauwoche der Sektion Aargau. Schnell wurde klar, dass es passt und alle vom gleichen Virus gepackt waren. Auf Grund der anstehenden Arbeiten wurden die Arbeitsgruppen zusammengestellt, bunt gewürfelt, ohne Sprachprobleme.

Die alte Dame Furka hieß uns herzlich willkommen und vergoss aus lauter Freude ausgiebig Tränen, offensichtlich hatte sie uns wiedererkannt. Unsere erste Aufgabe hörte sich ganz machbar an, stellte uns aber doch vor einige Probleme. Der Messzug hatte eine falsche Höhenlage der Zahnstange ermittelt. Oberhalb der Wilerbrücke lief das Zahnrad am Zahnstangenrund auf. Die Ursache lag an untergelegten Stahlblechen.

Also leicht zu lösen: zwei Schrauben auf, Blech raus Schrauben zu – so die Theorie. Die beiden Schrauben am Zahnstangensattel hatten natürlich nicht die gleiche Größe, warum auch. Die mitgenommenen Schraubenschlüssel hatten eine variable Größe und die Bleche wollten den lieb gewonnenen Platz nicht so ohne weiteres verlassen. Das ers-

te Blech weigerte sich über eine $\frac{3}{4}$ Stunde seinen angestammten Platz zu verlassen. Erst als ihm bewusst wurde, dass es gegen einen Schweizer/Deutsche Einsatzwillen kein Halten gab, verliess es widerwillig und verbog seinen Platz. Ausgestattet mit einigen Druckstellen schmolte es im Gitterkorb und wartete dort auf seine Kollegen. Nach dem Ulf vor Ort gekommen war und den Umfang mittels Lehre ermittelt hatte, konnte die Aktion noch vor dem Mittag abgeschlossen werden.

Die zweite Großbaustelle war an der Furka. Bau einer Trockenmauer und Herstellen einer Aussichtsterrasse. Dabei mussten einige Gabionen um- bzw. abgebaut werden und etliche Kubikmeter mit Bagger und Dumper transportiert werden. Nach dem ich vor genau 30 Jahren durch Walter mit dem Versprechen „dort kannst du Bagger fahren“ an die Furka gelockt wurde und bisher in vielen Arbeitseinsätzen nahezu alles gemacht habe, nur eben nicht Baggerfahren, schien mir diesmal das Glück hold zu sein. Hätte ich gewusst, dass ich die Tage über von Rainer aus dem Aargau, einem richtigen Baggerfahrer, beobachtet wurde, wäre ich nicht auf die Maschine gesessen. Sein Mitleid mit mir war dann am Freitag doch so groß, dass er anbot den Rest voll zu machen. Danke Rainer für den perfekten Abschluss.

Die Trockenmauer entstand unter den kritischen Blicken unseres Sektionsoptikers, für die richtige Steingröße und die Hinterfüllung sorgte unser Apotheker und Baugruppenleiter und die restlichen Hebearbeiten wurden von jemand ausgeführt, der in 30 Jahren Werkzugehörigkeit niemals dreckig wurde. Die interne Leitung lag bei Rainer, der die einzelnen Steine persönlich in ihre neue Lage begleitete. So konnte am Freitag die Terrasse im Rohbau, die Trockenmauer im Gesamten und die Gabionen in Vorbereitung an einen begeisterten Ulf übergeben werden. Den Freitagabend in der Kantine werde ich noch lange in sehr guter Erinnerung behalten, der Dilettant und der Baggerfahrer haben sich gemeinsam um die sinnvolle Verwendung einiger Flaschen Appenzeller gekümmert. Eine, wenn nicht die schönste, Bauwoche war zu Ende.

Nebenbei wurde noch an der Furkastation der Durchgang zwischen Küche und Stationsgebäude ausgeräumt, neu gepflastert und ordentlich wieder eingeräumt. Des weiteren wurde ein Messgerät zur Bestimmung der Höhe der Zahnstange in Bezug auf die Schienenoberkante fertiggestellt. Mein Dank an die Aargauer, ihr seid eine super Truppe.

Bild von
Peter Kraus

Beginn der Baggerarbeiten an der neuen Terrasse der Haltestelle Furka





Unser historisches Bild von Hansjörg Gassmann zeigt das Rhoneviadukt vor dem Kehrtunnel Gletsch. Das damalige Neumitglied der VFB-Sektion Aargau wanderte 2003 der noch brachliegenden Furka-Bergstrecke in Richtung Oberwald entlang. Das Gleis ist noch verrostet, das Tunnelportal revisionsbedürftig verbarrikadiert. 2010 konnte das letzte Teilstück wieder in Betrieb genommen werden. Mit dem historischen Bild wollen wir in Erinnerung rufen, wie weit der Weg zur Rettung der Furka-Bergstrecke war und wie weit wir gekommen sind. Zusendungen an die Redaktion sind erwünscht. (jw)

Impressum:

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

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

Redaktionskommission:
Vorsitz: Julian Witschi, Kommunikation VFB,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,
mark.theiler@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB-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 «Sektionsnachricht-
ten» der Sektionen Aargau und Bern beigelegt.
Sie sind im Abonnementspreis
inbegriffen.

Abonnement : CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

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

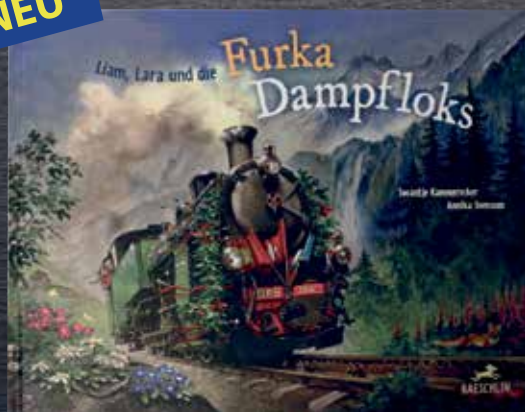
Rabatte:
2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%

Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und
Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.



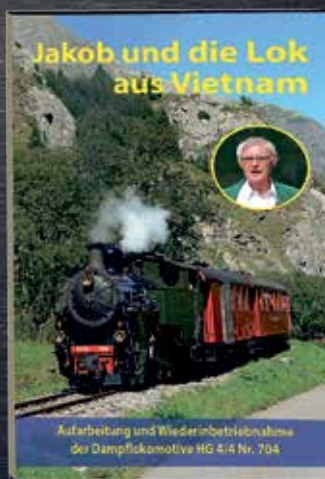
Furka-Dampfbahn schenken

NEU

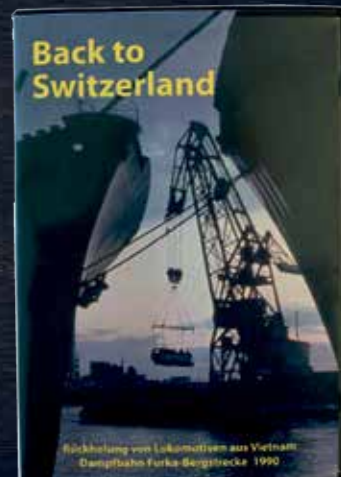


Kinderbuch «Liam, Lara und die Furka Dampfloks» CHF 29.00

NEU



DVD-Film
«Jakob und die Lok aus
Vietnam» (2020) CHF 29.80



DVD-Film
«Back to Switzerland»
(1990) CHF 29.80



AKTION

DFB-Bildkalender 2021
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen
Text dreisprachig d/f/e; Umfang 28 Seiten
Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3
Aktion 2 für 1: total CHF 16.00



Hier bestellen Sie: shop.dfb.ch

