

dampf an der furka



Die
Saison
2016



4



Werkstatter-
weiterung
Realp

Wintervor-
bereitung



13



Vegetations-
kontrolle

9



Signalisation

12

 **Actuel dès 15**

 **Sektionen ab 21**

Impressum 34

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2017

31.12.2016
Erscheint Mitte Februar

Ausgabe 3/2017

30.07.2017
Erscheint Ende August

Ausgabe 2/2017

27.04.2017
Erscheint Mitte Juni

Ausgabe 4/2017

14.10.2017
Erscheint Mitte November



Bild von
Ruedi Traub

Von links nach
rechts: Hans Ae-
schlimann, Anton
Meier und Urs Bär

Editorial

Von Ruedi Traub

Sicherheit wird bei der Furka Dampfbahn grossgeschrieben. Wie alle Fahrzeuge, feste Anlagen, Prozesse etc. des Öffentlichen Verkehrs sind auch wir der Aufsichtsbehörde BAV (Bundesamt für Verkehr) untergeordnet.

Eine weitere wichtige Rolle spielt die Suva (Schweizerische Unfallversicherungsanstalt).

Das sind auch die Gründe, weshalb wir pingelig genau die Vorschriften einhalten. Also niemals ohne Helm auf die Baustelle und auch dies nur für definierte Arbeiten, nie ohne orange Signalwesten, auch wenn der Bahnbetrieb noch gar nicht begonnen hat. Selbst das Schuhwerk der Streckenwärter muss einer Norm genügen.

Strenge Vorschriften gelten auch für die Freiwilligen der Vegetationsgruppe. Keine Kettensäge darf gebraucht werden, ohne dass Ausbildung, Helm, Gesichtsschutz, Handschuhe, Spezialkleider und -schuhe getragen werden.

Ganz speziell ist der Löschzug. Diesen gab es vor der DFB-Ära nicht (siehe Hefte 1/2013 und 3/2013), auch keine Sprinkleranlage. Der Wald brannte ab und zu, sah nachher nicht mehr so schön aus und wuchs wieder nach.

Der momentane Löschwagen ist ein Bijou, topmodern und von Freiwilligen selbst gebaut. Erst kürzlich wurde ein Brand problemlos gelöscht. Der in Mitleidenschaft gezogene Baum ist immer noch sichtbar.

Es war wieder ausgesprochen trocken diesen Sommer im Oberwallis. Der Betrieb des Löschzugs ist aufwendig, aber als Sicherheitsvorkehrung für den schönen Lärchenwald bei Oberwald unentbehrlich.

La sécurité s'écrit en lettres capitales au chemin de fer de la Furka. Comme tous les véhicules, installations fixes et processus des transports publics, nous sommes soumis aux autorités de surveillance de l'OFT (Office Fédéral des Transports).

La SUVA (ex CNA, Compagnie Nationale d'Assurance Accident) joue aussi un rôle important. Voilà les raisons pour lesquelles nous respectons scrupuleusement les prescriptions. Ainsi, pour certains travaux, jamais sans casque sur le chantier, ni sans veste orange, même si l'exploitation ferroviaire n'a pas débuté. Même les chaussures des surveillants de voie doivent répondre à des normes.

Les membres de la commission de rédaction examinent avec le responsable de la technique ferroviaire les photos et les textes. En conséquence, plusieurs photos sont exclues et des parties de texte doivent être modifiées. Si par exemple quelqu'un circule sur les voies, ou à proximité immédiate, sans veste orange, l'image ne doit pas être publiée.

Il y a aussi de strictes prescriptions pour les volontaires du groupe «végétation». Aucune scie à chaîne ne doit être utilisée en l'absence de formation, de casque, de protection du visage, de gants, de vêtements et de chaussures spéciaux.

Mentionnons spécialement le train d'incendie. Celui-ci n'existait pas avant l'époque du DFB (cf. les Nos 1/2013 et 3/2013), pas non plus que l'installation d'arrosage. La forêt brûlait ici ou là, était moins belle quelque temps, puis repoussait.

Le wagon d'extinction actuel est un bijou, moderne et construit par les bénévoles. Très récemment, un feu d'une certaine importance a été éteint sans problème. L'arbre qui a souffert est encore visible.

Titelbild von Urs Züllig

Die HGm 4/4 vor dem Bahnhof Gletsch. Sie gehört der MGBahn und wird im Sommer an die Furka Dampfbahn ausgeliehen, welche sie für Reise- und Arbeitszüge einsetzt.



Die Saison 2016 im Rückspiegel

Tausend Freiwillige sorgen für die DFB

Von Urs W. Züllig, Geschäftsleiter DFB AG

Auch ausserordentliche Ereignisse erschüttern uns nicht, sei es Starkregen auf höchster Stufe, eine Lok, die nicht will, wie sie sollte, oder der „Grimseker“, welcher uns die Gäste wegblasen möchte: Wir haben alles im Griff, obschon wir uns auf über zweitausend Metern bewegen.

Die DFB Saison 2016 ist Geschichte. Unser Dank gilt zuerst allen Fahrgästen, welche mit ihrer Fahrt dem Betrieb unserer einmaligen Bahn Sinn geben und deren positive Rückmeldungen weitere Gäste anlocken und unsere Mitarbeiter anspornen. Weiter geht der Dank an alle Mitarbeiter der DFB Organisationen. Ohne deren unermüdliches Wirken an der Front wie im Hintergrund gäbe es keine Dampfbahn an der Furka.

Glücklicherweise sind wir auch in dieser Saison, abgesehen von Bagatellen, von Unfällen verschont geblieben. Dies ist nicht selbstverständlich und zeugt vom hohen Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein unserer Mitarbeiter, aber manchmal auch einer Portion Glück. Dank der dieses Jahr im Rahmen des Sicherheitsmanagement Systems (SMS) neu eingeführten und gut genutzten Ereignismeldung wissen wir präziser, wo es zu kritischen oder weniger kritischen Situationen gekommen ist und können gezielt, im Sinne der Risikominimierung, eingreifen.

2016 mussten wir trotz einem Starkregenereignis Anfang September (siehe separater Bericht von Manfred Willi) erneut keine wesentlichen Unwetterschäden an den Bahnanlagen verzeichnen.

Die DFB als kleines Wunderwerk

In unserer hoch arbeitsteiligen Organisation machen jedes Jahr rund 1000 Freiwillige (ständige Mitarbeiter und Baugruppenteilnehmer) den Job von - auf Stundenbasis umgerechnet - rund 65 fiktiven, ganzjährig beschäftigten Angestellten.

Die typische Einsatzdauer variiert dabei von einigen wenigen Tagen bis zu mehreren Wochen. Diese spezielle Arbeitsform erfordert eine angepasste Organisation mit aufgabenbezogenen, möglichst autonomen Einheiten, intelligenten Einsatzplanungstools, aktiven Disponenten und eine hohe Auftragsstreuung der Mitarbeiter im Einsatz.

Der DFB interne Betrieb konnte auch 2016 mit ganz wenigen Ausnahmen störungsfrei und gemäss Fahrplan abgewickelt werden. Auch aussergewöhnliche Tage wie der 9. Juli mit Ausfall von Lok 1 wurden, wie nachstehende Reportage zeigt, gut gemeistert:



Bild von
Urs Züllig

Die Fahrt mit dem „Wanderexpress“ im Aussichtswagen bietet besonders intensive Eindrücke



«Während der Mittagspause des Gegenzugs in Realp musste die HG 3/4 1 wegen eines fehlenden Bolzens ausser Betrieb genommen werden. Nun waren der Fahrdienstleiter Realp und das Pikett gefordert. So kurzfristig, bis zur Abfahrt des Gegenzugs um 14h30 war keine Ersatzlok anzuheizen. So wurde nach Führung des Löschezugs die Diesellok HGm 4/4 von Gletsch nach Realp beordert und übernahm dort die Leistung der ausgefallenen Dampflok. Die wartenden Gäste wurden mit einer Depotführung und Getränken aus dem Kaffeewagen bei Laune gehalten. Dank der kürzeren Fahrzeit mit der Diesellok konnten trotz beträchtlicher Abgangsverspätung die Anschlüsse in Oberwald erreicht werden.

Die HGm 4/4 kehrte schliesslich mit Zug 364 mit einer Verspätung von 82 Minuten gegen 19 Uhr nach Realp zurück. Die Lokcrew von Lok 1 heizte als Ersatz die HG 3/4 4 an und überführte sie am gleichen Abend als Lokzug für den Einsatz am Folgetag nach Gletsch. Dank den getroffenen Massnahmen und dem grossen Einsatz aller Beteiligten gab es keine einzige negative Kundenreaktion. Allen Mitarbeitern gebührt dafür ein grosses Dankeschön für das umsichtige und professionelle Handeln.»

Hingegen bereitete uns das Umfeld (Staus auf der Gotthard Autobahn, Baustelle und Stau wegen Ausweichverkehr Gotthard in der Schöllenen, verspätete Anschlusszüge SBB und MGBahn) einige Probleme. Diese konnten dank aktiver Kommunikation und ausgezeichnete Zusammenarbeit mit unseren ÖV-Partnern, direkter Kontaktaufnahme mit Reisedcars, mittels Abwarten von Anschlüssen oder Umbuchung auf spätere Züge in fast allen Fällen im Sinne unserer Gäste gelöst werden.

Schönes Bergwetter und gute Wochenendprognosen bringen mehr Fahrgäste

Das Wetter war der DFB in der Saison 2016 über alles gesehen wohl gesonnen. Die Auswirkungen einer guten Prognose für das folgende Wochenende sind bei den kurzfristigen Buchungen jedoch nicht zu unterschätzen. So buchten für ein bestimmtes September-Wochenende mit heiterer/sonniger Prognose zwischen Montag und Donnerstag immerhin zusätzliche 188 Personen. Eine Woche später bei trüben/regnerischen Aussichten fuhren schliesslich am Wochenende 14 Personen weniger als gemäss Buchungsstand am vorhergehenden Montag reserviert hatten.

Neuerungen im Angebot gut aufgenommen

Die besseren Anschlüsse des 10h45 Zugs ab Oberwald auf die MGBahn ab Brig haben sich in einer spürbaren Frequenzzunahme des Gegenzugs niedergeschlagen. Der Gletscher Zug und das Kombi Angebot mit Mittagessen wurden gut aufgenommen. Es wurden bei besserer Auslastung mit deutlich weniger Fahrten als 2015 praktisch gleichviel Fahrgäste befördert. Da die Freitage schwach, Samstage und Sonntage aber stark nachgefragt waren, verkehrt der Zug 2017 nur noch an diesen beiden Tagen, dafür an zusätzlichen Wochenenden. Das neue Angebot «Wanderexpress» litt im ersten Jahr noch unter mangelnder Bekanntheit, erfüllte aber seine Primäraufgabe, nämlich Personal- und Materialtransporte, Wagenüberfuhren und Zahnstangenschmierung perfekt. Die Passagierzahl ist noch steigerungsfähig.

Der «Renner» unter den Angeboten war eindeutig «Genuss 1. Klasse». Der seit Jahren anhaltende Rückgang konnte gestoppt und in einen deutlichen Zuwachs, welcher sogar die ehrgeizigen Zielsetzungen des Marketings übertraf, verwandelt werden. Dieser Effekt ist vermutlich auf drei Faktoren zurückzuführen: Den attraktiven neuen AB aus Aarau, die Ausweitung des Angebots auf den Gegenzug sowie das aktiv beworbene «Verwöhnprogramm» für unsere Fahrgäste der ersten Klasse.

Einweihung Werkstätte Realp

Am 1. September lud die Stiftung ihre Gönner zur Einweihung der Werkstätte Erweiterung nach Realp ein. Rund 200 Gäste nahmen am Anlass teil. Sie besichtigten die Werkstätten-Erweiterung und liessen sich von der Notwendigkeit und dem Nutzen dieser Investition für den sicheren Betrieb des Rollmaterials überzeugen. Nach einigen Ansprachen wurde die Spendertafel enthüllt und das Werk eingesegnet. Die Gönner genossen nach einem guten Mittagessen im Festzelt eine Fahrt mit der DFB - vorbei an der nun auch mit einer Fassadenverkleidung versehenen Werkstätte. Am folgenden Samstag 3. September wurde das Werk mit einem „Tag der offenen Werkstätte“ auch dem breiten Publikum präsentiert.

Mehr Passagiere in den passquerenden Zügen

Erfreulicherweise konnte 2016 der Rückgang der Passagierzahlen gestoppt werden. In den passquerenden Zügen nahm auf der Teilstrecke Realp - Gletsch die Passagierzahl um deutliche 6% zu, auf der Strecke Gletsch - Oberwald immerhin noch um +3%. Die Dieselizege zur zusätzlichen Erschliessung



von Gletsch ab Oberwald unter der Bezeichnung „Abenteuer Rottenschlucht“ wurden 2016 deutlich weniger nachgefragt als im Vorjahr. (-23%).

Dieses insgesamt positive Resultat ist im aktuellen Tourismus Umfeld in den Gebirgskantonen nicht selbstverständlich und zeigt, dass unser Produkt attraktiv ist und wir mit der gewählten Marktbearbeitung auf dem richtigen Weg sind.

«Guerilla Marketing» à la DFB

Einige wesentliche Elemente des speziellen Marketing Ansatzes der DFB sind:

- Unsere Bahn ist eine einzigartige Attraktion im Herzen der Alpen
- Das Erlebnis Dampfbahn und die Begeisterung unserer Mitarbeiter sind ansteckend - unser Gäste erzählen dies weiter („virales Marketing“)
- Ein wichtiges Zielsegment sind Grosseltern mit Enkeln - wir werben speziell mit der Gratisfahrt bis 16 Jahre
- Aufgrund der abgelegenen Lage von Realp / Oberwald sind Tages Gruppenreisen als „Rundum sorglos Paket“ ab individuellen Einstiegsorten sehr beliebt
- Eine „schmales“ Marketingbudget zwingt zu kreativen Werbeansätzen mit
- Gratis Werbung
- Werbung auf Gegenseitigkeit ohne Verrechnung
- Abgeltung von Leistungen mittels Freibilleten
- Operativ setzten wir auf einfache, gut kommunizierbare Aktionen und führen eine Erfolgskontrolle

Es versteht sich von selbst, dass wir auch 2017 in dieser Richtung weiterarbeiten werden - wir zählen auf die Unterstützung aller Vereinssektionen und ihrer Mitglieder sowie natürlich auch unserer Mitarbeiter.

Die zentralen Themen für die VFB Sektionen sind:

- Organisation und Durchführung von Vereinsreisen/ Reisen für Dritte zur DFB
- Werbung in der Fläche mittels Messeauftritten, regionalem Sponsoring (z.B. Freibillete für Tombola des Turnvereins gegen Werbung für DFB), regionaler Prospektverteilung
- Ausbildung von geeigneten Mitgliedern zu Reiseberatern, welche Interessenten durch ihr profundes Wissen der DFB und der Region bei der Planung von Reisen zur DFB behilflich sein können

Winterarbeiten

Erstmals kann diesen Winter in Realp die Werkstätteerweiterung voll genutzt werden. Die auszuführenden Unterhalts- und Revisionsarbeiten an Loks (Dampf, Diesel) sowie Wagen sind festgelegt und die Arbeitspläne publiziert. Es sind nebst Wochenendeinsätzen auch ganze Arbeitswochen geplant. In den Werkstätten Uzwil und Aarau laufen die Arbeiten an den bekannten Projekten ja das ganze Jahr.

Noch während sich die Saison 2016 dem Ende zuneigte, haben sich die Abteilungen/Ressorts und Gruppen mit den Erkenntnissen auseinandergesetzt und die angestrebten Veränderungen und Verbesserungen für 2017 festgehalten - ganz nach dem Motto: „Wir schmieden das Eisen solange es heiss ist“. Diese Ideen werden nun geprüft, je nach Tragweite abgestimmt und im Rahmen des Zielprozesses festgehalten. Konkretes dazu wird im Rahmen der Saisonvorschau 2017 an dieser Stelle zu lesen sein.

Jetzt wünsche ich allen Freunden unserer Bahn eine frohe Adventszeit, erholsame und besinnliche Festtage und dann einen guten Rutsch ins neue Jahr. Ich freue mich darauf, im neuen Jahr gemeinsam mit frischer Energie die Saison 2017 vorzubereiten.



Bild von
Urs Züllig

Neu im Angebot
2016 der
Frühzug „Wanderexpress“ mit
Abfahrt in Realp
um 09:00



Aus der Stiftung

Einweihung der Werkstatterweiterung Realp

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

Am 1. September, fast genau 7 Jahre nach der Grundsteinlegung, fand in Realp die feierliche Einweihung der Werkstatterweiterung statt. Das Bauwerk, welches durch die Stiftung finanziert wurde, konnte damit ganz offiziell an die DFB AG als Nutzer übergeben werden.

Zu diesem Anlass waren alle Gönnerinnen und Gönner eingeladen, welche durch ihre grosszügige Unterstützung dieses Bauwerk erst möglich gemacht haben. Sie wurden beim Bahnhof Realp DFB von Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl begrüsst.

Nach einer kleinen Stärkung wurden die Gäste bei einer Führung über die vielfältigen Arbeiten in der neuen Werkstätte ausführlich informiert. Neben dem Bereich für die Dieselcrew und für Wagenunterhalt steht ein Teil speziell für Arbeiten an den Dampflokomotiven zur Verfügung. Mit einer umfassenden Ausstattung bis hin zum Hallenkran können dort die anstehenden Arbeiten an den Fahrzeugen effektiv durchgeführt werden.

Zu Beginn des eigentlichen Festaktes ging Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl auf die Vorgeschichte der Baumassnahme ein und wie aus einem Vorprojekt das nun fertige Bauwerk entstanden ist. Die Stiftung als Bauherr hat insgesamt rund 2,6 Millionen Franken aufgebracht und hier investiert. Der grösste Sponsor war hierbei die Schweizer Berghilfe.

Unterstützung der Berghilfe

Bei seiner Ansprache ging Ivo Torelli als Vertreter der Berghilfe auf die Intention ein, welche die Berghilfe mit dieser Unterstützung verfolgt. Es geht um die wirtschaftliche Stärkung des alpinen Raums, denn die Dampfbahn bringt als Tourismusmagnet Gäste und Bahnfreunde in das Urserental, die wiederum die Grundlage für eine Wertschöpfung in die Region darstellen. Damit helfen solche Investitionen der ansässigen Bevölkerung.

Für die Bauabteilung erläuterte Manfred Willi den Ablauf der Baumassnahme, welche in zwei grossen Bauabschnit-

Bilder von
Bernd Hillemeyr

links
Festakt am neuen
Werkstattgebäude

rechts
Ivo Torelli von der
Schweizer Berghilfe





ten verwirklicht wurde. Dabei konnten schon jeweils nach Fertigstellung einzelne Bereiche als Abstellplatz oder Werkstatt genutzt werden. Er war auch stolz darauf, dass der Bau ohne nennenswerte Unfälle durchgeführt werden konnte.

Den kirchlichen Segen für das Bauwerk erteile Diakon Edy Imhof. Er verband damit den Wunsch, dass auch alle Mitarbeiter in den Werkstätten von Unfällen verschont bleiben.

Als neuer „Hausherr“ dankte Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli der Stiftung für den Bau und Finanzierung der Werkstatterweiterung. Als Zeichen der Übergabe erhielt er von Peter Riedwyl ein historisches Ölkännchen. Der Volksmund sagt nicht umsonst: „Wer schmiert, der gut fährt“ und so soll das Öl symbolisch für die Unterhalts- und Wartungsarbeiten stehen, welche in der neuen Werkstatt ausgeführt werden und die Dampfbahn am Laufen halten.

Landratspräsidentin gratuliert

Das gemeinsame Mittagessen wurde in einem eigens aufgestellten Zelt beim Bahnhof serviert. Dort kam noch Landratspräsidentin Frieda Steffen als Vertreterin des Kantons Uri zu der Veranstaltung und unterstrich in ihrer Ansprache die Bedeutung der Dampfbahn für die Region.

Sie dankte allen Beteiligten für deren grosses Engagement und wünschte weiterhin viel Erfolg und viele Fahrgäste auf der Bahn.

Nach dem Mittagessen standen für die Gäste zwei Dampfzüge zur Abfahrt bereit. Während der erste Zug mit einem Zwischenhalt nach Oberwald fuhr, ging es mit dem zweiten Zug zur Station Furka und nach einem Apero wieder zurück nach Realp.

Mit dieser Einweihung der Werkstatterweiterung hat die Stiftung ein weiteres Projekt erfolgreich abgeschlossen. Jedoch gibt es noch genug weitere Aufgaben, für welche erhebliche finanzielle Mittel benötigt werden. Hier sollen stellvertretend nur die beiden Dampflokomotiven genannt werden, die in Uzwil im Auftrag der Stiftung aufgearbeitet werden.

Daher bittet die Stiftung um weitere grosszügige Unterstützung bei der Realisierung der noch anstehenden Projekte.



Weitere Informationen zur Stiftung und den verschiedenen Projekten finden Sie auf der Homepage unter www.dfb.ch/stiftung

links
Bild von
Bernd Hillemeyr

Landrats-
präsidentin
Frieda Steffen

rechts
Bild von
Ruedi Traub

Gönner im
grossen Festzelt
zwischen DFB-
Gebäude und
Golfclub Realp





Infrastruktur in Realp

Werkstatt- erweiterung gefeiert

Von Arne Moritz, Marketing DFB

Nach der Einweihung am Gönner-Anlass der Stiftung fanden am ersten September-Wochenende zwei weitere Veranstaltungen rund um die fertiggestellte Werkstätten-Erweiterung statt.

Tag der offenen Werkstätte

Am 3. September gab es einen Tag der offenen Tür. Nach einem ruhigen Start am Morgen besuchten viele unserer Fahrgäste sowie Interessierte aus den Nachbargemeinden und auch mit einer weiteren Anreise die DFB-Werkstätten. Diverse Ausstellungen im Bereich Dampf-, Diesel- und Wagenwerkstatt zeigten den Besuchern die vielen Arbeiten ausserhalb der erlebten Fahrt mit der Dampfbahn und im Winterhalbjahr auf.

Mit zwei Wettbewerben für Kinder und Erwachsene wurden diese jeweils auf eine Entdeckungstour durch unsere Werkstätten geschickt. Und die Kinder genossen im Anschluss einen selbstgebratenen Cervelat auf dem DFB-Grill. Neben der Darstellung unserer Tätigkeiten in den Werkstätten nutzen wir die Gelegenheit auch, um neue Mitarbeiter zu gewinnen. Der erfolgreiche Tag sollte nach dem Wunsch vieler Besucher wiederholt werden. Unser Dank gilt allen Helfern am Tag der offenen Werkstätte.

Mitarbeiter-Anlass

Im Anschluss an den Tag der offenen Werkstätte feierten rund 100 Mitarbeiter diesmal gemeinsam mit ihrer Familie am Mitarbeiter-Anlass in Realp. Bei einem guten Essen mit Steak vom Grill, einem Salat-Buffer und Raclette sowie musikalischer Unterhaltung nutzen viele die Möglichkeit zu „abteilungsübergreifenden“ Gesprächen. Bis zum frühen Morgen sass dann „der harte Kern“ am Lagerfeuer im Depot-Areal zusammen.

Redaktionelles

- Im Heft 3/2016 hat sich ein Fehler eingeschlichen. Der Autor des Artikels über das Dampfzentrum Winterthur heisst nicht Stephan Arnacher, sondern Stephan Amacker. Wir bitten um Entschuldigung.
- Die Redaktionskommission hat entschieden, Titel, Autorenzeile und Zwischentitel fortan in Gross- und Kleinschrift abzudrucken. Das soll die Lesbarkeit verbessern.

Vegetationskontrolle 2016

18 Arbeitswochen im Kampf gegen Bewuchs und Schlamm

Von Charles Müller, Vegetationskontrolle

Die Gruppe Vegetationskontrolle erbringt wertvolle Arbeit für die Dampfbahn. Sie ist dafür besorgt, den Bewuchs entlang der Strecke im Zaum zu halten. Hin und wieder ist gar eine Sprengung nötig.

In diesem Frühjahr trafen sich die Mitglieder der Vegetationskontrolle auf Einladung von Fritz Hofer im schönen Thurgau, wo uns nebst der Einsatzplanung Verhaltensregeln und Schärfen von Motorsägeketten instruiert wurden. Wer kannte von uns schon Zahnformen, Schärf-, Brust- und Dachwinkel? Nun sind wir in der Lage, die Ketten vor Ort richtig zu feilen.

Die diesjährigen Arbeiten umfassten mit zwei Ausnahmen die routinemässigen Arbeiten wie Graben- und Durchlassreinigungen, Freilegen von Mauerkronen und Entfernen von Bewuchs, Rückschnitt von Erlen und Ausmähen von Bahnborden. Zusätzlich sprengten wir ein paar Felsblöcke, welche Profil und Durchlässe störten.

Im Prinzip wurde die ganze Strecke von 17,8 Kilometern während der letzten Jahre mindestens einmal „durchgeforstet“. Das bringt den Vorteil, dass vor allem Gräben und Durchlässe einfacher zu reinigen sind, d.h. die Natur innerhalb dieser Intervalle nicht mehr soviel Material deponieren kann. Diese Arbeiten konnten glücklicherweise wieder unfallfrei in insgesamt 18 Arbeitswochen mit Unterstützung diverser Vereinssektionen, Lehrlingsgruppe, Zivilschutzseinheiten und Einzelhelfern erledigt werden.

links

Dackel Filou flüchtet nach der Sprengung in die Arme von Andy Faoro. Übrigens: Die Zahnstange wurde dabei verbogen und musste ersetzt werden.

rechts

Schleifkurs: Christian Künzi erläutert Fritz Gerber und Hans Friedli Schärf- Brust und Dachwinkel am Objekt.





Aus der Stiftung

Spendeneingänge und -verwendung 2015

Von Peter Riedwyl, Präsident Stiftungsrat

Finanzfragen zu den laufenden Projekten der Stiftung bildeten neben dem Fundraising ein Schwergewicht der Beratungen im Stiftungsrat. Ein grosses Dankeschön allen Gönnern der Stiftung.

Der Spendenzuwachs an zweckgebundenen und freien Mitteln im Jahre 2015 beträgt von 3'554 Spendern CHF 792'862. Grosse institutionelle Spenden sind leider keine zu vermelden. Die gesamte bisherige Spendensumme bei der Stiftung beläuft sich auf CHF 12,9 Millionen.

Aufgrund der neuen Rechnungslegung musste die Eventualverpflichtung der möglichen Rückzahlungspflicht der Stiftung (falls die zweite HG 4/4 nicht in Betrieb genommen wird) gegenüber der Loterie Romande für die Spende HG 4/4 von CHF 350'000 Franken in die Bilanz aufgenommen werden. Die Rückstellung bleibt bis die Schlussabrechnung der HG 4/4 Nr. 708 vorliegt und damit bis etwa 2019/20 blockiert. Ein Gesuch an den Lotteriefonds des Kantons Zürich für die HG 4/4 die in Winterthur gebaut wurde, wurde mit der Begründung, dass der touristische Nutzen den Kantonen Uri und Wallis anfallt, abgelehnt.

Der Rat hat zudem beschlossen, dass zuerst die finanziellen Altlasten (Strecke Gletsch-Oberwald, Erweiterung Werkstätte Realp, HG 4/4 Nr. 704 und Nr. 708) ausfinanziert sein müssen, bevor neue Projekte bewilligt werden. Im Weiteren hat er aufgrund der gemachten negativen Erfahrungen mit der Kostenentwicklung bei den letzten Projekten der DFB AG entschieden, allfällige Finanzierungszusagen für neue Projekte erst dann zu machen, wenn 75 Prozent der Gelder auf der Grundlage eines detaillierten und extern überprüften Kostenvoranschlages (inkl. Eigenleistungen und Materialsponsorings) zur Verfügung stehen. An zweckgebundenen Mitteln stehen bei der Stiftung für den Reuss-Sohlenschutz noch CHF 153'236 und für das Projekt Wagenhalle nur CHF 300'000 zur Verfügung. Viel zu wenig, um mit dem Bau zu starten. Der bisherige Reservefonds ist geplündert und leer. Das erklärte Ziel der Stiftung wäre CHF 500'000 als Reserve um Handlungsoptionen zu haben. An frei verfügbaren Mitteln standen am 1.1.2016 CHF 33'815 zur Verfügung. Bei gekauften Spenderadressen zum einmaligen Gebrauch kann mit 100 Briefen eine Spende erwartet werden, im Durchschnitt etwa CHF 100. Deshalb wäre der SFB Wettbewerb zum Erhalt von Gratisadressen von Personen, die bereits einen Bezug zur Dampfbahn und zu den grossen Leistungen der Freiwilligen haben, extrem wichtig. Leider gibt es in der DFB Familie zu wenige, die diesen Wettbewerb aktiv unterstützen. Die Stiftung ist gegenüber den Spendern rechenschaftspflichtig, dass die Spenden gemäss Sammlungsbotschaft verwendet werden. Die Revisionsstelle und die Aufsichtsbehörde des Kantons Wallis überprüfen die Stiftung jährlich.

Spendeneingänge 2015

ca. 3'420 Einzelspenden (CHF 5 bis 10'000).....	CHF 624'464
VFB ZV und VFB Sektionen	CHF 71'149
Kanton Uri HG 4/4	CHF 50'000
Aktienspenden	CHF 17'250
Einzelspende	CHF 15'000
Spenden via Sektion Rhein-Main	CHF 14'999
Total	CHF 792'862

Spendenverwendung 2015

Folgende Projekte der Gruppe Furka-Bergstrecke wurden finanziell unterstützt:

Erweiterung Werkstätte Realp	CHF 194'505
Restaurierung HG 4/4 Nr. 704	CHF 214'540
Restaurierung HG 4/4 Nr. 708	CHF 144'220
Aufstockung Eventualverpflichtung.....	CHF 90'000
Beitrag Dampf an der Furka	CHF 8'253
Wagenwerkstatt Aarau	CHF 5'482
Sachversicherungen	CHF 6'041
Total	CHF 663'041

Dank an die DadF Leser/Spender

Im Dampf an der Furka 2/2016 war ein allgemeiner Spendenflyer der Stiftung beigelegt. Bis Ende September sind 302 Zahlungen mit einem Betrag von CHF 52'043 eingegangen. Darunter etliche neue Vereinsmitglieder als Erstspender. Herzlichen Dank! Die neuen Stiftungsräte Heinz Schaller (Bauingenieur) und Beat Zaugg (Gemeindeschreiber/Direktionssekretär/DFB Streckenwärter usw.) haben sich bei der Stiftung gut eingelebt.



Der Jahresbericht der Stiftung 2015 kann im Internet bei der Stiftungsseite bei „Unterlagen“ heruntergeladen und gelesen werden.



Starkregen am 5. September 2016

Heftige Niederschläge gut überstanden

Von Manfred Willi, Leiter Bahntechnik DFB AG

Wieder einmal das Beispiel dafür, wie Bergbäche innert Stunden von normal auf die höchste Stufe ansteigen können.

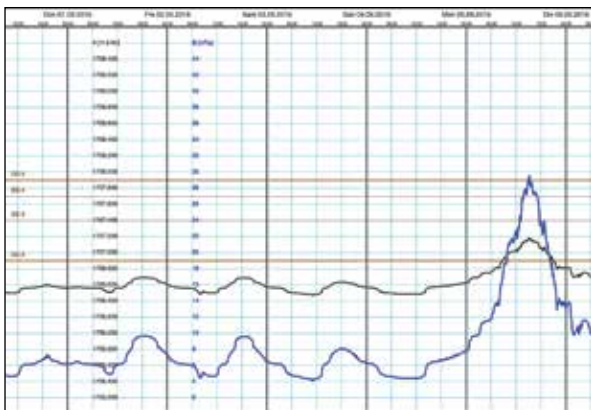
Hinter der Kaltfront, die in der Nacht auf den 5. September 2016 die Schweiz überquerte, hat sich im Alpenraum eine Nordstaulage eingestellt. Wie bei solchen Konstellationen üblich, fiel am Alpennordhang sehr viel Niederschlag. So wurden innerhalb von 24 Stunden den Voralpen entlang und im nördlichen Alpengebiet Niederschlagsmengen von 30 bis

90 Liter pro Quadratmeter gemessen. Die Schneefallgrenze lag zwischen 2400 und 3000 Metern. Der Wetterwechsel wurde von einem heftigen Sturm begleitet, welcher vor allem in höheren Lagen spürbar war.

Die Bäche der Nordflanken (Tiefenbach, Sidelenbach, Rotten) führten überdurchschnittlich viel Wasser, währenddem die von Süden her fliessenden Gewässer (Witenwasserreuss, Furkareuss im Garschental, Muttbach) normale Mengen verzeichneten. Die Niederschläge bewirkten ein schnelles und starkes Ansteigen von Reuss und Rotten.

Der Durchfluss des Rotten stieg von normalen 4-10 Kubikmeter pro Sekunde (m³/s) im Tagesgang am Montagvormittag steil an und überschritt am Montagnachmittag mit 30 m³/s sogar kurzzeitig die höchste Gefahrenstufe 5. Der Pegel stieg dabei um rund 60 cm.

Die Anlagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke wurden dank den in den letzten Jahren getroffenen Massnahmen verschont: Mehrere flussnahe Stützmauern wurden mit Steinen gegen Unterkolkungen geschützt und die bei km 57.175 und 57.250 im Jahr 2014 erstellten Buhnen hielten die Fluten von unseren Bauwerken fern.



oben
Pegelmessstation
Gletsch:
Der Durchfluss des
Rotten stieg von
normalen 4-10 m³/s auf
30 m³/s (Gefahrenstufe
5 von 5 = sehr
grosse Gefahr)

unten
Bild von
Karin Knobloch

Hochwasser
führender Rotten
oberhalb Gletsch



Signalisation

Hektometrierung erneuert

Von Hans Peter Krieg, Leiter Hektometrierung

Messband, Täfeli, Schablone, Pinsel, Pfosten, Farbe, Schrauben, Schlüssel und vieles mehr verwendet die Arbeitsgruppe Hektometer bei ihrer Tätigkeit. Ein Winter Vorbereitung, zwei Sommer Umsetzung und im Herbst 2016 ist das Ziel erreicht. 95 Prozent der Täfeli sind montiert, die restlichen können nicht montiert werden, weil sie in Lawinhängen stehen oder die Schneeräumung stören.

Als Hektometrierung oder Kilometrierung bezeichnet man eine fortlaufende Meter- und Kilometerzählung entlang einer mathematisch definierten Achse, mit deren Hilfe die Längenentwicklung einer Strecke abgebildet werden kann. Gegenüber der üblichen Positionsangabe durch 2D- oder 3D-Koordinaten ist die Kilometrierung nur eindimensional. Das bedeutet, dass jeder Punkt der betreffenden Position nur eine Zahlenangabe für seine Lage entlang einer Linie benötigt. Der Hektometer ist zusammengesetzt aus Hekto und Meter, ist eine Masseinheit und bedeutet ein Hektometer besteht aus hundert Metern.

Bahnstrecken weisen eine durchgehende Kilometrierung oder Hektometrierung auf. Zu diesem Zweck sind zur örtlichen Kennzeichnung entlang der Strecke entsprechende Steine oder Tafeln angebracht. Die Hektometrierung verläuft entlang einer definierten Bezugsachse und befindet sich beispielsweise bei einer eingleisigen Strecke in der Mitte des Gleises (Mitte Zahnstange). Die Hektometrierung beginnt in Brig und endet (für die DFB) in Realp.

Bei der Planung galt es in erster Linie herauszufinden, ob Normen vorhanden sind und wie sie umgesetzt werden können. Wie messen wir ein, wie wollen wir die Bezeichnungen anbringen? Oder wie schlägt man ein Stahlpfosten in felsigen Untergrund? Weiter gehörten eine Bestandsaufnahme zur Planung, die Organisation der Fachleute und Helfer, sowie die Beschaffung diverser Materialien.

Sehr langer Arbeitstag

Die Arbeitsgruppe, bestehend aus Heinz Hurter, Werner Dysli, Fredi Haab, Andreas Steiner, sowie Hans Peter Krieg, begann 2015 mit den Arbeiten. Es wurden mehrere Durchgänge benötigt, d.h. entweder von der Station Furka zurück nach Realp, oder von der Station Muttbach bis Oberwald. Erst die Bestandsaufnahme, dann die Vorbereitungen der Montage und der benötigten Materialien. Ein Bauzug (siehe Bild rechts) mit Lokführer Marcel Willi fuhr um 07.30 Uhr ab Realp, hielt alle hundert Meter und die Besatzung bohrte Löcher in die Felsen, schlug die Pfosten ein und montierte die entsprechenden Täfeli. Diese Aktion dauerte bis um 21.00 Uhr, wohlbeimert ohne Mittagessen.

Idealerweise gibt es neben den Pfosten mit den Täfeli noch eine Hektometerbeschriftung auf den Schwellen sowie die weissen Flecken auf den Schwellenkappen. Diese Signalisation wird von allen sehr geschätzt - vom fahrenden Personal, von den Streckenwärtern, von den Sicherheitswärtern und von allen, welche auf Informationen der Strecke angewiesen sind. (Siehe Bild links)





Wintervorbereitung

Alles wird rückgebaut

Von Reto Brehm, Leiter Abteilung Bau DFB AG

Wie jedes Jahr wird vieles rückgebaut, sodass die Lawinen keine Chance haben. Rückgebaut werden z.B. die Steffenbachbrücke und die Signale, die Tunnels werden geschlossen. Man schliesst alle Fenster an den DFB-Gebäuden in Gletsch, Realp und Oberwald. Der grosse Winterschlaf kann beginnen. Aber nicht überall, so wird in Oberwald wie auch in den Werkstätten Realp, Uzwil, Aarau und Göschenen gearbeitet.

Die diesjährige Fahr- und Bausaison 2016 konnte positiv und unfallfrei beendet werden. Die zahlreichen Infrastrukturanlagen am Berg wurden in der Zwischenzeit soweit stillgelegt, damit der Winter ihnen nichts anhaben kann. Die dafür umfangreichen Arbeiten waren umfassend geplant, umschrieben und wurden von den in- und ausländischen Helfern tatkräftig und zeitnah umgesetzt.

Höhepunkte waren sicherlich die Stilllegung der Sprinkleranlage zwischen Oberwald und Gletsch, das Abräumen der Gastroanlage bei der Station Furka, das Verschliessen der Tunnel Tore und nicht zuletzt das Absenken der Steffenbachbrücke; also genau gemeint wäre diese in Winterstellung zu bringen. Diese Arbeiten an der Brücke dauern inklusive der

Vorbereitung zwei Tage und werden durch ein eingespieltes Team von Adelbert Baggenstos ausgeführt. Wie jedes Jahr, konnte man diese Arbeiten als Zuschauer am zweiten Tag in einer geführten Gruppe vor Ort besichtigen.

Gute Nachfrage

In diesem Jahr konnten 28 Besucher von Werner Gysi, einem unserer Bauingenieure, in der DFB-Kantine Realp mit einer Präsentation begrüsst werden. Nach einer Kaffeestärkung ging es mit dem Bauzug und einem Aussichtswagen zur Steffenbachbrücke hoch. Hier angelangt, mit einem gewissen Sicherheitsabstand, konnten die Arbeiten live und mit Erklärungen verfolgt werden. Das Wetter spielte dieses Jahr mit und es gab fast keine kalten Füsse, aber dafür viele tolle Fotos. Nach den Hauptarbeiten, ging es am späteren Nachmittag mit dem Bauzug wieder zurück nach Realp zum dazu gehörenden Mittagessen.

Allen Fahrgästen, Spendern und den unzähligen Helfern sei es gedankt, uns zur Sicherung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke in diesem Jahr beigetragen zu haben. Auch nächstes Jahr fahren wir wieder mit Dampf und haben vor, erneut vieles zu sanieren. Also, kommen sie doch zahlreich vorbei, wir freuen uns um jede Unterstützung und auf jeden Fahrgast.



Bild von
Marco Alber

Rückbau der
Steffenbachbrücke, jedes Jahr
spektakulär für
die Zuschauer



Anekdoten

Eine Seilbahn auf der Ostseite des Furkapasses

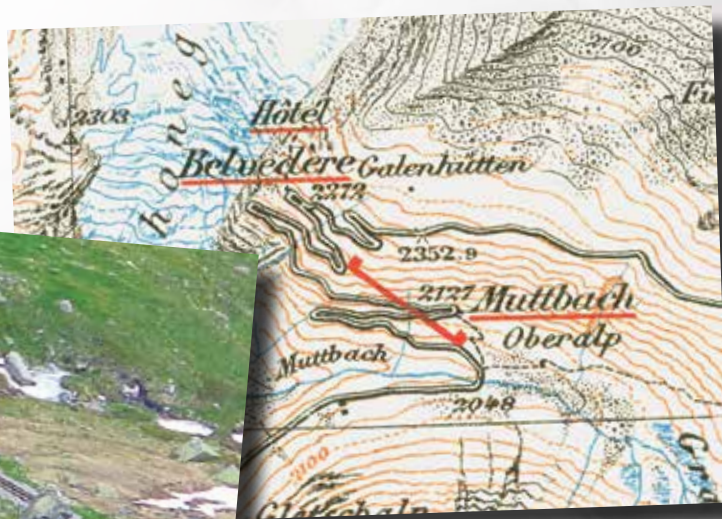
Von Julian Witschi

Auf die Anekdote zur einst geplanten Standseilbahn zwischen der Station Muttbach und dem Hotel Belvédère im Heft 4/2015 hat sich Bernd Westerwald gemeldet. Das Mitglied der VFB Sektion Rhein-Main besitzt eine Originalkarte zu der Konzession, die für die Bahn erteilt wurde, dann aber erloschen ist, weil das Projekt im Zuge des aufbrausenden Autoverkehrs als unnötig erachtet und ad acta gelegt wurde. Bernd Westerwald schreibt zu seinem Fundstück: „Nach 100 Jahren räumen auch Schweizer Behörden ihre Archive aus. Über Antiquariate kommt man dann an solche Dinge.“

Vor vielen Jahren hörte ich die Anekdote von einem Bekannten, es habe bei Tiefenbach eine Seilbahn gegeben. Das habe er auf seinen Motorradfahrten gesehen. Ich hielt dies lange für eine «Ente», bis ich realisierte, dass es bei der Furka-Bergstrecke durchaus einmal eine Seilbahn gab. Allerdings nicht zu touristischen Zwecken und auch keine Standseilbahn. Sondern eine Gondelbahn im Dienste der Landesverteidigung.

Der aufmerksame Zugreisende bemerkt unterhalb der Station Furka ein Steingebäude mit zugemauerten Öffnungen Richtung Furka und einem Mastfundament davor. Laut der umfangreichen Internetseite www.festung-oberland.ch – die genau abklärt, was nicht mehr als geheim klassifiziert ist – ging es um die Versorgung von Artilleriewerken. Im Bereich der Bergstation auf Höhe der Strasse ist eine Unterkunft sowie ein Unterstand vorhanden, wie es weiter heisst.

Die Bahn wurde vor längerer Zeit abgerissen. Vermutlich wurde auch sie obsolet, weil die Versorgung via Passstrasse einfacher und billiger war. Dennoch sollte die Erinnerung an ein solches Relikt der «Reduit-Schweiz» nicht verblasen. Wer weiss mehr über diese Seilbahn, insbesondere über das Zusammenspiel mit der Eisenbahn?



links
Blick von der Passstrasse hinunter zur Dampfbahn und der ehemaligen Talstation

rechts
Ausschnitt aus der Originalkarte zur Konzession für eine Drahtseilbahn von Muttbach nach Belvédère



La saison 2016 dans le rétroviseur

Un millier de bénévoles prennent soin du DFB

De Urs W. Züllig, directeur du DFB SA, texte traduit par François Martin

Même des événements extraordinaires ne nous ébranlent pas, ni une pluie torrentielle, ni une loc qui ne veut pas faire comme elle devrait, ni le „Grimsele“, le vent qui emporte nos hôtes: nous maîtrisons tout, bien que nous soyons à 2000 m. d'altitude.

La saison 2016 du DFB appartient à l'histoire. Nos remerciements, tout d'abord, à tous les voyageurs qui, par leur présence, donnent un sens à l'exploitation de notre train, et dont les commentaires positifs attirent d'autres voyageurs et motivent nos collaborateurs. Nos remerciements ensuite à tous les collaborateurs des diverses organisations du DFB. Sans leur action infatigable, au front comme à l'arrière-plan, il n'y aurait pas de train à vapeur à la Furka.

Cette saison aussi, heureusement, et à l'exception de bagatelles, nous n'avons pas eu d'accidents. Ce n'est pas si évident, et démontre le haut degré de conscience de nos collaborateurs en ce qui concerne la sécurité et la responsabilité, mais aussi parfois un peu de chance.

Grâce à l'annonce d'événements, introduite cette année dans le cadre du système de management de la sécurité (SMS) et bien utilisée, nous savons avec précision où se sont produites des situations plus ou moins critiques, et nous pouvons intervenir de manière ciblée pour minimiser les risques. En 2016, malgré une pluie torrentielle début septembre, il n'y a pas eu de dégâts aux installations ferroviaires dus aux intempéries.

Le DFB est une petite merveille

Dans notre organisation fortement basée sur le temps partiel, 1000 bénévoles (collaborateurs fixes et participants aux groupes de travail) exécutent le job d'environ 65 employés fictifs engagés à l'année. La durée d'engagement typique varie de quelques jours à plusieurs semaines. Cette forme de travail spéciale nécessite une organisation adaptée, avec des unités de tâches le plus autonomes possibles, des outils de planification intelligents, des responsables actifs et une grande exactitude des collaborateurs dans l'exécution de leur tâche.

En 2016 aussi, à quelques exceptions près, l'exploitation du DFB a pu se dérouler sans incident et conformément à l'horaire. Même une journée particulière comme le 9 juillet, avec la panne de la loc 1, a été bien maîtrisée, comme le montre le reportage suivant:

«Pendant la pause de midi du „train en sens contraire“

à Realp, la HG 3/4 1 a dû être mise hors service à cause d'un boulon manquant. Le chef de la traction à Realp et le piquet ont été appelés. Il était impossible de chauffer une loc de remplacement dans le peu de temps disponible jusqu'au départ du train à 14h30. C'est donc la loc Diesel HGm 4/4 qui, après avoir tracté le train d'incendie, s'est rendue de Gletsch à Realp, où elle a repris la fonction de la loc à vapeur défaillante.

Les voyageurs attendant leur train ont été consolés par une visite guidée du dépôt et une collation au wagon-café de la gare de Realp. Grâce au temps de parcours raccourci avec la loc Diesel, et malgré un retard considérable au départ, les correspondances à Oberwald ont pu être assurées.

Finalement, la HGm 4/4 est retournée avec le train 364 à Realp vers 19h, avec un retard de 82 minutes. L'équipage de la loc 1 a chauffé la HG 3/4 4 et l'a conduite le même soir à Gletsch, pour prendre son service le jour suivant. Grâce aux mesures prises et au fort engagement de tous les participants, il n'y a pas eu une seule réaction négative des clients. Toutes les collaboratrices, tous les collaborateurs méritent un grand merci pour leur engagement sans faille.» C'est en revanche l'environnement (bouchons sur l'autoroute du Gothard, chantier et bouchons dus au trafic d'évitement du Gothard dans les Schöllenen, correspondances retardées des CFF et du MGB) qui nous a posé quelques problèmes. Grâce à une communication active et une excellente collaboration avec nos partenaires des TP, et des contacts directs avec les cars de tourisme, ces problèmes ont pu être résolus dans la plupart des cas pour le bien de nos clients, par l'attente de correspondances ou des changements de réservation.

Le temps a été bien disposé envers le DFB pour cette saison 2016. L'effet de prévisions favorables pour le week-end suivant sur les réservations à court terme n'est pas à négliger. Ainsi, pour un certain week-end de septembre avec des prévisions ensoleillées, 188 personnes supplémentaires ont réservé entre lundi et jeudi. Une semaine plus tard, avec des perspectives ternes et pluvieuses, 14 personnes de moins que prévu avaient réservé.

Nouveautés dans l'offre bien accueillies

Les meilleures correspondances du train de 10h45 à Oberwald avec le MGBahn de Brigue ont occasionné une augmentation sensible de la fréquentation du „train en sens contraire“. Le train de Gletsch et l'offre combinée avec repas ont été bien accueillis. Avec une meilleure répartition



des charges, on a transporté presque autant de voyageurs qu'en 2015 avec notablement moins de courses. Comme la demande était faible les vendredis, mais très forte les samedis et dimanches, ce train ne circulera en 2017 que ces deux jours, mais durant plus de week-ends.

La nouvelle offre «Express des randonneurs» a souffert cette première année d'être encore peu connue, mais a joué à la perfection son rôle primaire, à savoir transport de personnel et de matériel, déplacement de wagons et graissage de la crémaillère. Le nombre de passagers est encore susceptible d'augmenter.

La «championne» parmi les offres a été incontestablement «Jouissez de la 1e classe». Le recul qui persistait depuis des années a été stoppé et s'est mué en une croissance notable, dépassant même les espoirs ambitieux du marketing. Cet effet est probablement dû à trois facteurs: l'attractivité des nouvelles voitures AB provenant d'Aarau, l'élargissement de l'offre au „train en sens contraire”, ainsi que la publicité pour les «privilèges» des hôtes de première classe.

Inauguration de l'atelier de Realp

Le 1er septembre, la fondation a invité ses mécènes à Realp pour l'inauguration de l'extension des ateliers. Quelque 200 hôtes ont pris part à cet événement. Ils ont visité l'extension des ateliers et ont été convaincus que cet investissement était utile et indispensable pour l'exploitation sûre du matériel roulant. Après quelques discours, le tableau des donateurs a été dévoilé, et le bâtiment béni. Après un bon

repas sous la tente de fête, les mécènes ont profité d'un voyage avec le DFB – passant devant l'atelier maintenant revêtu d'un habillage de façade. Le samedi suivant, 3 septembre, le bâtiment a été présenté au public lors d'une „journée des ateliers ouverts”.

Plus de passagers dans les trains passant le col

Le recul du nombre de passagers a heureusement été stoppé en 2016. Dans les trains passant le col le nombre de passagers a augmenté de 6% sur le tronçon Realp – Gletsch, de 3% sur le tronçon Gletsch – Oberwald. Les trains Diesel offrant une liaison supplémentaire entre Gletsch et Oberwald, appelés „Adventure Gorges du Rhône”, ont été nettement moins demandés en 2016 que l'année précédente (-23%).

Ce résultat globalement positif ne va pas de soi dans les conditions actuelles du tourisme dans les cantons alpins; il montre que notre produit est attractif et que nous sommes sur le bon chemin avec notre manière d'attaquer le marché.

« Marketing Guérilla » à la mode DFB

Quelques éléments importants du marketing spécial du DFB: Notre train est une attraction unique au cœur des Alpes. L'événement „train à vapeur” et l'enthousiasme de nos collaborateurs sont contagieux – nos hôtes le racontent plus loin („marketing viral”). Un important segment à cibler, ce sont les grands-parents avec leurs petits-enfants – en insistant sur la gratuité jusqu'à 16



La saison 2016 est déjà terminée.
(photo: Urs Züllig)



Préparation en vue d'hivernage

Tout est démonté et rangé

De Reto Brehm, Chef Département Construction DFB AG,
texte traduit par François Clavadetscher

ans. En raison de la situation éloignée de Realp / Oberwald, les excursions journalières de groupes, sous forme de „paquet tout compris“, à partir de points d'embarquement individuels, sont très appréciées.

Un budget marketing serré nous contraint à une publicité créative avec: publicité gratuite, publicité réciproque sans contrepartie financière, paiement de prestations au moyen de billets gratuits.

Nous nous appuyons sur des actions simples, faciles à communiquer, et effectuons un contrôle des résultats. Il va de soi qu'en 2017 nous travaillerons dans cette direction – nous comptons sur le soutien de toutes les sections et de leurs membres, ainsi bien sûr que de nos collaborateurs. Les thèmes centraux pour les sections de l'ALSF sont: organisation et exécution de voyages au DFB pour des associations ou des tiers, publicité par une présence dans les foires, sponsoring régional (p.ex. billets gratuits pour la tombola de la société de gymnastique en échange de publicité pour le DFB), distribution régionale de prospectus, formation comme conseillers en voyage de quelques membres dont les intérêts, de par leur profonde connaissance du DFB et de la région, peuvent être utiles pour la planification de voyages au DFB.

Travaux hivernaux

Pour la première fois cet hiver l'extension de l'atelier de Realp pourra être utilisée pleinement. Les travaux d'entretien et de révision à exécuter aux locs (vapeur, Diesel) ainsi qu'aux wagons sont établis et les plans de travail publiés. A côté d'engagements du week-end, des semaines entières de travail sont planifiées. Dans les ateliers d'Uzwil et d'Aarau, les projets sont connus et les travaux en cours toute l'année.

Alors que la saison 2016 approchait de sa fin, les départements/ressorts et groupes ont débattu des expériences faites et fixé les modifications et améliorations souhaitées pour 2017 – selon la devise: „Battre le fer pendant qu'il est chaud“. Ces idées seront maintenant examinées, déterminées selon leur portée et fixées dans le cadre du processus ciblé. Lire ici des informations concrètes à ce sujet en 2017, dans le cadre de l'aperçu de la saison.

Je souhaite maintenant, à tous les amis de notre train, un joyeux temps de l'Avent, des jours de fête reposants et méditatifs, et un bon départ dans la nouvelle année. Je me réjouis de préparer avec vous la saison 2017, avec une énergie renouvelée.

Comme chaque année beaucoup de choses doivent être démontées, rangées, de telle manière que les avalanches n'aient pas la moindre chance de faire de dégât. Il s'agit notamment du pont sur le Seffenbach, de signaux, de fermeture de tunnels. Toutes les fenêtres aux bâtiments du DFB, à Gletsch, Realp et Oberwald sont fermées et ainsi peut commencer la longue pause hivernale. Pas partout cependant car à Oberwald ainsi qu'aux ateliers de Realp, d'Uzwil et de Göschenen, on continue à travailler.

La saison 2016, du point de vue de l'exploitation ainsi que de la construction s'est terminée positivement et sans accident. Les éléments de l'infrastructure ferroviaire sur tout le tracé ont entretemps été mis au repos et protégés des rigueurs de l'hiver. La somme considérable des travaux à exécuter avait été dument planifiée, décrite et ensuite exécutée par tous les collaborateurs bénévoles suisses et étrangers avec dynamisme et efficacité. Parmi les hauts faits on relèvera le démontage du système de brumisation de la forêt entre Oberwald et Gletsch, le démontage de la terrasse gastronomique de la station Furka, la fixation des portes de tunnels et finalement le démontage du pont sur le Steffenbach, ou plutôt sa mise en configuration de repli hivernal. Le travail sur ce pont nécessite deux jours, le second jour étant celui du démontage proprement dit. Il est mené par une équipe routinière sous la direction d'Adelbert Baggenstoss. Comme chaque fois cette opération a pu être observée par un groupe de spectateurs lors d'une visite guidée sur place.

Très demandé

Cette année c'est un groupe de 28 visiteurs qui a été accueilli au réfectoire de Realp par l'un de nos ingénieurs, Werner Gysi, pour une présentation. Après un café chaud c'est un train de chantier avec voiture panoramique qui a conduit le groupe jusqu'au pont en question, tout en respectant une certaine distance de sécurité durant les commentaires en continu de leur guide. La météo étant de la partie cette année il n'y eut pratiquement aucun pied gelé, mais au contraire de très belles photos. Une fois le gros-œuvre terminé, les visiteurs furent reconduits à Realp par le train de chantier pour un repas au réfectoire. Nos remerciements s'adressent à tous: voyageurs, donateurs, aux innombrables bénévoles qui ont à leur manière contribué à la sécurisation de la Ligne Sommitale de la Furka. Nous souhaitons circuler sur cette ligne à vapeur l'an prochain également, tout en contribuant aux soins à y apporter. Venez donc nombreux, chaque soutien, chaque voyageur nous aide et nous réjouit.



De la fondation

Réception et utilisation des dons de 2015

Par Peter Riedwyl, Président du conseil de fondation, texte traduit par Claude am Rhyn

A côté de la collecte de fonds, les questions financières relatives aux projets en cours de la fondation ont constitué un point important des délibérations au conseil de fondation.

L'augmentation des dons liés à des buts ou libres en 2015 atteint le montant de CHF 792'862 répartis sur 3552 donateurs. Il n'y a malheureusement pas de gros dons institutionnels à annoncer. Le montant accumulé jusqu'à maintenant auprès de la fondation s'élève à CHF 12,9 mios.

Réception des dons 2015

Environ 3'420 donateurs privés (CHF 5 - 10'000)	CHF 624'464
CC ALSF et sections ALSF.....	CHF 71'149
Canton d'Uri HG 4/4.....	CHF 50'000
Don d'actions	CHF 17'250
Don unique.....	CHF 15'000
Dons via la section Rhin – Main.....	CHF 14'999
Total	CHF 792'862

Utilisation des dons 2015

Les projets suivants du groupe Furka-Bergstrecke ont été soutenus financièrement

Agrandissement des ateliers de Realp.....	CHF 194'505
Restauration de la HG 4/4 no 704.....	CHF 214'540
Restauration de la HG 4/4 no 708.....	CHF 144'220
Provision pour obligations éventuelles.....	CHF 90'000
Contribution à "Dampf an der Furka".....	CHF 8'253
Atelier de wagons à Aarau.....	CHF 5'482
Assurances choses.....	CHF 6'041
Total	CHF 663'041

Sur la base de la nouvelle réglementation des comptes, la charge d'une obligation éventuelle de remboursement à la Loterie Romande (au cas où la 2ème HG 4/4 ne serait pas mise en service) de son don de CHF 350'000 pour la HG 4/4 devrait être prise en compte dans le bilan. Cette somme restera bloquée jusqu'au décompte final de la HG 4/4 no 708, soit environ jusqu'en 2019/2020.

Une demande au Fonds de la Loterie du Canton de Zurich pour la HG 4/4 qui a été construite à Winterthur a été refusée, pour le motif qu'elle ne bénéficie qu'au tourisme des cantons d'Uri et du Valais.

Le conseil a en outre décidé que les anciennes charges financières (tronçon Gletsch - Oberwald, agrandissement des ateliers de Realp, HG 4/4 nos 704 et 708) devaient d'abord être honorées avant que de nouveaux projets soient acceptés. De plus, suite aux expériences négatives faites avec l'évolution des frais lors des derniers projets avec le DFB AG, il a décidé de ne donner son assentiment pour le financement de tout nouveau projet que lorsque 75% des fonds sont à disposition sur la base d'une évaluation externe détaillée des frais (y compris le travail accompli en interne et le matériel sponsorisé). Pour les dons liés à des buts, la fondation dispose encore de CHF 153'236 pour la protection du lit de la Reuss et seulement de CHF 300'000 pour le projet de la halle des wagons. Beaucoup trop peu pour commencer les travaux. Le fonds de réserve a été dévalisé et est vide. Le but avoué de la fondation est d'avoir CHF 500'000 comme réserve pour les options d'opérations. Le 1.1.2016, les moyens à disposition s'élevaient à CHF 33'815. Avec les adresses de donateurs à usage unique que nous avons achetées, nous pouvons compter sur 100 lettres de dons, en moyenne pour CHF 100 environ. C'est pourquoi le concours du SFB pour l'obtention d'adresses gratuites de personnes ayant déjà un rapport avec le train à vapeur et les prestations des bénévoles serait extrêmement important. Malheureusement, dans la famille du DFB, il y a trop peu de personnes pour soutenir activement ce concours.

Vis-à-vis des donateurs, la fondation est tenue de rendre des comptes, à savoir que les dons soient bien utilisés conformément au but de la collecte. Les réviseurs et les autorités de surveillance du canton du Valais contrôlent la fondation chaque année.

Merci aux lecteurs/donateurs de la DadF

Un papillon d'appel général aux dons à la fondation était joint à la revue "Dampf an der Furka" de février 2016. 302 versements pour un montant total de CHF 52'043 ont été effectués jusqu'à fin septembre. Parmi eux se trouvent quelques nouveaux membres de l'association en tant que donateurs pour la première fois. Un grand merci!

Les nouveaux conseillers de fondation Heinz Schaller (ingénieur en construction) et Beat Zaugg (secrétaire communal/secrétaire de direction/gardien de tronçon du DFB, etc.) se sont bien intégrés dans la fondation. Le rapport annuel 2015 de la fondation peut être consulté et lu dans le site internet à la page de la fondation en cliquant sur "documents".



Kurt Baumann, Guido Capaul & Paul Bruggmann

Verdiente Mitglieder des VFB sind nicht mehr



Kurt Baumann

Von Heinz Unterweger, Kommunikation VFB Sektion Aargau

Am Montag 29. August erschreckte uns die Nachricht, dass unser Sektionspräsident Kurt Baumann während des Frühstücks in Realp infolge einer Gehirnblutung zusammengebrochen ist. Nach etwa einer Woche Behandlung im Kantonsspital Aarau brachte man ihn nach Bad Schinznach zur REHA und wir waren zuversichtlich, dass er wieder voll genesen würde. Am Donnerstag 8. September kam dann die schreckliche Nachricht, dass unser Präsident verstorben sei. Kurt Baumann war seit über zehn Jahren Mitglied der VFB Sektion Aargau und geschätzter Mitarbeiter in der Wagenwerkstatt. Obwohl er als Bezirkslehrer für Physik und Chemie und als Dozent an der Fachhochschule Nordwestschweiz einen «Schreibtischberuf» hatte, brachte er viel handwerkliches Können mit. In seiner privaten Werkstatt hatte er u. a. zwei Lieferwagen zu Campingbussen umgebaut und sich dabei viel Können erworben, das uns in der Wagenwerkstatt zugutekam. Nach seiner Pensionierung konnten wir Kurt gewinnen, das Sektionspräsidium zu übernehmen, das seit dem Verlust von Walter Lüthi 2011 verwaist war. Mit viel Elan und Engagement nahm er diese Funktion wahr und verfolgte

unsere Ziele zugunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Er war weiterhin regelmässig in der Wagenwerkstatt anzutreffen und wirkte u.a. tatkräftig an der Revision des AB 4462 mit. Ein besonderes Anliegen war ihm die Sicherheit der Mitarbeiter und Besucher der Werkstatt. So verdanken wir ihm verbesserte Massnahmen bezüglich Brandschutz, Fluchtwege und Evakuation. Als Präsident der VFB Sektion Aargau, die das Kompetenzzentrum für die Revision der historischen Personenwagen betreibt, lag ihm die baldige Realisierung der Wagenremise Realp sehr am Herzen, um die wertvollen Wagen geschützt zu wissen. Selbst im Krankenbett bewegten ihn die projektverzögernden Ideen einer Eventhalle in Gletsch, die als Konkurrenzprojekt zur bereits BAV-genehmigten Remise Realp verbreitet werden. Kurt war nicht nur als Präsident und Werkstattkollege aktiv, er nahm regelmässig an Arbeitswochen auf der Bergstrecke teil und führte die Arbeitstrupps auch als Einsatzleiter. Ein solcher Einsatz sollte tragischer Weise sein letzter sein. Wir verlieren mit Kurt einen äusserst profilierten und lieben Kollegen, der uns neben seiner Begeisterung für die Bahn auch menschlich sehr nahe stand.

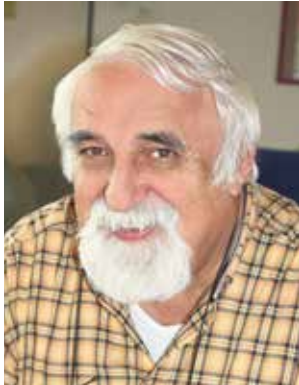


Guido Capaul

Von Hanspeter Walker, Präsident VFB Sektion Gotthard

Die Nachricht des Todes von Guido Capaul kam für viele überraschend, da er noch kurz davor in Realp im Einsatz war. Guido war ein grosser Freund und Sponsor der Dampfbahn, jahrelang mit seiner Gattin Agatha im Café Wagen in Realp, im Info-Point in Gletsch und bei Generalversammlungen der DFB AG tätig. Trotz seiner gesundheitlichen Probleme freute er sich jeweils auf die Saison bei seiner Dampfbahn und die Gespräche mit Gästen und Mitarbeitern, bei denen er sein Wissen weitergeben konnte. Ich erinnere mich gut an die langen und interessanten Stunden bei einem guten Glas Rotwein im Blauen Haus oder im Glacier du Rhone. Diesen

Frühling erklärte er sich auch noch bereit, im Vorstand der VFB Sektion Gotthard mitzuwirken. An einem Treffen im April entwickelten wir gemeinsam Ideen für Sektionsanlässe und Reisen. Der erste solche Anlass im Café-Wagen in Realp im September 2016 fand dann leider aufgrund seines Todes nicht mehr statt. Wir werden seine Ideen weiterverfolgen und in seinem Sinne weiterführen. Die Sektion Gotthard dankt Guido für seinen selbstlosen Einsatz für unsere Bahn und wünscht Agatha weiterhin viel Kraft und Zuversicht.



Paul Bruggmann

Von Walter Frech, Leiter Revisionswerkstätte Uzwil

Am 10. Juni 2016 ist Paul Bruggmann nach längerer Krankheit im 69. Altersjahr viel zu früh verstorben. Die Revisionswerkstätte und der Vorstand der Sektion Ostschweiz haben mit Paul einen guten Kameraden und einen ausgewiesenen Fachmann mit einem grossen Beziehungsnetz verloren. Paul Bruggmann war seit Dezember 2010 als engagierter „Froni“ bei uns tätig, bis im April 2013 in der Werkstätte Chur und nachher in Uzwil. Paul war uns in vielen Bereichen eine grosse Stütze. Er war ein „Macher“, sei es in der Werkstätte, beim Zügeln und Einrichten der neuen Halle in Uzwil oder insbesondere an unseren Lokomotiven. Die Bestellungen und die Überwachung der Fertigung von Neubauteilen waren hier sein Geschäft. Sein grosses, ja weltweites Beziehungsnetz zu Material-Lieferanten und Fertigungsfirmen war äusserst wertvoll und hat

der DFB viel Geld gespart. Dank seinem Verhandlungsgeschick und seiner Überzeugungskraft haben uns viele Firmen zu sehr fairen Konditionen, ja manchmal fast oder ganz gratis, beliefert. Auch als zertifizierter Schweissfachmann war seine grosse Fachkompetenz gefragt. Nebst vielem anderen gehörten auch das Umschlaggerät zur Dampflok-Bekohlungsanlage in Realp und der Wassertank zum neuen Löschwagen zu seinen Projekten. Auch die neu erstellte Galerie für die Küche und den Aufenthaltsraum in Uzwil trägt seine Handschrift.

Schade, dass Paul die Fertigstellung der HG 4/4 nicht mehr unter uns erleben darf. Sein Wirken bei der DFB wird aber in allen Bereichen sichtbar bleiben. Dafür danken wir ihm.

Paul wird uns fehlen. Wir werden ihn in bester Erinnerung behalten.

Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



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

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

Mitfahren
2016 verkehren die Dampfzüge vom 18. Juni bis zum 2. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, über dfb.ch oder Telefon 0848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitglied werden
Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a. A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.dfb.ch/verein

Mitarbeiten
Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Hansjürg Krapf, Leiter Personal DFB AG, Rosenastrasse 6, CH-9200 Gossau, Tel.: +41 71 385 54 06, Mobile: +41 79 232 42 43 E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen
Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 848 000 144, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Spendemöglichkeiten
Wir danken Ihnen für Spenden an die Stiftung, die diese für Investitionen bei der DFB (Loks und Wagen, Gebäude usw.) verwendet. Diese sind steuerbefreit. Sie können diese mit einem bei der Post erhältlichem neutralen Einzahlungsschein überweisen.

Für Zahlungen aus dem Ausland
PostFinance AG, 3030 Bern
PC 60-29 30 80-2
IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2
Kontoinhaber:
Stiftung Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuererminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen. Bis zu einem Betrag von 200 € gilt der Überweisungsbeleg als Spendenquittung gemäß §50 Abs. 2 S.1 Nr.2 EStDV.



Informationen zu den VFB Sektionen

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 22 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite www.dfb.ch/verein. Dort findet sich auch die ständig aktualisierte Agenda mit den Ausflügen, Besichtigungen, Werbeanlässen, Bauaktivitäten und Mitgliederversammlungen.

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



Aargau

AGENDA

3. März 2017	Generalversammlung	Leo Müller	062 822 12 85
23. – 28. April 2017	1. Arbeitswoche Furka	Jürg Morf	062 291 11 40
29. April 2017	Tag der offenen Wagenwerkstatt	Werner Beer	079 645 28 54
14. – 19. Mai 2017	2. Arbeitswoche Furka	Jürg Morf	062 291 11 40
24. Juni 2017	Eröffnungsfahrt Furka-Bergstrecke		

Unser Präsident ist nicht mehr

Das prägendste Ereignis der vergangenen Periode war der plötzliche Tod unseres Präsidenten Kurt Baumann, der in der 3. Arbeitswoche auf der Bergstrecke eine Gehirnblutung erlitt, an deren Folgen er kurz darauf verstarb. Kurt hinterlässt ein grosses Loch und fehlt uns in jeder Hinsicht. Siehe auch den Nachruf in diesem Heft.

Die Revisionsarbeiten gehen weiter

In der Wagenwerkstatt konzentrieren sich die Arbeiten auf die Revision der Wagen AB 4453 und BD 2503 (ex X 4917). Das Chassis des B 4231 liegt vorerst auf Warteposition bis ausreichend Platz zur Verfügung steht, um es von allen Seiten bearbeiten zu können.

AB 4453 «entblättert»

Vom AB 4453 ist alles demontiert, was es zu demontieren gibt, und bereits wird intensiv an der Überarbeitung aller wiederverwendbaren Teile gearbeitet. U.a. wurden die Sitzbänke 2. Klasse überschleift, um sie nach Neulackierung wieder in neuem Glanz erstrahlen zu lassen. Viel Sorgfalt verlangt das Reinigen der Aussenbleche, um sie ohne Neulackierung

wieder verwenden zu können. Weitgehend Routine ist die Überarbeitung der Fensterscheren, der Fensterstoren und vieler anderer Teile. Dazu gilt es, einige Komponenten neu herzustellen wie die Innenverkleidung in Birkensperrholz und die Dachstirnbögen. Diese waren vollkommen vermordert und demontierten sich beinahe von selber. Mit der vorübergehenden Rückstellung der Arbeiten am B 4231 scheint es wahrscheinlich, dass der AB 4453 bereits 2017 wieder Bergluft atmen kann.

X 4917 sieht schlimmer aus als erhofft

Beim Ausblechen des X 4917 kamen einige Überraschungen zu Tage, die zu mehr Aufwand als gehofft führen werden. Die Bodenbalken und vertikalen Träger sind zum Teil stark verfault und müssen zu einem guten Teil ersetzt werden. Der genaue Aufwand wird derzeit ermittelt.

Eine positive Nachricht ist, dass nach dem Erwerb des Wagens dank eines grosszügigen Sponsors mittlerweile auch die Finanzierung der Revisionsarbeiten durch eine Spende der Stiftung Accentus gedeckt ist. Das Zweiachser-Zügli scheint gesichert.



3. und 4. Arbeitswoche auf der Furka

Ein Schwerpunkt der 3. Arbeitswoche bildeten die Wassergräben und -durchläufe entlang der Bergstrecke, die nach nun dreijähriger Arbeit auf der ganzen Strecke dem Wasser den Weg weisen und das Trasse vor Schäden bewahren. Der zweite Schwerpunkt war die Vervollständigung der Fassadenverkleidung der Werkstatt Realp, um dem Gebäude zum Anlass der offiziellen Einweihung den letzten Schliff zu geben. In der 4. Arbeitswoche krampfte eine Gruppe in der Servicegrube unter Gleis 31 in der Remise Gletsch um dem Wasser einen funktionierenden Ablauf zu geben. Dazu musste der Boden auf der Länge von 10,5 Metern gespitzt und an einer Stelle einem harten Findling zu Leibe gerückt werden. Eine zweite Gruppe winterete die Bewässerungs- und Löschanlage auf der Walliser Seite ein. Ein grosser Trupp war die ganze Woche im Einsatz, um die Zahnstangen westlich der Alp Steinstafel auf einer Länge von 680 Metern auf die korrekte Höhe einzustellen. Die Korrekturen waren nötig, weil verschiedene Schientypen eingebaut wurden. Mitarbeiter der Sektion Aargau waren darüber hinaus beim Einwintern der Strecke nach Betriebsschluss in verschiedenen Funktionen im Einsatz.

Abschluss der erfolgreichen Reisesaison mit der Sponsorenfahrt

In der Reisesaison 2016 konnte unsere Reiseleiterin über 400 Personen der Dampfbahn als Passagiere bringen. Nach der Sommerfahrt im August waren die Sektionsreise zu Stadler Rail und die Sponsorenfahrt mit den Sitzplatzsponsoren des AB 4462 besondere Höhepunkte. Nach Fertigstellung eines Personenwagens laden wir jeweils die Sponsoren zu einer Fahrt in «ihrem» Wagen ein.

Bilder von
Heinz Unterweger

rechts
Die abtretende
Reiseleiterin
Verena Rüeegger

inks
Die Dachstirnbögen
werden neu gefertigt

Abschluss des Werbejahres in Döttingen und Däniken

Mit der Teilnahme am Winzerfest in Döttingen – dem grössten Winzerfest der Deutschschweiz – und der dreitägigen GEWA 2016 (Gewerbeausstellung) in Däniken fanden auch unsere Werbeanstrengungen ihren Abschluss. Unsere Aktivitäten im Wagenbau finden immer besonderes Interesse und lenken die Aufmerksamkeit auf die Dampfbahn.



Bern

Frühlingsreise nach Hamburg

Vom Sektionsvorstand

Kommen Sie mit in die Hansestadt Hamburg! Unser bewährter Reiseleiter Hanspeter Wyss hat für nächsten Frühling ein erlebnisreiches und sehr preiswertes Fünf-Tage-Programm organisiert. Die Reise dauert vom 26. bis 30. April 2017.

Am ersten Tag geht es im Zug via Basel und mit einem Lunchpaket nach Hamburg. Dort beziehen wir das Vier-Stern-Hotel Alte Wache und nehmen gemeinsam ein Abendessen ein. Am zweiten Tag stehen eine Stadt- und Hafentrundfahrt, der Besuch des Miniatur Wunderlandes und ein gemeinsames Abendessen auf dem Programm. Der dritte Tag ist zur freien Verfügung, ehe es am vierten Tag zum Schiffsausflug auf die Insel Helgoland geht. Zurück in Hamburg gibt es wieder ein gemeinsames Abendessen, ehe wir am folgenden Tag zurück in die Schweiz fahren.

Der Pauschalpreis für die Reise beträgt CHF 950 (Einzelzimmerzuschlag CHF 120 für die vier Hotelübernachtungen). Spezialpreise für FIP-Inhaber CHF 885 und für Freifahrtschein-Inhaber CHF 730. Im Preis inbegriffen sind: Kaffee und Gipfeli in Basel, Bahnbillett Basel Bad Bf nach Hamburg und zurück, Hafen- und Stadtrundfahrt, Eintritt Wunderland, Schiffsreise nach Helgoland und zurück, Lunchpaket und vier gemeinsame Essen, Citypass Hamburg für vier Tage, vier Hotelübernachtungen.

Anmeldung bis 28. Februar 2017 an vfb-bern.reisen@dfb.ch oder Telefon 079 379 86 32. Auch wer nicht Mitglied bei der Sektion Bern ist, ist natürlich herzlich Willkommen!

Treberwurstessen in Twann

Ebenfalls zum Vormerken in die neue Agenda: Am 4. Februar 2017 ab 12 Uhr findet unser traditionelles Treberwurstessen in Twann am Bielersee statt. Die Plätze in den Carnotzets zur Verköstigung mit dieser saisonalen Winzerspezialität sind heiss begehrt. Wir halten für unseren geselligen Anlass gerne Plätze für Sie frei. Anmeldung bis Mitte Januar bei Thomas Gehri: vfb-bern.vizepraesident@dfb.ch oder 079 251 27 66.



Innerschweiz

Eindruck anlässlich eines Besuches an der Furka

Von Heidi Eggers, Vorstandsmitglied

Traditionell erfolgt der Besuch des Vorstandes bei unseren Freiwilligen immer am letzten Arbeitstag der Saison berichten. Heuer war dies am 24. September. Nun erzähle ich mal, wie ich das von meiner Warte aus erlebt habe: Vorneweg gesagt, ein Drittel des Vorstandes sind auch Freiwillige. So machte sich also an besagtem Samstag ein einzelnes, nicht mehr so taufrisches Vorstandsmitglied sehr früh am Morgen, der Guggel schlief noch, auf, um mit Guido und Hugo nach Realp zu fahren. Wir mussten ja den DFB-Wander-Express erreichen, der die Freiwilligen zu den Arbeitsplätzen fuhr.

Wir teilten uns in drei Gruppen auf. Die erste Gruppe stieg schon bald aus. Die musste dort ungefähr hundert gefühlte Meter Gleis sanieren. Die beiden anderen Gruppen fuhren zur Station Furka. Am Hang über dem Eingang zum Scheiteltunnel war die eine Gruppe mit der Wasserfassung beschäftigt. Die andere Gruppe musste bei der Station einen Pflock ausgraben und ihn dann am Hang über dem Tunnel wieder aufstellen. Es hat irgendeinen Zweck für die Schneeräumung. So habe ich das verstanden.

Dann habe ich noch französisch sprechenden Touristen unsere Bahn erklärt. Bei der Arbeit weniger, aber beim Picknick, wurde viel gelacht und herumgealbert. Mir hat das alles einen Riesenspass gemacht. Weil wir so schnell gearbeitet hatten, konnten wir schon mit der 15.30-Uhr-Dampfbahn ins Tal fahren. Anschliessend gab es die obligatorische Einkehr ins „Pöschtli“ in Realp. Dort gab es was Feines zum Essen und Trinken. Jakob Hartmann bedankte sich bei allen Freiwilligen für den fleissigen und unfallfreien Einsatz im Sommer.

Nun ist die Saison zu Ende. Sehnsüchtig warten wir auf den nächsten Frühling, wenn es dann wieder losgeht. Das Warten der VFB Sektion Innerschweiz wird unterbrochen durch das Schnitzeessen in der „Pelzmühle“ in Ermensee im Januar, durch die Generalversammlung im März und die monatlichen Höck am ersten Dienstag im Monat im Restaurant Tibits im Bahnhof Luzern. Im November und Dezember fällt der Höck aus.

Nordwestschweiz

Herbstausflug zur Gotthard-Ausstellung

Von Urs Degen, Sektionspräsident

Das Jahresprogramm unseres Vereins sah für die Durchführung des Herbstausfluges den Samstag, 24. September vor. Im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels mit seinen 57 km Länge - gilt zurzeit als längster Eisenbahntunnel der Welt - hat das Schweizerische Nationalmuseum in Schwyz eine besondere Ausstellung mit dem Thema «Gotthard. Ab durch den Berg» organisiert.

Der Zug ab Basel SBB fuhr pünktlich um 08.04 Uhr los und ohne umzusteigen trafen wir um 10.00 Uhr mit dem IR in Schwyz ein. Nach der zweistündigen Besichtigung dieser interessanten Ausstellung unter kompetenter Museumsführung von David Föhn - inkl. Apéro - und dem schmackhaften Mittagessen im Restaurant «Hofmatt» verging die Zeit im Fluge.

Das Alpenmassiv mit dem Gotthard war für den Handel in Richtung Norden u.a. mit Asien, China und Indien bis ins 13. Jahrhundert ein unüberwindbares Hindernis. In Italien waren damals die Häfen in Venedig und Genua die wichtigsten Umschlagplätze für den Handel. Die Gewässer Po, Rhone, Rhein und Donau als Transportwege übernahmen später dazu eine wichtige Rolle. Von grosser Bedeutung war immer der Brennerpass im Osten. Die Bündnerpässe, Julier und Septimer, hatten keine ausgebauten Pfade. Die Übergänge des grossen Sankt Bernhard und des Mont Cenis galten als Verbindung Richtung Westen.

Lange Zeit gab es über die Pässe keine befahrbaren Wege. Witterungseinflüsse, Lawinen und Steinstürze bildeten ständige Gefahren. Viele Reisende liessen sich jeweils wegen der Abgründe mit verbundenen Augen über die Alpen tragen bzw. führen. Einheimische Säumer transportierten die Waren auf Eseln, Maultieren und Pferden. Die Tagesleistung betrug ca. 20 bis 30 km bis zur nächsten Sust (= Güterumschlagplatz mit Verwaltungsteil). Die erste Passstrasse über den Gotthard wurde 1830 eröffnet.

Mitte des 19. Jahrhunderts verfügte die Schweiz zwischen Süden und Norden über keine Eisenbahnverbindung. Zur Anbindung an das europäische Schienennetz beschlossen acht Kantone an der Gotthardkonferenz 1853 die Realisierung eines Eisenbahntunnels. Nach zehnjähriger Bauzeit konnte der Tunnel 1882 eröffnet werden. Das Bauwerk zwischen Göschenen und Airolo war ein privates Projekt, welches durch die Herren Louis Favre (Bauunternehmer) und Alfred Escher (Politiker und Wirtschaftsführer) geprägt wurde. An die Gesamtkosten von ca. 220 Mio. finanzierte die öffentliche Hand lediglich 10%. Eine wichtige Voraus-



dampf an der furka aus den vfb sektionen

setzung für den Bau des Tunnels und der Streckenführung waren die präzisen Vermessungen. Die ersten Vermessungen des Gotthardmassivs gehen ins 18. Jahrhundert zurück, wo die berühmte «Dufourkarte» zwischen 1845 bis 1865 entstand; die erste topographische Karte der Schweiz.

In den 1950-ziger Jahren führte der wirtschaftliche Aufschwung zu vermehrtem motorisierten Verkehr. Der Nationalstrassennetzplan sah einen Gotthardtunnel für den individuellen Motorfahrzeugverkehr vor. Mit der Eröffnung des Strassentunnels 1980 wurde die Südschweiz besser erschlossen. Die Kantone Uri und Tessin bauten den Tunnel und der Bund bezahlte das Bauwerk zu über 90%. Für den Gotthard-Basistunnel entstanden bereits 1946 die ersten Visionen. Der Bau des neusten Tunnels zwischen Erstfeld und Bodio besteht aus zwei parallelen Röhren. In der Gegend Sedrun befindet sich eine Wechselstelle, wo die Züge die Röhre wechseln können. Die feierliche Eröffnung nach 17-jähriger Bauzeit fand am 1. Juni dieses Jahres statt. Der fahrplanmässige Betrieb für die Personen- und Güterzüge wird am 11. Dezember aufgenommen. Die Baukosten betragen über 12 Milliarden!

Die Tunnelvorhaben am Gotthard haben unser Land geprägt wie kein anderes Projekt. Sie sind das Werk visionärer Politiker und Ingenieure, die einen damals unbedeutenden Passübergang zur europäischen Transitachse gemacht haben. Der Gotthard hat dazu beigetragen, staatspolitische und wirtschaftliche Entwicklungen einzuleiten bzw. umzusetzen.



oben
Zuerst ein Kernen- und Kornhaus (1711), ab 1802 ein Zeughaus und seit 1996 ein Museum

unten
So soll die erste Brücke über die Reuss ausgesehen haben (Überlieferung ca. 1220)

Tätigkeiten bis 31. Januar 2017

(Daten bitte notieren, Änderungen vorbehalten)

Sa, 26. November 2016, 11.00 Uhr

Mitgliedertreffen, Arlesheim

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10), Meldefrist bis Montag, 21. November 2016

Fr, 6. Januar 2017, 19.00 Uhr

Drei Königstag, Ort: Modelleisenbahn-Club Basel, Elsäßerstrasse 2A, Basel

Sa/So, 21./22. Januar 2017

Werbeanlass während der Modellbahnausstellung (MSA), Ort: Schulanlage Schützenmatt, Dornacherstrasse 43, Aesch

Do, 30. März 2017, 19.30 Uhr (gilt als Einladung)

33. Generalversammlung VFB-NWCH

Ort: Restaurant „Weiherhof“, Neuweilerstrasse 107, Basel, Traktanden:

1. Protokoll der 32. GV vom 31.3.2016;
2. Tätigkeitsberichte;
3. Jahresrechnung 2016 und Revisionsbericht;
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand;
5. Beiträge 2016 (Orientierung);
6. Budget 2017;
7. Jahresprogramm 2017;
8. Orientierung über Tätigkeiten der VFB/DFB AG;
9. Anträge von Mitgliedern;
10. Verschiedenes; Anträge sind dem Vorstand spätestens bis 27. Februar 2017 einzureichen.

Sa, 29. April 2017, ganzer Tag

Frühlingsausflug, Besuch Thuner Eisenbahn-Amateure, Details folgen in den Sektionsnachrichten 2017/1

Wir suchen: Für den Weiterbestand unseres Vereins (VFB) ist eine lückenlose Organisation erforderlich. Ständige Helfer und Helferinnen für periodische Fronddienste sind für den Unterhalt der Bahnanlagen und den Bahnbetrieb unerlässlich. Durch das Älterwerden unserer langjährigen, treuen und fleissigen Helfer/-innen und Freunde der Bahn brauchen wir neue Einsatzkräfte. Je nach persönlichen Möglichkeiten können die Einsätze entsprechend abgesprochen werden.

Haben Sie Interesse für Einsätze in unserer Region oder für den Bahnbetrieb? Wollen Sie den Erhalt der einmaligen Dampfbahn durch Ihre tatkräftige Mithilfe unterstützen? Sie sind jederzeit bei uns sehr willkommen. Melden sie sich!

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



Ostschweiz

AGENDA

20.-22.01.2017	Werbeauftritt an der Grenzenlos (ex. Ferienmesse), St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
04.03.2017	30. Hauptversammlung	Andreas Huwiler	071 966 45 62

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

Am und auf dem Bodensee

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Unter diesem Motto stand der diesjährige Mitgliederanlass der VFB Sektion Ostschweiz. Bei bestem Reisewetter trafen sich am Samstag, 3. September 40 Personen. Der erste Teil führte ins Locorama in Romanshorn. Unter fachkundiger Führung wurden Lokremise, Fahrzeuge, Funktionsweise von mechanischen Stellwerken und Signalbrücke erläutert. Besonders erfreulich war, dass die verantwortlichen Personen des Locorama selber auch bei der Furka-Bergstrecke Mitglied sind und anschliessend dem weiteren Programm beiwohnten.

Nach einem erfrischenden Apéro vor den Türen des Locorama begaben sich die Besucher auf den Spaziergang zum Hafen Romanshorn. Dort angekommen wartete das Extraschiff "MS Rhyspitz" auf seine Gäste - also auf die Sektion Ostschweiz. In den folgenden zwei Stunden konnten Aussicht auf das Ufer des Bodensees, aber auch das feine Nachtessen genossen werden. Selbstverständlich kamen dabei auch die persönlichen Gespräche nicht zu kurz, soll mit diesem Anlass doch auch das Gesellschaftliche in der Sektion gefördert werden.

Wieder in Romanshorn angekommen, galt es sich schon wieder zu verabschieden und den Heimweg mit vielen Eindrücken und gefülltem Magen anzutreten. Wir danken allen Teilnehmern für das Interesse und allen Helfern für die reibungslose Durchführung. Auf ein Wiedersehen im 2017.

Bauwoche 26

Von Philipp Geisser, Bau

„Hei lueg do, wie goht's dir - Schö, bisch au wieder do -Was mached echt mir das Johr?“, so tönte es bei der Ankunft am Sonntag dem 27. Juni. 29 Teilnehmer trafen sich zur Bauwoche - für die meisten davon gehört dieser Anlass zum festen Bestandteil des Jahreskalenders. Schon bald nach Ankunft traf man sich zum Abendessen, welches uns das bewährte Küchenteam zubereitete. Zusammen mit der Bergluft und den vertrauten Gesichtern viel das Akklimatisieren dann auch nicht sehr schwer.

Nach dem Morgenessen am Montag stand die Instruktion auf dem Programm. Gespannt waren alle auf die Liste der Arbeiten, welche Manfred Willi für uns zusammengestellt hatte. Vielseitig wie immer standen unterschiedlichste Arbeiten auf dem Plan, die von der Vegetationskontrolle über Gleisbauarbeiten bis zu Dachdeckerarbeiten reichten. Danach lag es an Markus Staubli, für alle Arbeiten die passenden Gruppen zusammenzustellen, was ihm sichtlich gelang. Die Motivation der Teilnehmer und die Wetteraussichten liessen hoffen, bis am Samstag alle Arbeiten erledigt zu haben.

Die Sidelenbachbrücke beherbergte eine der Baustellen. Dort galt es, auf etwa sechs Metern den Schotter auszuräumen und anschliessend eine Betonplatte zu erstellen, welche zukünftig eine solide Gleisunterlage bilden und das Mauerwerk der Brücke von eindringendem Wasser fernhalten soll. Material und Mannschaft wurden jeweils mit dem Dieselizeug zur



Bilder von
Andreas Huwiler

links
Signalbrücke
Romanshorn

rechts
Extraschiff
«Rhyspitz»



Baustelle gebracht, für die meisten ein spezielles und nicht alltägliches Erlebnis.

Um flexibel zu sein, war die Mannschaft um den Vegetationsspezialisten Franz Elmiger mit dem Bus unterwegs, um so an die verschiedenen Stellen entlang der Strecke zu gelangen. Neben dem Säubern der Wassergräben galt es auch, Erlen zu schneiden, was angeblich anstrengender war als es zu Beginn schien. Aber genau solche Tätigkeiten sind es, welche zum herrlichen Ausblick auf die Strecke beitragen und nicht zuletzt für einen sicheren Fahrbetrieb unerlässlich sind.

Neue Holzabdeckung

Die Holzabdeckung der Drehscheibe an der Station Furka wurde vor über 13 Jahren erstellt. Die winterlichen Extremverhältnisse hinterliessen ihre Spuren, weshalb eine Renovation erforderlich wurde. Dabei galt es, die Holzbalken teilweise zu tauschen und neu zu befestigen, wozu über 500 Schloss-Schrauben notwendig waren! Durch den Einbau einer permanenten Schmierung soll der Verschleiss am Gleis reduziert werden. Unser erfahrene Gleisbauer Bruno Glutz montierte mit seinem Team eine Versuchseinrichtung auf dem Abschnitt Rhonequelle – Oberwald. So gilt es abzuwarten, ob die Massnahme von Erfolg gekrönt sein wird. Des Weiteren gab es Kontroll- und Korrekturarbeiten am Gleis, die zum sicheren Fahrbetrieb beitragen.

der Verschalung galt es, mit einem Kubikmeter Beton die Ausbruchstelle zu stopfen – grad so wie der Zahnarzt eine Füllung stopft, nur etwas schwerer! Fest zum Arbeitsprogramm gehören die Inspektion sowie der Unterhalt an den Drehscheiben und Wasserkränen. Mit Genugtuung lässt sich sagen, dass die Einrichtungen in sehr gutem Zustand sind, abgesehen von der Drehscheibe in Realp, auf welche in den nächsten Jahren eine grössere Renovation wartet.

Die wohl wichtigste „Baustelle“ war abermals die Küche. Ein herzliches Dankeschön geht an das Küchenteam um Hans Steiner, denn ohne die hervorragenden Kochkünste und das eine oder andere Gespräch wäre die Stimmung nicht so hervorragend gewesen. Dass schliesslich alles so reibungslos lief haben wir nicht nur dem Wettergott zu verdanken, sondern auch unserem Baugruppenchef Markus Staubli. Ohne seinen unermüdlichen Einsatz und der Vorbereitung hätte so manches gefehlt oder nicht geklappt. Und schliesslich gilt ein Dank allen Teilnehmern, denn durch euren Einsatz war es wiederum möglich, sämtliche Positionen auf Manfreds Arbeitsliste abzuarbeiten. Auf ein herzliches Wiedersehen im nächsten Jahr!

oben links
Bild von Markus Staubli
Gruppenbild KW26 2016

oben rechts
Bild von Christian Heer
Drehscheibe Furka mit
Philipp und Bruno

Bilder von
Wolfgang Steimel

unten links
Das Küchenteam Hans,
Alena, Walter, Agnes

unten rechts
Bereit zum Betonieren:
Roman, Markus,
Hanspeter, Beat



Die Dampfbahn auf Ostschweizer Herbstmärkten

Von Erwin Hug, Werbeverantwortlicher der Sektion

Was als Geheimitipp gehandelt wurde, hat sich erfolgreich bestätigt. Der Isliker Härbscht-Märt bot sich für unsere Sektion als neue Werbepattform im Raum Frauenfeld. Das herrliche Herbstwochenende vom 24./25. September verhalf diesem bedeutenden Thurgauer Warenmarkt mit Rahmenprogramm zu einem grossen Publikumsaufmarsch.

In vielen Gesprächen konnten die vier Standbetreuer das Erlebnis Furka vermitteln und ausführlich dokumentieren. Nebst dem neuen Kalender liessen sich vor allem die Loki-Teigwaren gut absetzen. Bestimmt werden wir auch im kommenden Jahr Marktauftritte in verschiedenen Regionen des Sektionsgebietes durchführen. Wir sind überzeugt, dass wir auf diese Weise kostengünstig und mit wenigen Hilfsmitteln weiteren Erfolg haben werden.

Zum wahren Volksfest hat sich der Uzwiller Herbst-Markt vom 30. September/1. Oktober entwickelt. Bei herrlichem Sonnenschein war ganz Uzwil und Umgebung während den zwei Tagen in Markklaune. Da gehört es zur langjährigen Tradition, dass die Crew der Lokwerkstätte Uzwil hier Präsenz zeigt.

Auf dem Heimmarkt traf man alte Bekannte, freiwillige Mitarbeiter, Vereinsmitglieder und Sponsoren, die auch einige Franken für die Spendebox übrig hatten. Den interessierten Besuchern wurden Fahrerlebnisse fürs kommende Jahr vermittelt. Notabene sind an beiden Märkten 1'000 Fahrpläne 2017 verteilt worden. Und die Loki-Teigwaren fanden auch in Uzwil viele Abnehmer. Mittels Video wurde der aktuelle Stand der sich im Bau befindlichen Loks vermittelt.

Insgesamt zwei erfolgreiche Anlässe als Wegbereiter für die nächste Fahrsaison auf der Furka.



Vorankündigung Hauptversammlung 2017

Die 30. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 4. März 2017, 14:00 Uhr wiederum auf dem Areal der Dampfloch-Werkstätte Uzwil statt. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Traktanden:

- Begrüssung
- Wahl der Stimmzähler
- Protokoll der HV 2016
- Jahresbericht des Präsidenten
- Jahresrechnung und Revisionsbericht 2016
- Budget 2017
- 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.

Vorstand Sektion Ostschweiz
Andreas Huwiler, Präsident

Furka-App für 365 Tage Dampfbahn

Andreas Huwiler, Präsident der Sektion Ostschweiz informiert, dass unter dem Motto «Von der Region – für die Furka» ein App mit umfangreichen Informationen zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke im App-Store bzw. Google-Store verfügbar ist.



links
Bild von
Erwin Hug

Küche und Werkstatt:
Margrit und Edi, an
der Uzwiller
Verkaufsfront.



Romandie

Sortie de section 2016 - La région d'Aigle à l'honneur

De Pierre Weiss

Cette année, la section Romandie avait choisi la région d'Aigle et la vallée des Ormonts pour sa traditionnelle course d'école, plus sérieusement appelée sortie de section. Le dimanche 14 août dernier, quelque 35 membres, conjoints et amis avaient répondu à l'appel, un record, comme aura l'occasion de le relever notre Président Philippe Roux.

L'ordre du jour se voulait varié et contenir en égale quantité rails, culture et gastronomie. Un temps estival magnifique, chaud sans être caniculaire, aura certainement contribué à atteindre notre seul objectif qui était de faire plaisir, tout simplement.

La matinée a permis aux participants de découvrir (ou redécouvrir) la ligne à voie métrique qui relie Aigle aux Diablerets, aujourd'hui exploitée par les Transports publics du Chablais, mais que tout le monde appelle encore spontanément et non sans affection l'ASD. Pour raviver les souvenirs de notre enfance et retrouver le petit monde de la préservation du patrimoine ferroviaire, nous avons voyagé dans deux des véhicules historiques de 1913 affrétés spécialement pour notre groupe. Notre train - le TransOrmonan - était composé de la motrice 1 et de la remorque 34, magnifiquement restaurées dans leur livrée gris-perle et crème de 1940 grâce au soutien de l'Association ASD 1914.

Après les quelques mots de bienvenue de Philippe Roessinger, membre du Comité, le groupe a été invité à monter à bord. Départ à 09h40 en direction de Vers-l'Eglise. Tandis que les participants achetaient leur billet en carton spécialement édité pour cette journée, notre rame quittait les rues d'Aigle pour prendre de la hauteur et offrir une vue magnifique, d'abord sur le château et ses vignes, puis sur les Ormonts où le tracé à flanc de vallée offre des vues vertigineuses dans une succession de courbes et contre-courbes serrées qui firent méchamment grincer les roues de notre brave ancêtre.

Après une bonne dose de pur bonheur ferroviaire et un rebroussement dans les règles de l'art au Sépey, notre équipe a atteint Vers-l'Eglise où elle était censé visiter une exposition consacrée aux 100 ans de l'ASD. Elle trouva pourtant porte close, la personne chargée de nous accueillir nous ayant purement et simplement oubliés ! Moment de flottement terrible pour les organisateurs, qui ont vu le groupe s'éparpiller immédiatement dans la nature, mais voisins sympas et prêts à nous aider. Malgré un appel aux différentes personnes en charge du musée, nous n'avons pas trouvé de meilleure alternative que la terrasse du bistrot du coin, où l'apéritif nous a été offert pour faire pardonner cet épisode. Dommage pour l'exposition, mais ni acrimonie ni grogne pour autant !

Après un retour par la même voie (ferrée), nous avons quitté notre train spécial à l'entrée d'Aigle et rejoint prestement son château par un charmant petit chemin pavé de galets, en pente et en plein soleil zénithal. Un peu de sueur, mais une belle récompense, car la suite du programme était placée sous les signes de l'histoire, de la vigne, du vin et de la gastronomie.

Notre groupe était invité à prendre place sur la terrasse délicieusement ombragée du restaurant "La Pinte du Paradis", un nom qui sonne comme une promesse et tout un programme. Dominant la vallée du Rhône et la ville d'Aigle, la pinte s'est révélée être une très bonne table, où les meilleurs vins régionaux ont priorité absolue. Apéro, entrée, plat, dessert, café et pousse-café nous ont donné tout le temps de profiter de cet endroit magnifique.

Une fois bien restaurés et la soif éteinte, il était temps de traverser la cour - vingt mètres - pour d'abord faire la photo souvenir du groupe, puis passer le porche et aller visiter le Château d'Aigle, qui abrite également le Musée de la vigne et du vin. Et cette fois, nous n'avons pas été oubliés ! La visite s'est faite sous la conduite de Nicolas Gury, un ami des bateaux de la CGN et des vieux trains, mais aussi du château d'Aigle, qu'il connaît comme sa poche et qu'il contribue à faire connaître pendant ses heures de loisirs. C'est avec un expert, amoureux d'histoire régionale, que nous avons pu découvrir ce bâtiment, qui en a vu d'autres, et son musée exposant tous les aspects du métier de vigneron. Nous avons ainsi appris que la région d'Aigle a été, dès 1476, la première terre francophone à être intégrée à l'ensemble qui allait devenir la Confédération suisse.

La journée s'est terminée... au caveau pour une ultime dégustation de crus locaux ; et vers 17 heures, comme prévu, est arrivé le moment des au-revoir.

Au revoir bien sûr, et rendez-vous pour la sortie de section 2017!





Solothurn

Reise zur Sauschwänzle Bahn

Von Robert Rellstab, Vorstandsmitglied

Wieder einmal ein Lebenszeichen von unserer Sektion Solothurn. Ich glaube, wir im Vorstand sind etwas müde geworden. Stopp halt, wir waren drei Tage in Burgdorf an den Modelleisenbahn-Tagen. Eine Ausstellung in unserer Nähe, die sehr gut besucht worden ist, ein Bahn-interessiertes Publikum mit dem man gut ins Gespräch kam. Es ist eigentlich schon eigenartig, dass unsere Dampfbahn in der Schweiz gar noch nicht so bekannt ist, da haben wir noch viel Knochenarbeit vor uns, um das zu ändern, packen wir es an.

Der Jahreshöhepunkt der VFB Sektion Solothurn war unser Tagesausflug zur Wutachtalbahn, besser bekannt als "Sauschwänzlebahn". Diese Bahnlinie wurde aus strategischen und militärischen Gründen gebaut und wird jetzt von der Stadt Blumberg und vielen Fronis während der Saison betrieben.

Also wir trafen uns am Samstag, 13. August 2016 am Bahnhof Solothurn, um von dort mit dem Car nach Rheinfelden zu fahren, und genossen dann im Hotel Schiff Kaffee und Gipfeli. Die Weiterfahrt auf Schweizer Seite führte uns bis zum Grenzübergang Koblenz, wo wir nach dem Zoll und Bezahlen der Carggebühr auf der Deutschen Rheinseite weiter zu unserem Ziel Bahnhof Weizen fuhren, wo uns bereits das nächste Transportmittel, die Sauschwänzlebahn, erwartete.

Das schöne Wetter hatten wir von Solothurn mitgenommen und deshalb wurden bereits die ersten Glaces geschleckt und die ersten kühlen Biere oder Mineral getrunken. Für uns fuhr der Dampfzug fast zu pünktlich ab, aber wir wollten ja mit der Sauschwänzlebahn mitfahren und die tolle eigenartige Strecke geniessen. Der einzige Kehrtunnel Deutschlands und die tollen imposanten Brücken und Viadukte wurden befahren und der Bahnhof Zollhaus Blumberg erreicht. Obwohl schon bald 13 Uhr war, hatten noch nicht alle Lust auf das Mittagessen und der Bahnhof wurde noch besichtigt. Die Zeit vergeht einfach immer viel zu schnell. Der Car fuhr nach Epfenhofen, wo wir das Mittagessen einnahmen. Die Schwarzwälder Küche und der Wein schmeckten wirklich gut.

Die Heimreise nahte und die Fahrt der Strecke entlang brachte uns noch eine Überraschung, vor Weizen war die Bahnschranke geschlossen und der vorbeifahrende Dampfzug verabschiedete sich laut pfeifend von uns. Anmerkung von mir: bei der Sauschwänzlebahn wurde das Putzen und Pflegen von Wagen und Dampflock noch nicht so optimiert wie bei uns.

Nach einer tollen Carfahrt erreichten wir Müllingen wo uns noch eine Raucher- und Trinkpause gegönnt wurde. Viel zu früh erreichten wir wieder unser Ziel Solothurn und ein toller Reisetag ging zu Ende. Wir freuen uns schon jetzt auf die Sektionsreise 2017. Ziel?



Bild von
Robert Rellstab

Es ist etwas eng
in den Wagen der
Sauschwänzlebahn



Zürich-Schaffhausen-Glarus

AGENDA

30. Nov. - 04. Dez.	WintiMäss Winterthur	Bernhard Streckeisen	044 980 33 08
26. - 29. Jan.	FESPO 2017 Zürich	Bernhard Streckeisen	044 980 33 08
11. Feb.	Treberwurst-Schmaus	Bernhard Streckeisen	044 980 33 08
04. Mär.	Hauptversammlung	Bruno Letter	044 836 45 56
20. Mai	Frühlingsfahrt Jura/3-Seen	Bernhard Streckeisen	044 980 33 08
28. Aug.- 01. Sep.	ZOM Messe Wetzikon	Bernhard Streckeisen	044 980 33 08
05. - 09. Okt.	Sektionsreise Barcelona	Fritz Renold	052 335 24 39

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

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

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

Wort des Präsidenten

Von *Bruno Berto*, Sektionspräsident

Das Jahr 2016 neigt sich dem Ende zu und ich mache mir Gedanken über unser reich befrachtetes Vereinsjahr. Ich möchte und kann nicht alles Erwähnenswerte aufzählen. Nachfolgend nur ein kleiner Auszug meiner wichtigsten Eindrücke. Im Frühling stand die FESPO in Zürich auf der Agenda. Mit einem grossen Stand und einer imposanten Modell-Dampfloch, welche dampfend und pfeifend die Besucher auf unseren Messestand aufmerksam machte. Das Ziel war neben dem Bekanntmachen unserer Bahn und dem Verein auch Neumitglieder zu werben. Trotz regem Besuch zeigte sich einmal mehr, dass die Mitgliederwerbung an Messen und Ausstellungen viel schwieriger geworden ist. Zusammen mit der Marketingabteilung vom Zentralvorstand müssen andere und eventuell unorthodoxe Wege gesucht werden. Dies wird ein Schwerpunkt an der nächsten Sektionspräsidentenkonferenz sein.

Die Erlebnisfahrt im Pullman Nostalgiezug durchs Bündnerland war einer der Höhepunkte unserer Veranstaltungen. Der Organisator, Bernhard Streckeisen, konnte schon nach kurzer Zeit melden, dass der Zug ausgebucht sei. Ich denke, dies war ein echtes Bedürfnis unserer Passiv- und Aktivmitglieder.

Die Reise nach Holland zu den historischen Dampflochs war auch eine gelungene und interessante Weiterbildung nicht nur für Dampflochfans. Unser versierter Reiseleiter, Fritz Renold, findet immer wieder verlockende Angebote für mehrtägige Reisen, welche zu empfehlen sind. Wie heisst es so schön: „les absents ont toujours tort“! Für das nächste Jahr haben wir Barcelona als Ziel ausgesucht. Grössere Projekte zusammen mit anderen Sektionen anzupacken, das hat sich auch dieses Jahr wieder gelohnt. Ich denke an die Gruppe „ Fassaden Erstellung“ unter der Leitung von Andreas Faoro, welche mit Freiwilligen aus verschiedenen Sektionen, hervorragende Arbeit geleistet

hat. Dank der guten Vorbereitung und der Konstruktion eines speziellen Gerüsts konnten die Arbeiten effizient und rechtzeitig beendet werden. Allen Beteiligten danke ich recht herzlich. Die neue Wagenwerkstatt lässt sich sehen! Sie ist das Schmuckstück auf dem Platz Realp.

Auch dieses Jahr konnten wir 3 Bauwochen unfallfrei und zur vollen Zufriedenheit der Bauleitung durchführen. Alle Beteiligten verdienen ein Dankeschön für ihren unermüdlichen Einsatz. Während der Bauwoche 39 durfte ich ein schönes Erlebnis mit jungen aufgestellten Zivilschützern aus dem Kreis Dübendorf erleben. Mir wurden für einen Tag sechs Personen zugeteilt. Ich erzählte ihnen über die Geschichte der Furka-Dampfbahn und fand offene Ohren und Interesse für die Tätigkeiten, welche durch Freiwillige geleistet werden. Sie fanden die ihnen zugeteilten Arbeiten abwechslungsreich, sinnvoll und interessant. Laut ihren Aussagen werden sie die positiven Erlebnisse ihren Kollegen weitererzählen und versuchen sie zu begeistern, um bei uns mit zu machen. Mal sehen wie es weitergeht.

Nicht zu vergessen sind die im Hintergrund tätigen Freiwilligen, welche wiederum einen grossen Beitrag für den Weiterbetrieb der Dampfbahn leisteten.

Ich möchte allen Sponsoren, Aktiv- und Passiv-Mitgliedern für die finanzielle Unterstützung während des Jahres recht herzlich danken. Mit ihrem Beitrag helfen Sie mit die anstehenden Projekte zu realisieren z.B. die geplante Wagenremise in Realp oder die Fertigstellung der beiden Dampflochs HG 4/4.

Zum Jahreswechsel wünsche ich Ihnen und Ihren Angehörigen Gesundheit und viele schöne Stunden zusammen. Frohe Weihnachten und ein glückliches 2017.



Unser Mitarbeiter Portrait

Von Bruno Letter, Vorstandsmitglied



Im Kurzportrait lernen wir Ueli Stoffner näher kennen. Ueli war während über 20 Jahren als Froni tätig. Aus gesundheitlichen Gründen hat er nun seinen letzten Einsatz geleistet. Wir bedauern dies sehr, möchten als kleinen Dank eine kurze Rückschau halten.

Wurde dir die Begeisterung und Interesse für die Eisenbahn oder im weitesten Sinn zum Transportwesen in die Wiege gelegt?

Zur Eisenbahn nicht, aber bestimmt zum Transportwesen. Das Element Wasser war die Faszination für mich. Meine Berufswahl stand bereits in der 6. Klasse fest, nachdem ich das Buch „Hans der junge Rheinschiffer“ von René Gardi gelesen hatte, war für mich klar: Ich wollte zur See fahren. Aus dem Traum wurde Wirklichkeit. Meine Sporen verdiente ich im Limmat-Club Zürich, dem ältesten und grössten Wasserfahrverein der Schweiz ab. Mit Wettkämpfen im Weidling fahren und dem Schifferstechen machte ich meine ersten Erfahrungen auf dem Wasser.

Dein Berufsziel war klar, wie war dein weiterer Weg bis zum Steuermann auf See?

Mit 15 Jahren trat ich in Basel die Lehre als Matrose auf dem Schulschiff an. Mit 21 erhielt ich das Patent bei der Rheinschiffahrt als Steuermann. Die Promotion zum Schiffsführer auf dem Rhein folgte nach 3 Jahren. Einige Jahre später konnte ich meine Erfahrungen im Hafen Rotterdam als Schlepper machen, da ich das Glück hatte in eine holländische Gesellschaft abdelegiert zu werden. Dies gab mir die Gelegenheit das Patent für Küstenfahrten zu erlangen. Von nun an durfte ich Fahrten bis 100 Seemeilen in das offene Meer führen. Eine neue Erfahrung. Nach der Versetzung auf die grossen Seeschlepper konnte ich das Kap der guten Hoffnung und das Kap Hoorn umfahren!! Beides sind gefürchtete Seewege, aber der Traum jedes Seemannes. Das Ende der Schweizerischen Schifffahrt im Jahr 1987 bedeutete das Ende meiner Internationalen Schifffahrt-Karriere.

Ein harter Schlag. Wie ging es weiter?

Ich heuerte bei der Fähre Horgen-Meilen an und blieb bis zu meiner Pensionierung. Damit endeten sozusagen 50 Jahre Dienst auf dem Wasser!

Und zur obligaten Frage: Wie und wann bist du zur DFB gekommen?

Ich erinnere mich genau. Als ich im Jahre 1984 mit dem Schiff in den Heimathafen Basel zurückkehrte, lag in der Kantine die Broschüre auf „Die Furka-Bergstrecke muss erhalten bleiben“. Ich kannte die Bergstrecke seit meiner Jugend, da meine Eltern ein Ferienhaus im Wallis besaßen. Zuerst wurde ich Passivmitglied, für mehr erlaubte es die Zeit neben Beruf und Familie nicht. Zu jener Zeit war für mich primär die Erhaltung der Bergstrecke die Motivation. Ob mit Dampf oder elektrisch war sekundär. Der bekannte Dampfvirus packte mich viel später.

Warum wurdest du ein Aktivmitglied und kannst du dich an deinen ersten Einsatz erinnern?

1993 - im Jahr der Aufnahme des Fahrplanbetriebes Tiefenbach-Furka - befuhr ich die Strecke und wurde motiviert für dieses Kulturgut Fronarbeit zu leisten. Diese Motivation hielt 20 Jahre. Ich leistete während dieser langen Periode zahlreiche Bauwocheneinsätze. An meinen ersten Einsatz kann ich mich gut erinnern. Es war Schwerarbeit und auch mein erster Frust! Nachdem wir mit Pickel und Schaufel Wasserleitungen verlegt hatten, stellte sich heraus, dass wir die falschen Rohre verwendeten! Gerne erinnere ich mich auch an meine Einsätze in der Lok-Werkstätte in Chur. Obwohl zu Beginn die Hauptarbeit darin bestand die aus Vietnam zurückgeführten Loks zu entrostern und von jahrelangem Schmutz zu befreien war es befriedigend zu wissen, dass die „alten Damen“ früher oder später unsere Fahrgäste erfreuen würden.

War für dich ein Weitermachen nach dem ersten Einsatz klar?

Für mich kein Zweifel. Ich war überzeugt von der Sache und der Zielsetzung obwohl das Ziel Oberwald in weiter Ferne schien. Zweifler und Miesmacher gab es und gibt es immer.



Das waren sozusagen Pionierzeiten.

Ja, in jeder Beziehung. Die Effizienz liess oftmals zu wünschen übrig. Improvisation und anpacken war gefragt. Aber es ist eindrücklich und grossartig, was bis heute mit Fronarbeit geleistet und erreicht wurde. Wir alle dürfen stolz auf das Erreichte sein.

Ärgernisse?

Die Freude überwiegt. Ärgern lohnt sich ohnehin nicht. Was gestern war ist vergessen.

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

Die Überalterung bei den Frondienstarbeitenden wird ein herausforderndes Problem. Hier müssen neue Wege gefunden werden. Mit Genugtuung konnte ich während meiner letzten Arbeitswoche den Einsatz einer Zivilschutztruppe verfolgen. Vorbildliche Leistung und Arbeitsmoral. Solche Einsätze sollten wiederholt werden können.

Rückblickend: Was sind deine persönlichen Highlights und allenfalls Enttäuschungen?

Die Überzeugung an der Sache, die Freude und Kollegialität, der Zusammenhalt unter Gleichgesinnten war meine Motivation während 20 Jahren aktiv mitzumachen. Es war eine schöne Zeit. Nennenswerte Enttäuschungen habe ich keine.

Die Sektion Zürich organisiert für die Zeit vom 5.-9. Okt. 2017 eine Reise nach Barcelona.
Näheres kann man von: VFB Sektion Zürich Reisen, Fritz Renold, Säntisstrasse 3, 8472 Seuzach vfb-zuerich.reisen@dfb.ch - www.servrail.ch erfahren.
Letzter Anmeldetermin 1. Juli 2017

Die Sektion Zürich organisiert am 20. Mai einen Tagesausflug in den Neuenburger Jura und die 3-Seen Region.
Nähere Angaben in unserer Homepage oder bei bernhard.streckeisen@spamfree.ch.

Berlin-Brandenburg

Von Axel Schiele, Sektionspräsident

Bauwochen im Sommer 2016

In den Wochen 28 und 29 waren Mitglieder der Sektion an der Furka. Schwerpunkt in der ersten Woche war die Rätterisbachbrücke, an deren Unterseite Betonarbeiten anlagen. Dazu kamen diverse Transporte, Löschzug und Mithilfe im Bereich Gastronomie und Souvenir auf der Station Furka. Es gab sowohl Sommerwetter als auch Regen und Schnee. Aber unter der Brücke war es trocken.

In der folgenden Woche war, nachdem in KW 29 insgesamt um die 70 Bauschaffende an der Furka waren, erst mal Abtransport von den Baustellen und Aufräumen angesagt. Dazu wurden bei richtigem Sommerwetter in Oberwald Schienen aufgeladen und nach Furka transportiert. Donnerstag und Freitag wurde ein sechs Meter langes Spiwell-Rohr senkrecht über dem Durchlass auf der Station Furka, Seite Scheiteltunnel, versenkt. Dies verhindert, dass weiterer Schutt durch das Gewölbe fallen kann und den Durchlass verstopft. Inzwischen ist dort weitergearbeitet worden und der Durchlass besser gesichert. Das Wetter war alles zwischen Sommer-Sonne und Gewitter, aber kein Schnee. Zusammengefasst: Harte Arbeit bei wechselndem Wetter in hochalpiner Landschaft. Das ist nicht zu schlagen

Die 23. Berliner Modellbahnausstellung

Am 25. und 26. Februar 2017 werden wir die 23. Modellbahnausstellung im KulturGut in Alt Marzahn 23, 12685 Berlin-Marzahn, veranstalten. Es wird bisher nicht oder selten gezeigte Anlagen zu sehen geben, darunter auch eine Anlage mit Schweizer Motiven. Die Vorbereitungen laufen schon eine Weile und die Werbung ist derzeit das Hauptthema. Geöffnet ist Samstag von 10 bis 18 Uhr, am Sonntag bis 17 Uhr.

Unser Stammtisch

Wir treffen uns im "Torhaus" in Berlin-Niederschönhausen am 25. November; Hauptthema wird die Modellbahnausstellung im Februar 2017 sein. Dann sehen wir uns wieder am Freitag, den 13. Januar 2017.

Die Adresse: "Zum Torhaus", Nordendstraße 46, 13156 Berlin (Niederschönhausen), Telefon 030-916 61 14, Internet <http://zumtorhaus.de> - Tram M1 Richtung "Rosenthal" (Wichtig! Einige Tram fahren ab S-Pankow nach "Schillerstr") bis Nordendstr. und 50 Meter zu Fuss.



Nordrhein-Westfalen

Von Frank Waffel, Sektionspräsident

Brückensanierungen in Bauwoche 30

Zur Bauwoche 30 kamen 14 überwiegend junge Bau-fachleute. Manfred Willi hatte ein anspruchsvolles, ge-nau passendes Arbeitsprogramm zusammengestellt. Die Kernpunkte waren Betonarbeiten bei der Sanierung der Räterisbach-Brücke und der Sidelenbach-Brücke.

Bei der Räterisbach-Brücke war der fehlende Füllbeton zwischen den Profilstahlträgern von unten zu ergänzen. Die von der Vorgruppe beschriebene „Stopfmethode“ wurde modifiziert und der fehlende Beton Stück für Stück ergänzt.

Die Sidelenbach-Brücke vor der Station Furka soll eine neue Trogabdichtung für Schotter und Schiene erhalten, dazu musste die Betonstütze verstärkt werden. Hierzu war die Bügelbewehrung im Altbeton zu verankern, um dann die Längsbewehrungen aufzunehmen. Nach der Bewehrung wurde die Schalung gezimmert.

Für das Betonieren am Donnerstag zwischen bergfah-rendem Dampfzug und zurückkehrenden Dampfzug war ein Zeitfenster von ca. 11 Uhr bis 15 Uhr für Baustel-leneinrichtung, Nachmischen des erdfeuchten Fertigbetons, Einbringen in die Schalung, Verdichten, Abreiben und Glätten verfügbar. Nach anfänglicher Sorge, ob die 2 m3 Beton in der Zeit zu schaffen sind, konnten Lok und Waggon planmässig nach der Station Furka ver-schoben werden, um den Dampfzug passieren zu lassen. Am Freitag nach dem Ausschalen konnte die gute Ver-dichtung und Qualität des Betons gesehen werden. Un-ser Metallbauer machte sich mit vielen Metallarbeiten verdient, als Beispiel seien die Griffe für die Lagerkisten genannt.

Bauwoche 38 mit Sektion Rhein-Neckar

Wie in den Jahren zuvor bildeten wir zusammen mit der Sektion Rhein-Neckar eine gemeinsame Arbeitswo-chenmannschaft. Nachdem wir im Vorjahr Erfahrung mit Spritzbetonarbeiten im Scheiteltunnel sammeln konnten, bestand auch in diesem Jahr unsere Haupt-aufgabe im gutinieren von etwa 40m Strecke. Dabei wird ein Trockenbeton an der Spritzlanze mit Wasser gemischt und mit hohem Druck an die armierte Tunnel-wand gespritzt. Es warteten 30t in Säcken von 30kg auf die Verarbeitung.

Unter Führung von zwei Mitarbeitern einer Spezialfirma aus dem Wallis gelang uns dies in zwei Arbeitstagen. Am dritten Tag musste der Abraum aus dem Tunnel ge-

schaft werden. Die beiden restlichen Arbeitstage wurde unsere Gruppe aufgeteilt. Einige stopften Gleise und Weichen in Gletsch und Oberwald, andere halfen bei Schienenschweissarbeiten oder sanierten der Wasser-durchlass vor dem Tunnelportal Furka.



Bilder von
Frank Waffel

oben
Die Baugruppe po-siert in Realp vor dem „Elch“, dem Gm 71.

unten
Die Räterisbach-Brücke musste saniert werden.



Impressum:

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

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

Sektionsnachrichten :

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

Herstellung, Druck:

SuterKeller Druck AG
Medien- und Printunternehmen
Henzmannstrasse 20
CH-4800 Zofingen

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Erscheinungsweise:

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

Abonnement :

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:

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

Rabatte:

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

Märchenhafte Weihnachten in der Confiserie Schwarz in Rapperswil

La Confiserie Schwarz verzaubert ihre Gäste zu jeder Jahreszeit mit himmlischen Backwaren und einem schönen Ambiente. Besonders verführerische Düfte wehen jedoch zur Weihnachtszeit durchs Café.

Auch in diesem Jahr lädt die sympathische Konditorei und Bäckerei zu einer märchenhaften Weihnachtsausstellung ein. Wärmender Glühwein, Köstlichkeiten aus der Weihnachtsbäckerei, die zauberhafte Dekoration und verschiedene Überraschungen stimmen Sie und Ihre Familie auf das Weihnachtsfest ein.

Das Team der Confiserie Schwarz,
der Samichlaus und das Christkind
freuen sich an folgenden Tagen auf
Ihren Besuch:

Samstag, 19. November 2016
Sonntag, 20. November 2016
jeweils von 9.00- 17.00 Uhr

La Confiserie Schwarz | Café – Restaurant – Bäckerei |
Mitteldorfstrasse 4 | 5102 Rapperswil
T 062 897 25 48 | reneschwarz@gmx.ch | www.dorfpass.ch



In der Wagenwerkstatt Aarau geht die Arbeit weiter.
Die Aussenbleche des AB 4453 werden gereinigt.



1



2



3



4



6



7

1. Markus Baumann, Zugchef, Realp
2. Peter Debrunner, Event-Manager Sektion Aargau, und Hans Berger, Präsident Sektion München, in Realp anlässlich Einweihung Remise Realp
3. Ruedi Tobler, Mitarbeiter in der Wagenwerkstatt Aarau
4. Stephan Stauber, frisch patentierter Lokführer, Ressortleiter Wagen

5. Brigitte Bauco, Gästebetreuerin und Mitglied der Vegetationsgruppe
6. Ursula Spichale, Zugchefin und Verantwortliche des Shops Realp
7. Andi Schuler, Lokführer und Maschinenmeister Lok Nr. 1, mit Tochter Alexandra

ANGESTREFFEN

Souvenir-Shop

Bald ist Weihnachten!



AKTION 3 für 2



- ② **Sweat-Jacke** DFB, schwarz, langarm, mit Reissverschluss und gesticktem Signet schwarz/rot mit Aufschrift „Dampfbahn Furka-Bergstrecke B.F.D.9 und 100 Jahre Brig–Gletsch“
Grössen M, L, XL **CHF 79.00**
Bitte gewünschte Grösse angeben.

- ① **AKTION: DFB-Bildkalender 2017** mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen; Text dreisprachig d/f/e; 28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3
Einzelpreis: CHF 16.00
Aktion 3 für 2: total CHF 32.00



- ⑤ **Memo-Spiel mit 36 Bildpaaren**
72 Kärtchen mit attraktiven vierfarbigen Bildsujets
Schachtelgrösse ca. 27 x 19 x 4 cm (LxBxH)
Bildmotive: 30 DFB / 6 DVZO
Mit Spielanleitung in D/F/E; Eigenverlag DFB
Ein Freizeitspass für die ganze Familie **CHF 27.50**



- ③ **Loki-Wecker**
Bei der eingestellten Weckzeit drehen sich die Räder und die Lok rattert, zischt und läutet.
Grösse: 33 x 9 x 13 cm (LxBxH); Lieferung ohne Batterien (4 Stück des Typs „AA“ erforderlich).
CHF 59.00

- ④ **Dampfbahn-Broschüre (EK-Verlag)**
90 Seiten / 250 Farbfotos; Geschichte der Furka-Bergstrecke mit Berichten über die 25-jährige Arbeit des Wiederaufbaus bis zur Eröffnung der vollständigen Strecke von Realp bis Oberwald **CHF 17.80**



Die Fahrt von Realp nach Oberwald kann im und aus dem Führerstand der Lok HG 3/4 Nr. 4 mit Kamera-Blicken in fünf unterschiedlichen Perspektiven miterlebt werden.
Der auf einer zusätzlichen Tonspur wählbare Kommentar eines kompetenten DFB-Lokführers vermittelt viel Wissenswertes über den Dampfzugbetrieb.



- ⑥ **Dampfloki-Pasta**
Eier-Teigwaren aus Hartweizen in der Form einer Dampfloklokomotive; Beutel mit 500 g Inhalt; Schweizer Produkt (hergestellt im Wallis), haltbar bis 2018
CHF 6.90



- ⑦ **Schneidbrett aus Buchenholz**
in Form einer Dampflok; Holz 100% FSC
Dicke ca. 10 mm; Grösse ca. 26 x 18 cm
mit Laser-Gravur des DFB-Firmensignets
CHF 12.50

- ⑧ **NEU: DVD-Film „Voll Dampf am Furkapass“**
Führerstands-fahrt von Realp nach Oberwald
Verlagsgruppe Bahn / Suder Filmproduction
110 Minuten Laufzeit; deutscher Kommentar
Neuausgabe 2016 **CHF 34.80**

Hiermit bestelle ich:

Weitere Artikel unter www.dfb.ch/shop

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

Name und Vorname _____

Strasse und Nr. _____

PLZ und Wohnort _____

Datum _____ Unterschrift _____

DADF 4/2016

Bestellung im WebShop: www.dfb.ch/shop

Per E-Mail: souvenir@dfb.ch

Oder Talon senden an: DFB Souvenirhandel,
Bahnhof SBB, CH-8718 Schänis

Telefon: 0848 000 144 (vom Ausland +41 848 000 144)

Verkaufs- und Lieferbedingungen:

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

Telefon-Nummer oder
E-Mail-Adresse für Rückfragen