

dampf an der furka



Auf
Jungfernfahrt



4



Abteilung
Bau

12

Aus der
Stiftung

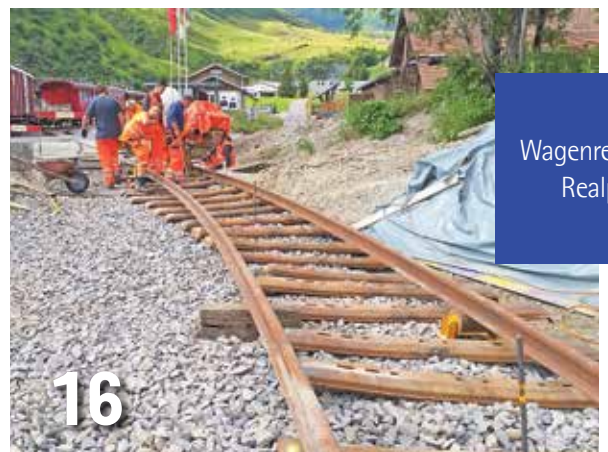


8



Nachwuchs für
die Dampfbahn

11



Wagenremise
Realp

16

 **Actuel dès 21**

 **Sektionen ab 27**

Impressum 39

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2019 11.10.2019

Erscheint
Mitte November
Erscheint
Mitte Februar

Ausgabe 2/2020 24.04.2020

Ausgabe 3/2020 24.07.2020

Erscheint
Anfang Juni
Erscheint Ende
August



Bild von
Ruedi Traub

Die HG 4/4 oberhalb
Gletsch

Editorial

Von Ruedi Traub

Schon mal etwas gehört vom Bedrettofenster?

Wir stellen es in dieser Ausgabe vor. Es ist eigentlich der südliche Ast des Furkatunnels ins Bedretto. Aus Kostengründen wurde er nie als vollwertiger Eisenbahntunnel erstellt. Heute kann nur ein kleiner Lieferwagen auf der Strecke fahren. Interessant ist die Forschungsstation, welche die ETH Zürich seit diesem Jahr betreibt und in Projekten im Bereich der Geothermie tätig ist.

An der GV der AG DFB vernahm man, dass die Bahn zum zweiten Mal in Folge schwarze Zahlen schrieb.

Köstlich sieht der Walliser-Teller aus, ein Gemisch von Trockenfleisch, Tomaten, Gurken und Käse.

Stefan Gretener und Claus Mayer von der Dieselcrew betreuen das Projekt Jugendförderung. Ziel ist es, den Übergang der jungen Generation zur nächsten zu fördern.

Eine echte Herausforderung ist es, das Hotel Tiefenbach wandernder weise zu erreichen. Vor allem den letzten Teil von der DFB-Station im Zickzack bis zur Strasse hat es in sich. Aber der Aufwand lohnt sich, winkt doch im Restaurant feines Essen.

Déjà entendu parler de la Fenêtre de Bedretto ?

Il s'agit de la branche sud du tunnel de la Furka, en direction du Val Bedretto. Pour des raisons de coût, il n'a jamais été complètement achevé comme tunnel ferroviaire. Seul un petit véhicule de livraison peut le parcourir aujourd'hui. Ce qui est intéressant, c'est la station de recherche exploitée depuis cette année par l'ETH Zürich dans des projets de recherche en géothermie.

Lors de l'AG du DFB SA, on a appris que, pour la deuxième fois, notre train était dans les chiffres noirs.

L'assiette valaisanne, un mélange de viande séchée, tomates, cornichons et fromage, est toujours un délice.

Stefan Gretener et Claus Mayer, du Dieselcrew, animent le projet „promotion des jeunes“, dont le but est de transmettre le flambeau d'une génération à la suivante.

C'est une vraie gageure pour un randonneur que d'atteindre l'Hôtel Tiefenbach. On transpire dans la dernière partie du parcours, en zigzag depuis la station du DFB jusqu'à la route. Mais l'effort en vaut la peine, un bon repas nous attend au restaurant.

Titelbild von
Andreas Huwiler

Die HG 4/4 704 auf
Jungfernfahrt in
Gletsch, geschmückt
mit Fahnen der
Schweiz, von Frank-
reich und Vietnam



Zwischenbericht Saison 2019

Kämpfen und feiern

Von Urs W. Züllig, Geschäftsleiter DFB AG

Die Bewältigung von Schwierigkeiten und unerwarteten Situationen gehören bei der DFB zum Tagesgeschäft. Dieses Jahr sind die Friktionen aber gehäuft aufgetreten. Darob soll aber die erfreuliche Seite nicht vergessen gehen: So konnten doch mit der Grundsteinlegung der Wagenremise Realp, den Jungfernfahrten der HG 4/4 704, oder dem Mitarbeiter-Anlass mit Nachtfahrt im Dampfzug über die Furka auch tolle Momente gefeiert werden.

Saisonstart „um Haaresbreite“ geglückt

Dieses Jahr hing der Saisonstart an einem seidenen Faden resp. an der Verfügbarkeit von Beton. Nachdem am Donnerstag vor Betriebsbeginn eine unter dem Lawinenschnee versteckte, abgerutschte Stützmauer entdeckt worden war, begann für die Bauabteilung ein Wettlauf gegen die Zeit. Noch am gleichen Tag wurden die Reparaturplanung gemacht und die Schadstelle geschalt. Dank Entgegenkommen des Kies- und Betonwerks Regli in Zumdorf, welches für die DFB trotz Brückentag nach Fronleichnam öffnete, konnte die Schadstelle am Freitag gespriesst und betoniert werden. Nach einigem Zittern konnte der erste Zug, nach erfolgter Streckenfreigabe, am Samstag 22. Juni Punkt 10:20 auf die Strecke geschickt werden. Die definitive Sicherung der Schadstelle oberhalb des Tunnels II erfordert noch weitere Massnahmen.

Bild von
Oliver Hohl

Die HG 4/4 704
wird gefeiert - Furka
30.6.19.



Kampf dem Schnee

Nach einer langen und schwierigen Schneeräumung wollte sich die weisse Pracht dieses Jahr nicht so einfach geschlagen geben und behinderte bis Ende Juni den Bahnbetrieb. Am Sonntag 29. Juni kam der Gegenzug bei Tunnel II vor einem massiven Schneerutsch zum Stehen, ohne jede Chance den Schnee mit eigenen Mitteln beiseiteschaffen zu können. Die dahinter folgenden Züge (Stammzug auf Rückfahrt und Extrazug 1000er Club mit Lok 704) wurden vorsichtshalber in Gletsch zurückgehalten und die Diesellok für eine allfälliges Abschleppen des gestrandeten Zuges in Bereitschaft versetzt. Dank Einsatz des zufällig am Sonntagnachmittag anwesenden Stephan Stauber konnte die Strecke mit dem Bagger geräumt und alle 3 Züge mit unterschiedlicher Verspätung nach Realp zurückgeführt werden.

Personalengpässe

In verschiedenen Bereichen sind vor, respektive im Verlauf der Saison, ernste Personalengpässe aufgetreten. Die zum Teil sehr kurzfristigen Ausfälle, primär aus gesundheitlichen Gründen, stellten und stellen aktuell die Verantwortlichen und Disponenten der betroffenen Gruppen und Abteilungen weiterhin vor sehr grosse Herausforderungen.

Frequenzen und Reservationsstand

Nach dem ersten Drittel der Saison liegen die Frequenzen auf Vorjahresniveau. Die Reservationen lassen auf Fahrgastzahlen in der Höhe des Vorjahres hoffen.

Gut unterwegs: Unser Bijou HG 4/4 704

Bei prächtigem Wetter und sehr heissen Bedingungen absolvierte die geschmückte HG 4/4 704 am Dienstag 25. Juni ihre Jungfernfahrt. Nach der Enthüllung einer Gedenktafel auf dem Zylinderblock einer HG 4/4 am Bahnhof Realp durften die Mitarbeiter der Werkstätte Uzwil und ihre Gönner am Vormittag die Fahrt von Realp nach Oberwald geniessen. Nach der Loktaufe in Oberwald fuhr am Nachmittag die Stiftung Furka Bergstrecke mit ihren Gönnern via Gletsch nach Realp zurück. Aufgrund der grossen Teilnehmerschar mussten zwei Züge geführt werden, mit Lokwechsel unterwegs, damit alle Gäste einmal in den Genuss des speziellen Auspuffschlags der HG 4/4 704 kamen. Zwischenzeitlich ist die HG 4/4 704 regelmässig vor Fahrplanzügen zu bestaunen – unter der Woche in der Regel vor dem 10:20 Zug ab Realp, am Wochenende jeweils vor dem Gegenzug. Die Fahrten im Juli wurden zudem intensiv für Personalinstruktion auf der



neuen Lok genutzt. Die Details der geplanten Einsätze sind auf der DFB Webseite (Teaser Nr.2) publiziert

Publikumsevent mit Dampflokomotive HG 4/4 704 am 31. August in Gletsch

Das neue Paradedpferd der DFB AG – der HG 4/4 704 wird am Samstag 31. August mit einem Fest in Gletsch ausgiebig gefeiert. Die Lok fährt mit einem Extrazug nach Gletsch und ist somit ideal für die Anreise zum Fest ab Realp. Um auch den via Oberwald angereisten Gästen eine Chance zu einer Fahrt zu bieten und den einmaligen Sound des Zahnradantriebs System Winterthur zu erleben, fährt sie anschliessend nach der Station Furka und wieder zurück nach Gletsch.

Nebst Lok 704 gibt es in Gletsch folgende Attraktionen: Musik, Oldtimertreffen, Verkaufsstände für lokale Produkte, Verpflegungsangebote durch das Glacier du Rhone, Fahrgelegenheit mit historischem Postauto und vieles mehr. Das Festprogramm ist auf der Rückseite dieses Hefts abgedruckt und kann auch von der DFB Webseite heruntergeladen werden. Also dann ... bis am 31. August in Gletsch...

Grund zur Freude: Die Wagenremise Realp wächst

Wer diesen Sommer zur DFB nach Realp kommt, kann die alles dominierende Baustelle für die Wagenremise nicht übersehen. Die von der Firma Vanoli errichtete Eisenbetonkonstruktion hat im Lauf des Sommers rasche Fortschritte gemacht und sollte bis zum Erscheinen dieses Hefts im Rohbau vollendet sein. Parallel dazu wird durch die Baugruppen der DFB das Gleisvorfeld inklusive der notwendigen Leitungen realisiert. Sobald die Halle «bezugsbereit» ist, werden die Gleise provisorisch verlegt, damit die wertvollen Wagen im Winter 2019/2020 erstmals am Stützpunkt Realp unter Dach überwintern können. Details und Bilder zum Stand der Arbeiten finden sich im Bericht von Heinz Unterweger auf Seite 16.

Vom Wesen der Freiwilligenarbeit

Freiwillige erhalten als Lohn Anerkennung und Wertschätzung. Das motiviert und spornt sie zu Höchstleistungen an. Freiwillige haben aber auch jederzeit die Option, ihre Mitarbeit niederzulegen, wenn der Frust in Summe überwiegt. Tragen wir also gemeinsam durch unser Verhalten und die Art wie wir miteinander umgehen Sorge dazu, dass bei jedem Einzelnen die Freude am Mitwirken an unserem gemeinsamen Projekt Furka Dampfbahn überwiegt.

Personalmeldungen

Wie bereits über andere Kanäle berichtet, hat der Verwaltungsrat Josef Hamburger als neuen Geschäftsleiter und Nachfolger von Urs Züllig per 1.1.2020 gewählt. Er wird sich zu gegebener Zeit noch vorstellen.

Aufgrund von Rücktritten sucht die DFB Mitarbeiter im Anstellungsverhältnis in den Bereichen Zugförderung / Werkstätte sowie für die Bauabteilung. Genauere Angaben über die offenen Stellen finden sich im Inserat auf Seite 19. Wir zählen auf Eure Mithilfe bei der Besetzung dieser wichtigen Schaltstellen unserer Freiwilligenorganisation, zum Beispiel durch Ansprache geeigneter Personen, oder Weitergabe des Stelleninserats.

Die DFB fährt noch bis zum 6. Oktober

Bei Erscheinen dieses Hefts nähert sich die DFB Betriebssaison 2019 bereits wieder ihrem Ende. Wer es noch nicht geschafft hat, seine Versprechen einzulösen und seinen Freunden / Bekannten unsere Bahn zu zeigen oder ganz einfach noch die HG 4/4 704 in ihrer ersten Saison im Einsatz zu erleben, dem verbleiben nur noch wenige Wochenenden dies nachzuholen. Also nicht zögern und unbedingt sofort einen Herbstausflug an die Furka planen. Viel Vergnügen.

Bild von Lokführer
Werner Blunier

Stellvertretend für die zahlreichen Hindernisse dieser Saison blockiert am 30. Juni ein Schneerutsch die Weiterfahrt des Gegenzugs für mehrere Stunden.





Zum zweiten Mal in Folge schwarze Zahlen für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke

GV der Aktiengesellschaft

Von Mark Theiler

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) hat im vergangenen Jahr ihre Passagierzahlen fast in sämtlichen Bereichen erhöhen und zum zweiten Mal nach 2017 schwarze Zahlen schreiben können. Auch sonst war 2018 für die DFB ein äusserst erfolgreiches Jahr, wie an der Generalversammlung vom 30. Juni in der Mehrzweckhalle Oberwald bekanntgegeben wurde.

Es herrschte Kaiserwetter an diesem 29. Juni in den Alpen. Während die Hitzewelle das Unterland mit Temperaturen von über 30 Grad fest im Griff hatte, gab es in der Höhe angenehme Verhältnisse. Ein Teil der GV-Teilnehmer nutzte die Gelegenheit und liess sich mit dem Aktionärszug von Realp nach Oberwald transportieren. Selbstverständlich wurde der Zug vom neuen DFB-Kraftpaket, der HG 4/4 Nr. 704, gezogen. Dabei haben die Aktionäre hautnah miterlebt, mit welcher Kraft diese Lok die Strecke bewältigt. An der Generalversammlung waren 239 Aktionärinnen und Aktionäre anwesend. Sie vertraten 48'203 Aktienstimmen was 16.46 Prozent der ausgegebenen Aktien entspricht.

Heisser Sommer lässt Passagierzahlen steigen

Begünstigt durch den idealen Sommer legten die Passagierzahlen bei den Dampfzügen auf dem Abschnitt Realp bis Gletsch um 12 Prozent zu, wie Geschäftsleiter Urs

Züllig berichten konnte. Die durchschnittliche Passagierzahl pro Zug stieg auf 100 Personen, gegenüber 86 im Vorjahr. Die Auslastung stieg um 8 Prozent von 56 auf 64 Prozent. Der Umsatz bei den Charterfahrten nahm um nicht weniger als 61 Prozent zu.



Die Passagierzahlen auf dem Abschnitt Realp bis Gletsch legten um 12 Prozent zu.

Die Zahl der 1.-Klass-Passagiere stieg um 11 Prozent. Spitzenreiter bei der Auslastung war der Zug 13:50 Uhr ab Oberwald mit einer Auslastung von 73.6 Prozent. Die Auslastung des Zuges 10:45 Uhr ab Oberwald war mit einer Zunahme von 38 Prozent ausserordentlich gross. Generell war die Zunahme ab Oberwald laut Züllig ausgeprägter als ab Realp.

Die Saison umfasste 70 Betriebstage. An Nichtbetriebstagen verkehrten 63 Bauzüge, inklusive die für die Schneeräumung notwendigen Fahrten. Zur Feier "100 Jahre Cäsar Ritz" wurde die erste DFB-Fahrt mit einer Ausnahmegenehmigung für Fahrten ohne Zugsicherung durchgeführt.

Jahresgewinn fast gleich hoch wie 2017.

Die DFB AG konnte 2018 zum zweiten Mal in Folge mit einem positiven Finanzergebnis abschliessen – und dies ohne Subventionen oder Abgeltungen. Der Jahresgewinn betrug 15'679 Franken und war damit fast gleich hoch wie jener von 2017. Wesentlich zum Erfolg beigetragen haben die Steigerung der Einnahmen aus dem Fahrplan- und Charterverkehr, aus den Nebenbetrieben Souvenir und Gastronomie sowie ein straffes Kostenmanagement. Auch sonst konnten die Verantwortlichen mit Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli an der Spitze auf ein ereignisreiches Jahr zurückblicken. Es begann im Juni mit dem Eintreffen und der erfolgreichen Inbetriebsetzung der neuen Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704, die seit Anfang Saison 2019 auch im fahrplanmässigen Betrieb steht. Im Sommer 2018 musste der Dampfbetrieb zwischen Gletsch und Oberwald an 31 Betriebstagen wegen Trockenheit und Waldbrandgefahr eingestellt bzw. auf Dieseltraktion umgestellt werden.

Bilder von
Bernd Hillemeyr

Verwaltungsrats-
präsident Ernst
Künzli konnte auf ein
ereignisreiches Jahr
zurückblicken

Geschäftsleiter Urs
Züllig tritt auf Ende
2019 nach acht Jahren
im Amt von seinem
Posten zurück





Geschäftsleiter Urs Züllig machte auch einen Ausblick auf die eben angelaufene Saison 2019. Als Ziele formuliert wurde die weitere Umsetzung der Marketingstrategie, die erstmalige Unterbringung der Wagen in der neuen Remise in Realp, weitere personelle Erneuerungen und wiederum ein positives Finanzergebnis. Zudem soll die HG 4/4 Nr. 704 als Zugpferd zur weiteren Verbesserung der Auslastung führen. Ein Ziel wurde bereits erreicht: Die Betriebsbewilligung wurde kurz vor Saisonbeginn bis 2024, also um fünf Jahre, verlängert.

Neuer Geschäftsleiter

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke musste sich auch auf die Suche nach einem neuen Geschäftsleiter machen. Urs Züllig tritt auf Ende 2019 nach acht Jahren im Amt von seinem Posten zurück. Sein Nachfolger heisst Josef Hamburger, kommt aus Rengg (Entlebuch) und tritt sein Amt am 1. Januar 2020 an. Er ist hauptberuflich in der Geschäftsleitung einer Regionalbank tätig und ist in der für die Bahn glücklichen Lage, dass er seine Arbeitszeit weitgehend selbst- und ortsunabhängig einteilen und ausüben kann. In der Saison 2019 wird er von Urs Züllig in seine neue Aufgabe eingeführt.



Neuer Geschäftsleiter
Josef Hamburger (rechts)

Drei neue Verwaltungsräte



Im Verwaltungsrat der DFB AG ist es im Hinblick auf die Generalversammlung zu drei Veränderungen gekommen. Vizepräsident Franz Kissling (Bern) sowie Oskar Brodmann (Hinwil) und Robert Frech (Würenlingen) erklärten ihren Rücktritt als Verwaltungsräte der DFB AG. Kissling und Brodmann gehörten seit 2014 dem Verwaltungsrat an, Frech seit 2015.

Die Generalversammlung wählte folgende neuen Verwaltungsräte. Der 66-jährige Jürg Schöning aus Zürich ist Elektro-Ingenieur ETH und arbeitete bei BBC/ABB, SBB und Stadler Rail. Seit 2014 ist er bei der RhB tätig, derzeit als Senior Consultant Rollmaterial.

Jörg Wiederkehr aus Dänikon ist 76-jährig und ebenfalls Elektro-Ingenieur ETH. Er ist seit 2013 in der Geschäftsleitung der DFB AG und dort Leiter Controlling sowie zuständig für anspruchsvolle Projekte. Der 74-jährige Stephan Kohler ist gelernter Agraringenieur. Er war im Gross- und Detailhandel tätig und bekleidete in der Armee den Rang eines Obersten. Seit 2014 ist er Managementberater.

Er sitzt neu als Vertreter des Vereins Furka-Bergstrecke im Verwaltungsrat und ersetzt dort Robert Frech, der sein Amt als Präsident des Zentralvorstandes VFB niederlegt hat und deshalb aus dem VR der DFB AG ausgeschieden ist.

Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli (Richterswil) und die restlichen Verwaltungsräte Peter Bürker (Benglen), Pierre-Philippe Durussel (Granges/Veveyse), Walter Knobloch (Bad Bellingen D), Peter Lerch (Köniz) und Theo Stolz (Tramelan) wurden für drei weitere Jahre in ihrem Amt bestätigt.



Aus der Stiftung

Gönnerclub unterwegs auf Jungfernfahrt mit der neuen HG 4/4 704

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

Seit 2009 findet als Dank für die Gönnerinnen und Gönner der Stiftung Furka-Bergstrecke ein Gönner-event statt. In diesem Jahr war es ein ganz besonderer Anlass, denn im Rahmen des Events wurde die in Trägerschaft der Stiftung aufgearbeitete HG 4/4 704 feierlich eingeweiht und mit den Gönnerinnen und Gönnern eine Jungfernfahrt über die Furka-Bergstrecke unternommen.

Am späten Vormittag des 25. Juni trafen sich die rund 230 geladenen Gäste in der Mehrzweckhalle Oberwald zu einem Apéro und dem gemeinsamen Mittagessen. Dort wurden sie von Peter Riedwyl, Präsident der Stiftung begrüsst. In seiner Ansprache ging er auf die erfolgreiche Aufarbeitung, aber auch die leider gestiegenen Kosten der Maßnahme ein.

Anschließend kam Josef Koch zu Wort. Er war während der Aktion „Back to Switzerland“ im Jahre 1990 als Konsul der Schweiz in Bangkok und erzählte über seine Eindrücke und Gedanken von dieser Aktion, bei der neben den Loks der

Baureihe HG 3/4 auch die beiden HG 4/4 aus dem Dschungel Vietnams in die Schweiz zurückgeholt wurden. Er war voller Freude, dass er nun an der offiziellen Inbetriebnahme teilnehmen konnte.

Musikalisch wurde die Veranstaltung von einem Alphornbläser stilvoll umrahmt.

Nachdem alle Gäste gestärkt waren, ging es zur feierlichen Einweihung der neuen Vierkuppler-Dampflok zum Bahnhof Oberwald. Bereits am Vormittag war die Lok von Realp mit Mitarbeitern und Sponsoren der Werkstätte Uzwil von Realp aufgebrochen, um pünktlich zum Festakt in Oberwald ankommen. Auf der Drehscheibe stand dann die geschmückte Dampflok in voller Pracht bereit, um von Laientheologin Eleonora Biderbost den kirchlichen Segen mit den Wünschen für eine allseits gute Fahrt zu erhalten. Dabei wurden auch die Wappen am Führerhaus enthüllt.

Nun ging die Fahrt nach Gletsch, wo ein kurzer Halt ein-



Bilder von
Bernd Hillemeyr

Segnung

rechts
Abfahrtsbereit in
Oberwald



gelegt wurde. Da die Anzahl der Gönnerinnen und Gönner bei weitem die Kapazität eines Zuges überstiegen hatte, war ein zweiter Dampfzug im Einsatz. In Gletsch erfolgte ein Lokwechsel, so dass alle Teilnehmer in den Genuss einer Bergfahrt mit der neuen Lok kamen. Auf Grund des Antriebssystems „Winterthur“ war dies auch ein akustischer Leckerbissen. Bei dieser Antriebsart dreht sich die Antriebsachse des Niederdrucktriebwerks ungefähr doppelt so schnell wie die Adhäsionsachsen und die Kraft wird über eine Zahnraduntersetzung auf die Zahnstange übertragen. Dadurch entsteht ein ganz anderer Auspuffschlag als bei den übrigen Dampflokomotiven.

Bei einem Diensthalt in Muttbach wurde, wie bei allen Dampfzügen üblich, aus Sicherheitsgründen ein Schiebetraktor angekuppelt und durch den Scheiteltunnel hindurch erreichte der Zug die Station Furka. Bei traumhaftem Bergwetter war Zeit für einen kleinen Imbiss oder ein Glas Wein und natürlich für nette Gespräche zwischen den Teilnehmern. Gerade diese Kontakte machen den Gönnerevent immer wieder zu einer ganz besonderen Veranstaltung. Imposant war auch der Ausblick auf die großen Schneemengen, die rund um die Station noch die Berge bedeckten.

Weiter ging die Fahrt zur Station Tiefenbach, wo die Lok bei einem kurzen Halt ihre Wasservorräte ergänzen konnte.

Im Bereich der Steffenbachbrücke und der drei kleinen Tunnel war das Flussbett der Furka-Reuss noch von den Resten der gewaltigen Schneemassen bedeckt, welche hier vor wenigen Wochen noch die ganze Bergstrecke unter sich begraben hatten.

Angekommen im Bahnhof Realp ging für die Gönnerinnen und Gönner diese einmalige Jungfernfahrt mit der neuen Dampflok zu Ende.

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



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



2001 begann die Geschichte, am 30. Juni 2019 wurde sie in Gletsch abgeschlossen

Letzte Hauptversammlung 1000er-Club

Vom 1000er-Club

Die 1990 zusammen mit den HG 3/4 aus Vietnam zurückgeholten zwei Vierkuppelmaschinen HG 4/4 sollten früher oder später auf der Furka-Bergstrecke dampfen. Um dieses Vorhaben umsetzen zu können, waren aber einmal mehr zusätzliche finanzielle Mittel notwendig. Dies spornte 2001 einige Enthusiasten an, den 1000er-Club zu gründen und mit diesem, Geld für die Wiederaufbereitung der HG 4/4 704 zu beschaffen. Mitgründer, erster Präsident und treibende Kraft war Paul Tschudin. Dieser gab die Verantwortung 2005 weiter an Kurt Aeberli, welche die Geschicke des Vereins die nachfolgenden Jahre führte. 2006 konnte man bereits 78 Mitglieder zählen. Diese Zahl wuchs dann kontinuierlich an und belief sich bis 2019 auf insgesamt 213 Mitglieder. 60 davon sind inzwischen leider verstorben oder ausgetreten.



Bilder von
Oliver Hohl



Anton Scheiwiller führt
die Versammlung

Paul Tschudin und Kurt
Aeberli

Das «Schmuckstück»
erreicht Muttbach

Die letzten Jahre des 1000er-Clubs war durch die Verantwortung des geschäftsführenden Vizepräsidenten und Kassiers, Anton Scheiwiller geprägt. Dank ihm gelang es den 1000er-Club bis zur Jungfernfahrt erfolgreich «am Leben zu erhalten». So konnten auch in den letzten Jahren noch einmal neue Mitglieder gewonnen und Spenden generiert werden. Insgesamt konnte der 1000er-Club letztendlich CHF 640'000 an die Revision der HG 4/4 704 beisteuern. Dies ist ein stolzer Anteil von über 30 % an den Gesamtkosten.

Die Statuten sehen vor, dass mit der Jungfernfahrt der HG 4/4 704, welche am Dienstag, 25. Juni 2019 über die Bühne ging, das Ziel des 1000er-Club erreicht ist und der Verein aufgelöst werden soll. Der Einladung zur letzten Hauptversammlung und der Extrafahrt waren 89 Mitglieder und 47 Gäste gefolgt. Begrüssen durfte man auch 10 Mitglieder der ersten Jahre des 1000er-Clubs. Nach der Fahrt mit dem Diesellokomotiv von Oberwald nach Gletsch, fand diese letzte Hauptversammlung im Hotel Glacier du Rhone statt. Einen passenderen Ort gäbe es wohl nicht. Sowohl die statutarischen Geschäfte, wie auch die Auflösungsstraktanden konnten zügig und ohne Diskussion abgewickelt werden. Somit war die Geschichte des 1000er-Clubs per 30. Juni 2019 abgeschlossen.

Direkt anschliessend genossen die Mitglieder und Gäste das feine Mittagessen und unterhielten sich angeregt über die Vergangenheit, die Gegenwart oder auch über das, was die Zukunft wohl bringen wird. Dazwischen gab Kurt Aeberli seine Anekdoten zum 1000er-Club preis. Etwas später als der Fahrplan vorsah, durfte der 1000er-Club dann mit dem Extrazug, gezogen logischerweise von der HG 4/4 704, die Fahrt hinauf auf 2'160 Meter über Meer und weiter nach Realp geniessen. Eine grössere Genugtuung als das «Schmuckstück» in Betrieb erleben zu dürfen, gibt es wohl nicht.

Eine Erfolgsgeschichte ist nun definitiv Geschichte. Der 1000er-Club sagt allen herzlichen Dank, die sich in den letzten Jahren als Mitglied oder Spender engagiert haben. Alle Freunde von Dampflokomotiven, die auch zukünftige Revisionen von Furka-Dampflokomotiven direkt unterstützen wollen, haben mit dem neu gegründeten Verein «Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke» die ideale Möglichkeit sich weiter zu engagieren.



Nachwuchs für die Dampfbahn

Projekt Jugendförderung angelaufen

Von Mark Theiler

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke braucht dringend Nachwuchs. Die Gründergeneration ist in die Jahre gekommen und dahinter rücken nur wenige junge oder jüngere Leute nach. Nach einigen Einzelaktionen in der Vergangenheit soll die Jugendförderung nun gezielt und flächendeckend über die gesamte DFB-Struktur hinweg an die Hand genommen und vorangetrieben werden.

Hinter dem Projekt stehen Stefan Gretener und Claus Mayer von der Dieselcrew, beide mit je rund 20 Jahren DFB-Erfahrung zwar schon alte Hasen, aber altersmässig der mittleren Generation angehörend. Bei der Dieselcrew, die im Winter jedes zweites Wochenende in Realp an Fahrzeugen und Wagen arbeitet, seien eines Tages auch fünf Jugendliche dabei gewesen, erzählen die beiden Initianten des Projekts. Dabei habe sich auch die Frage nach der Betreuung der jungen Interessenten gestellt.

Daraus entstand, angestossen von der VFB-Sektion Innerschweiz, eine Initiative zur Jugendförderung über alle Sektionen und Bereiche und übers ganze Jahr hinweg. Inzwischen sind die Arbeiten dazu voll angelaufen. Nach der Zustimmung der Geschäftsleitung der DFB AG sind auch die administrativen Voraussetzungen geschaffen, um das Projekt an die Hand zu nehmen. Mit einem Flyer, der gezielt abgegeben werden kann, sollen Jugendliche im Alter ab 14 Jahren animiert werden, bei unserer Bahn mitzumachen.

Durch die Jugendgruppe sollen die Interessenten die Möglichkeit erhalten, die verschiedenen Facetten unserer Bahn kennen zu lernen, ohne sich gleich zu Beginn für eine spezifische Organisationseinheit oder Tätigkeit festlegen zu müssen. Vorerst soll das Projekt von erfahrenen DFBlern als Coaches begleitet werden. Stefan Gretener und Claus Mayer möchten aber, dass die Sache eine gewisse Eigendynamik bekommt. Will heissen, dass sich die Jugendlichen mit der Zeit selber organisieren. Sie sollen ihren eigenen Webseitenbereich bekommen und über ihre Tätigkeit berichten können. Für den Sommer 2020 soll ein eigenes Jugendprojekt auf die Beine gestellt werden.

Die Jugendförderung soll aber über das Rekrutieren von Nachwuchs für unsere Bahn hinausgehen. Stefan Gretener und Claus Mayer stellen sich vor, dass Jugendliche dank ihrer Freiwilligenarbeit auch einen leichteren Einstieg ins Berufsleben finden. Für ihre Tätigkeit erhalten die jungen Kräfte eine Arbeitsbestätigung nach den Standards von Benevol, der Dachorganisation für freiwilliges Engagement.

Jugendliche oder jugendliche Erwachsene, die an unserer Bahn mitarbeiten möchten, sind herzlich eingeladen, uns zu kontaktieren. Weiter suchen wir Kolleginnen und Kollegen, die Erfahrung in der Jugendarbeit haben (Pfadi/Jungwacht/Blauring, Jugendfeuerwehr, etc.), welche sich für unsere Idee engagieren möchten.

[Kontaktadresse: jugend@dfb.ch](mailto:jugend@dfb.ch)

Bilder von
Jürg Bolliger

links
Josia Schmid (18 Jahre) baut die elektrische Anlage des «Steam-Pub» Wagens WR-S 2027 auf.

Laurin Schmid (15 Jahre) und Simon Steiner (19 Jahre) schleifen den Altlack des Erste-Klasse-Mitteleinstiegs-wagen A 4167 an.





Aus der Abteilung Bau

Die Zeit vergeht im Fluge

Von Reto Brehm, Leiter Abteilung Bau DFB AG

Im Sommer 2010, konnte mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstückes Gletsch – Oberwald, der fahrplanmässige Bahnbetrieb auf der gesamten Bergstrecke aufgenommen werden. Sieben Jahre später, wurde in Realp das lang ersehnte Werkstattgebäude fertig erstellt, um den umfangreichen Lok- und Wagenpark kostengünstig und zeitnah unterhalten zu können. Oder in diesem Sommer konnte nach 13-jähriger Instandsetzung die erste HG 4/4 nach gründlicher Aufarbeitung durch die „Uzwiler“, in Oberwald feierlich eingeweiht und in Betrieb genommen werden. Nun verkehrt diese elegant auf ihrer neuen Heimstrecke über die Furka. Auch für die historischen Holzpersonenwagen aus Aarau konnten die notwendigen Geldmittel für eine sichere Abstellung im Winter und Sommer in einer genügend grossen Wagenremise in Realp gefunden werden und wird im Jahr 2020 fertiggestellt sein.

Aber wie sieht es mit der eigentlichen Infrastruktur, dem Bahntrasse, Mauern, Viadukten, Brücken und Tunnel aus? Auch diese Bauwerke haben eine interessante Entstehungsgeschichte mit viel Freude und Leid. Als Erinnerung einen kleinen Auszug der Zeitachse von der Entstehung dieser aussergewöhnlichen Bahnstrecke:



27.05.1910	Gründung der Furka-Bahngesellschaft (BFD) in Lausanne
22.06.1911	Baubeginn an der BFD-Trasse (Spatenstich in Naters)
25.09.1915	Durchstich des Furka-Scheiteltunnels (Muttbach–Furka)
16.05.1916	Lawinen zerstören die Steffenbachbrücke
02.12.1923	Konkurs der Furka-Bahngesellschaft (BFD)
17.04.1925	Neugründung der Furka-Oberalp-Bahn (FOB) in Brig
Sommer 1925	Rekonstruktion der Bahnstrecke Gletsch–Andermatt–Disentis
25.08.1925	Inbetriebnahme der neuen Steffenbach-Klappbrücke
01.09.1942	Feier der durchgehenden Elektrifizierung Brig–Disentis
Frühjahr 1947	Versand der Dampfloks HG 3/4 nach Indochina (Vietnam)
10.05.1955	Einsturz Furkareuss-Viadukt II (Wilerbrücke) wegen Pfeilerbruch
08.09.1955	Neubau der Wilerbrücke (Stahlverbund) beendet
09.06.1968	Letzte offizielle, durchgehende Dampffahrt Brig–Disentis
11.10.1981	Letzter FO-Zug befährt die Furka-Bergstrecke
22.03.1990	Erteilung der eidg. Konzession an die Gesellschaft Dampfbahn Furka- Bergstrecke (DFB)
31.10.1990	Ehemalige FOB-Dampfloks aus Vietnamtreffen in Hamburg ein.
11.07.1992	Aufnahme DFB-Fahrplanbetrieb Realp–Tiefenbach
30.07.1993	Aufnahme DFB-Fahrplanbetrieb Tiefenbach–Furka
14.07.2000	Eröffnung des Streckenabschnittes Furka–Muttbach–Gletsch
12.08.2010	Eröffnung der DFB-Strecke Gletsch–Oberwald, Furka-Bergstrecke wieder vollständig befahrbar.



Wann halten wir die Bahnstrecke fit und wie viele Stunden werden dazu benötigt?

1. Streckenunterhalt

Die 17 km lange Strecke liegt in einem sehr schwierigen topografischen Gelände, welches fast alle Einflüsse der Natur auf die Anlagen einschliesst (Lawinen, Felsstürze, Murgänge, Hochwasser, extreme Frosteinflüsse, etc.). Grundsätzlich gliedern sich die Arbeiten im Bereich Streckenunterhalt in folgende Etappen an:

November bis Mai: Planungsarbeiten, Unterhalt und Revisionen Dienstwagen, Baumaschinen

Mai und Juni: Schneeräumung auf der Strecke ca. 80'000 bis 100'000 m³ Schnee jährlich; Schneehöhen bis 18 m'; Rückgängigmachung Wintermassnahmen, Montage der Steffenbachbrücke.

Juni: Zustandsaufnahme der Anlagen (Gleisoberbau und Bauwerke); allfällige Reparaturen nach Schäden durch Lawinen, Felsstürzen oder Frost an Gleis und Bauwerken (sehr intensive Zeit der Abteilung Bau).

Juni bis Oktober: Ausführung des systematischen Unterhalts auf der Strecke am Gleisoberbau und an Bauwerken (Schwierigkeit: Arbeiten unter Betrieb).

Oktober: Wintermassnahmen auf der Strecke (verschliessen Tunnel, Leerung der Wasserfassungen, Verschliessen der Stationsgebäude, teilweise Demontage der Stellvorrichtungen bei Weichen und Demontage Steffenbachbrücke.

Die Dampfbahn ist verpflichtet, aufgrund der eidgenössischen Konzession, des Eisenbahngesetzes, der Vorschriften für die Eisenbahnen die Anlagen für die Sicherheit des Bahnbetriebes zu unterhalten.

Die schwierigen Geländebedingungen erfordern zudem regelmässige Kontrollen des Umgeländes:

- Felskontrolle und regelmässige Felsreinigungen durch ein Spezialisten Team
- Regelmässige Kontrolle der Bauwerke bei Fließgewässern (Unterspülung der Fundamente oder Widerlager)
- Beobachtung kritische Geländeabschnitte: Absenkungen Rutschungen etc.

- Beobachtung und Kontrolle Bauwerke (Bergdruck, Wassereintrich etc.).
- Die Leitung Bau bearbeitet den Risikoplan, welcher Risiken unserer Anlagen aufzeigt, aber auch entsprechende Massnahmen gegen diese Risiken aufzeigt.

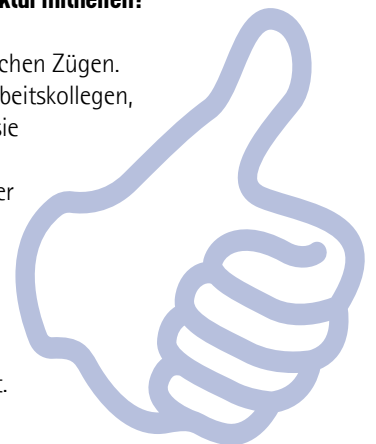
2. Durchschnittliche Jahresaufwendungen in Stunden

Die Aufwendungen gliedern sich wie folgt (exkl. Aufwendungen für Neuinvestitionen):

Planungsarbeiten	h	1'200
Räumungsarbeiten (Schneeräumung, Steffenbachbrücke, Wintermassnahmen)	h	4'950
Gleisoberbau	h	2'850
Trasseunterhalt (Entwässerung, Dämme-Einschnitte)	h	1'450
Bauwerke (Stützmauern, Brücken und Tunnels)	h	2'100
Übrige Anlagen (Wasserversorgungen, Drehscheiben, stationäre Krane, etc.)	h	800
Gebäude (Stationen, Magazine, Werkstätten, Depots)	h	350
Kabeltrasse-Kabelanlagen	h	300
Elektroanlagen (Stromversorgungen, Telekomanlagen)	h	750
Sicherungsanlagen (Sicherung Bahnübergänge, Blocksicherung)	h	350
Werkstattarbeiten (Materialbereitstellungen, Unterhalt Geräte, Werkzeuge etc.)	h	2600
TOTAL	h	16'500

Wie können Sie beim Erhalt der Bahninfrastruktur mithelfen?

- Fahren sie als Gast mit unseren historischen Zügen. Nehmen sie ihre Freunde, Nachbarn, Arbeitskollegen, Enkel und Grosskinder mit. Profitieren sie von unsern Gruppentarifen.
- Machen sie Mundpropaganda, da immer noch viele Personen nichts von unserer Dampfbahn gehört haben.
- Werden sie Aktionär und/oder Vereinsmitglied.
- Spenden sie via «Stiftung Furka-Bergstrecke» den Infrastrukturunterhalt.
- Leisten sie bei uns an der Strecke, in Aarau oder Uzwil «Freiwilligenarbeit».





Infrastruktur

Haben wir eine Mauer verloren?

Von Reto Brehm, Leiter Abteilung Bau DFB AG

Nach den diesjährigen Schneeräumungsarbeiten wurde am 20. Juni zwischen den beiden Altsennstafeltunneln I und II eine unter dem Lawinenschnee versteckte, abgerutschte Stützmauer entdeckt.

Zuerst hatte es auf dem Streckentrasse an dieser Stelle zirka einen 14 Meter hohen Lawinenkegel, der Mitte Mai entfernt werden musste. Dann fehlte Anfang Juni Schotter. Am 20. Juni entdeckte man, dass sich das Gleis einseitig senkte. Nun ging man auf den Grund dieser komischen Gegebenheiten und baggerte die flussseitige Schneewand weg und suchte die eigentliche Mauer, die nach den Plänen dort stehen sollte.

Bilder von
Manfred Willi

rechts

Mit dem Wegschmelzen des Lawinenkegels senkt sich das Gleis.

Eine Mauer wird gesucht.

unten

Die neue Mauer ist in den dahinter liegenden Felsen fest verankert

unten rechts

Erste Vorbereitungsarbeiten

Für die Abteilung Bau begann damit ein Wettlauf gegen die Zeit. Noch am gleichen Tag wurde die Reparaturplanung gemacht und die Schadstelle vom restlichen Lawinenschnee befreit und mit einer Betonschalung versehen. Dank dem Entgegenkommen des Kies- und Betonwerks Regli, welches für die DFB trotz Brückentag nach Fronleichnam öffnete, konnte die Schadstelle am Freitag, den 21. Juni gespriesst und betoniert werden.

Nach einigem Zittern konnte der erste Zug nach erfolgter Streckenfreigabe am 22. Juni auf die Strecke geschickt werden. Die definitive Steinverkleidung der Schadstelle oberhalb des Tunnels II ist noch pendent.





Raildays 2019 – «Freude herrscht»

Auftritt im Verkehrshaus Luzern

Von Beat J. Klarer, Marketing VFB

Welche älteren Personen erinnern sich noch an den Schiff-
libach anlässlich der Landesausstellung 1939 in Zürich oder
an die weltstärkste elektrische SBB Lokomotive der Ae 8/14
welche damals zum ersten Male dem Publikum präsentiert
wurde? Dies geschah genau vor 80 Jahren. Das Verkehrshaus
in Luzern würdigte die diesjährigen RailDays im Juni diesem
Jubiläum. Fast traditionsmässig wurde auch die DFB an diesen
Event eingeladen. Zum ersten Male durften wir unseren sehr
grosszügigen Auftritt zusammen mit den Sektionen Nord-
westschweiz, Aargau, dem ZV und der Stiftung realisieren. Mit
einem gewissen Stolz konnten wir ein neues Standkonzept
realisieren. Neue grossformatige Fotos aus den Werkstätten
Aarau und Uzwil sowie der neuen HG 4/4 704 bereicherten
den sehr professionellen Auftritt. Als zusätzlicher Schwer-
punkt wurden die Nachbildungen der Loklampen aus Aarau
dem interessierten Publikum zum Kennenlernen und zum Kauf-
en angeboten. Das Verkehrshaus lancierte auch in diesem
Jahr innerhalb der RailDays diverse Rahmenveranstaltungen.
Als Höhepunkt zeichnet sich ein Referat von alt Bundesrat
Adolf Ogi (Bild unten, zvg) über die Verkehrswege am Gott-
hard aus. Adolf Ogi ist ein wahrer Könnler der Rhetorik und ein
Zuhören macht wirklich «Freude herrscht». Unglaublich was
dieser Politiker in seinem Amt als Bundesrat damals bilateral
wie auch in Brüssel für die Schweizer Verkehrspolitik erreicht
hat. Hier nur ein Chapeau. Veranstaltungen der Art der Rail-
Days bilden die Basis für ausserordentlich gute Kontakte in
die Welt der Politik, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand.
Gerade für Institutionen wie die DFB sind Gespräche und
Kontakte dieser Art von äusserster Wichtigkeit und bilden
mancherorts einen wichtigen Türöffner in diversen Belangen.
An dieser Stelle sei allen Kollegen und Kolleginnen der DFB
Gruppe einen herzlichen Dank auszusprechen für den erfolg-
reichen Auftritt in Luzern, für das grosse Engagement sowie
für den tollen Teamspirit.



Werkstätte Uzwil

«Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke» auf Kurs

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien

50 Personen folgten der Einladung der Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke zur 2. Vereinsversammlung aufs Areal der Dampflok-Werkstätte Uzwil.

Unter der Leitung von Peter Bernhard, Präsident und ehe-
maliger Geschäftsführer der DFB AG konnten die statuari-
schen Geschäfte wie Jahresbericht, Rechnung und Budget
zügig abgewickelt werden. Auch der Bericht zu der Entwick-
lung der Mitgliederzahlen viel sehr positiv aus. Jakob Knöpfel
informierte anschliessend zu den aktuellen Arbeiten der
Dampflok-Werkstätte Uzwil. Zum Abschluss der Versamm-
lung durften die Anwesenden den interessanten Ausführun-
gen von Urs Züllig, Geschäftsführer DFB AG zur Saison 2019
zuhören.

Natürlich darf bei diesem Anlass auch der Blick in die Dampf-
lok-Werkstätte Uzwil nicht fehlen. So fand die Versammlung
bei einem Apéro und dem gegenseitigen Austausch unter
Gleichgesinnten zwischen Maschinen und Lokbestandteilen
einen gemütlichen Abschluss.

Die Dampflokfreunde sind auf Kurs. Das Projekt HG 3/4 Nr.
1 nach dem Abschluss der Revision HG 4/4 Nr. 708 kann
kommen. Weitere Informationen auf www.dfb.ch/dampflokfreunde



Bilder von
Hans Siegwart

Peter Bernhard, Präsi-
dent und ehemaliger
Geschäftsführer der
DFB AG

Die Bänke füllen sich



Wagenremise Realp

Das Gebäude wächst in die Höhe

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

Bereits vor der Grundsteinlegung am 1. Juni 2019 begannen die Baumeisterarbeiten am Gebäude der Wagenremise Realp. Nach der Erstellung der Streifenfundamente und der Bodenplatte werden nun die Wände des Gebäudes erstellt. Auch die Gleiszuführungen sind in Arbeit. Es fehlt noch ein kleinerer Betrag zur vollständigen Finanzierung.

Manfred Willi fuhr überraschend mit einem Bagger einen riesigen Stein mit dem Datum der Grundsteinlegung vor die Versammlung, um der Bedeutung des Anlasses Nachdruck zu verleihen. Fotos mit den Schlüsselpersonen und der Kassette bildeten den Höhepunkt. Besonders erfreulich war, dass Walter Willi, als geistiger Vater des Projektes, anwesend sein konnte.

Grundsteinlegung am 1. Juni 2019

Die Baumeisterarbeiten hatten bereits begonnen, als am Nachmittag des 1. Juni in einer schlichten Feier offiziell der Grundstein für die Wagenremise gelegt wurde. Nachdem es sich um einen Betonbau handelt, bildete eine Stahlkassette zur Aufnahme der wichtigsten Dokumente über das Projekt Remise symbolisch den Grundstein. Sie wird später am Gebäude befestigt. VR-Präsident Ernst Künzli, Geschäftsleiter Urs Züllig und der Leiter der Wagenwerkstatt Aarau Werner Beer drückten in ihren Ansprachen ihre Freude über das Projekt aus, das nun endlich in die Phase der Realisierung getreten ist. Sie dankten allen, die von der Planung über die Mittelbeschaffung bis zur Realisierung den Mut nicht verloren und die geschützte Unterbringung der wertvollen historischen Personenwagen damit ermöglicht haben.

„
Die Phase der Realisierung
hat begonnen.
“

Viel Beton und Eisen

Als erste Arbeiten am Gebäude wurden die massiven Streifenfundamente eingeschalt, die Armierungen eingebracht und dann mit Beton vergossen. Grosser Wert wurde von Anfang an auf gute Erdungsverbindungen gelegt, für den Potentialausgleich und um ein gutes Verhalten des Gebäudes in Bezug auf Elektromagnetische Verträglichkeit zu erzielen. Als interessantes Detail wurden auch Drainagerohre mit eingegossen, die später von oben angebohrt werden, um allfälliges Wasser aus den Gleisen abzuführen.

Bild von
Heinz Unterweger

Die Schlüsselpersonen des Projekts präsentieren stolz die Grundstein-Kassette (v.l.n.r.: Walter Willi – Projekt-Initiator, Manfred Willi – Bauleiter DFB, Patrick Suter – Projektleiter, Urs Züllig – Geschäftsleiter DFB, Ernst Künzli – VR-Präsident DFB, Werner Beer – Leiter Wagenwerkstatt Aarau)





Nach Fertigstellung der Fundamente wurde eine Schalung rund um die künftige Remise errichtet, die die Begrenzung für den anschliessend eingegossenen Remisenboden bildete. Daraufhin konnte mit der Erstellung der Schalungen für die Remisenwände begonnen werden. Zu Redaktionsschluss dieses Heftes sind die Arbeiten an den Wänden in Gang. Insgesamt sind die Arbeiten auf Plan, so dass die historischen Personenwagen den Winter 2019/2020 bereits darin verbringen werden.

Zur Remise führende Gleise

Mit Kräften der DFB wurden die Arbeiten an den Gleisen zur Remise weitergeführt. So wurden Gleise mit einer 200-Bar-Presse 0.5-Meter-weise auf einen Radius von 52 Metern gebogen. Die Verlegung der Gleise zur Remise läuft parallel zu den Bauarbeiten.

Finanzierungsziel noch nicht ganz erreicht.

Erfreulicherweise fehlen bis zur Erreichung des Zieles zur Deckung der geplanten Fremdkosten nur noch CHF 80'000. Wir hoffen sehr, dass weitere Spenden die bestehende Lücke bis zum Abschluss des Projektes schliessen werden. Allen bisherigen und künftigen Spendern für die Wagenremise Realp gilt unser herzlicher Dank.

Eine Lücke besteht auch noch bezüglich benötigten Materials: Für die Parkplätze entlang der Remise sind 300 m² Rasengittersteine vorgesehen. Wir hoffen, diese möglichst günstig beziehen zu können und sind für die Vermittlung mit möglichen Bezugsquellen dankbar. Kontaktperson: Manfred Willi, manfred.willi@dfb.ch

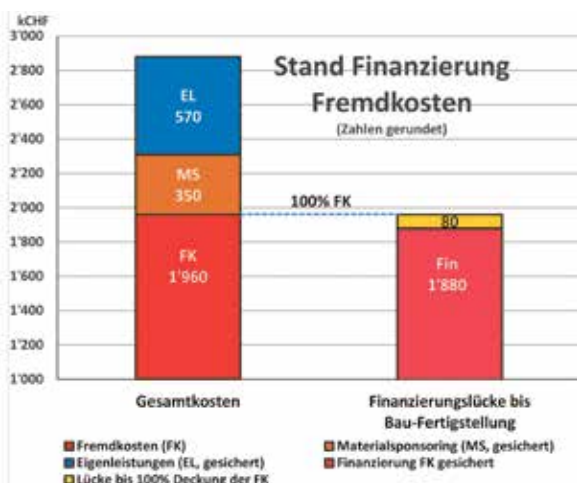


Bild von
Heinz Unterweger

Am Tag der DFB-
Generalversammlung
(29. Juni 2019) war die
Hälfte der Bodenplatte
der Remise bereits
betoniert. Vorderer
Bereich: Einstellhalle für
Maschinen.

Bild von
Manfred Willi

Mitte Juli waren die
Hallenwände zum Teil
eingeschalt, zum Teil
bereits betoniert





Ein vergessener Stollen

Das Bedretto-Fenster

Von Lorenz Degen

Bundesrat Roger Bonvin (1907-1982) träumte von einem "Alpendrehkreuz" in Oberwald. Schmalspurbahnen von Ost nach West und von Norden nach Süden sollten da ein zweites Olten bilden.

Gebaut wurde 1972-1982 der Furka-Basistunnel von Oberwald nach Realp, das Bedretto-Fenster war als südlicher Ast vorgesehen, wurde aus Kostengründen aber nicht als vollwertiger Eisenbahntunnel erstellt. Der Querschnitt ist mit 9m² etwa ein Drittel so gross wie jener des Furka-Basistunnels. Die Höhe und die Breite des ausgebrochenen Stollens betragen je etwa 3.00 Meter, die Länge 5.250 Kilometer. Eine kleine, elektrisch betriebene Stollenbahn mit Akku-Lokomotiven fuhr auf dem Bau-gleis mit einer Spurbreite von 76cm. Die Bahn holte das Ausbruchmaterial auf Lorenswagen zum Betonwerk auf dem Installationsplatz in Ronco. Fünf Kreuzungsstationen zu je ca. 100 Meter Länge befanden sich im Berg. Wegen schlechtem Unterbau (das Gleis lag einfach auf dem Ausbruchsmaterial) gab es immer wieder Zwischenfälle, erinnert sich Toni Ackermann, damals Bauleiter für den Abschnitt Oberwald-Rotondo: "Pro Woche hatten wir etwa ein bis zwei Entgleisungen."

Neues Felslabor der ETH Zürich

Heute rosten die Schienen vor sich hin. Stockfinster ist es in den ersten drei Kilometern hinter der Brandschutz-

tür, die zum Furka-Basistunnel führt. An manchen Stellen sind die Gleise unterspült, andernorts mit Schlick und Felsbrocken bedeckt. Die Temperatur liegt bei etwa 18 Grad, Luft zum Atmen gibt es genügend. Wegen extrem schlechten Fels musste bei Kilometer 4.080 ab Ronco eine Umfahrung gebaut werden, der grösste Teil des Tunnels führt jedoch kerzengerade durch soliden Rotondo-Granit. Im unteren, etwa zwei Kilometer langen Teilstück betreibt die ETH Zürich seit diesem Sommer eine Forschungsstation. In der ehemaligen Kreuzungs-Kaverne der Stollenbahn entsteht ein einzigartiges Felslabor, das vom Geologen Dr. Marian Hertrich geleitet wird. Zahlreiche nationale und internationale Forschungsprojekte im Bereich der Geothermie sind geplant.

Kein Ausbau geplant

Es sieht nicht danach aus, dass aus dem Bedretto-Fenster dereinst doch noch ein Eisenbahntunnel wird. Auch für Egon Gsponer, Leiter der Infrastruktur der MGBahn, hat der Stollen keine Funktion im Netzplan: "Vor einigen Monaten hat der Kanton Tessin wieder einmal angefragt, ob das Bedretto-Fenster zu einem Bahntunnel ausgebaut werden könnte. Aber für uns ist das kein Thema." Das einzige Fahrzeug, das durch das Bedretto-Fenster fährt, ist ein kleiner Lieferwagen. Gesteuert werden muss er nicht, die längs den Stollengleisen führende Betonkante dient als Spurführung. Fast wie bei der richtigen Eisenbahn.



Bilder von
Lorenz Degen

Im Bedrettofenster mit
der Stollenbahn

Das Portal in Ronco



Machen Sie was Grosses. Bewegen Sie mit uns die Dampfbahn

OPERATIVER UND ADMINISTRATIVER LEITER DEPOT REALP, Eintritt per sofort oder nach Vereinbarung, 80 bis 100%

Das können Sie bewegen.

- Sie leiten den Standort Depot Realp
- Sie arbeiten in Zusammenarbeit mit dem Leiter Werkstatt und stellen die Planung und Organisation sicher
- Sie unterstützen sequenziell den Leiter Bahntechnik und sichern die operative Synergie zwischen ZfW und Bau
- Sie planen die Einsätze der Fronarbeiter
- Sie führen Fronarbeiter in unterschiedlichsten Arbeiten zur Sicherstellung eines einwandfreien Funktionierens des Depots
- Sie führen Verhandlungen mit den Lieferanten, sind zuständig für das gesamte Bestell- und Anlieferungs-wesen sowie für allg. administrative Aufgaben
- Sie erledigen zusammen dem Leiter ZfW Optimierungsmassnahmen sowie Hilfsmittel und überarbeiten Prozesse im Sinne der Effektivität und Effizienz

Das bringen Sie mit.

- Sie verfügen über ein Fähigkeitszeugnis aus dem handwerklichen Bereich, oder eine vergleichbare Ausbildung/Weiterbildung im Bereich Personalführung, Organisations- und Prozessentwicklung und/oder lang-jährige Erfahrung in diesem Bereich.
- Sie übernehmen Führungsverantwortung und haben Freude daran, für ihre Mitarbeitenden optimale Rahmenbedingungen zu schaffen und zielführend-motivierend auf sie zu wirken.
- Zu den Eigenschaften, die Sie auszeichnen, gehören insbesondere Selbstständigkeit, Belastbarkeit sowie ein hohes Mass an Eigeninitiative und Verantwortungsbewusstsein.
- Sie bringen zudem gute PC-Anwender-Kenntnisse mit administrativen Fähigkeiten
- Führerausweis Kat. B, Robuste Gesundheit

Noch Fragen?

Bewerbung: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG // Abteilung ZfW // Postfach 15 // 6490 Andermatt // zfw.leiter@dfb.ch
Zur Stelle: Mark Steiner // Leiter Zugförderung und Werkstätten ZfW // +41 78 666 33 22

LEITER/IN BAHNTECHNIK. Realp, Eintritt per sofort oder nach Vereinbarung, 60%

Das können Sie bewegen.

- Sie führen Fronarbeiter im Bereich Bahntechnik. Sie setzen sie optimal und kostenbewusst ein.
- Die Einhaltung der Arbeits- und Baustellensicherheit gehört zu Ihrer Führungsverantwortung.
- Sie erstellen Kostenschätzungen und stellen termingerechte Arbeitsvorbereitungen von Unterhaltsaufträgen sicher.
- Das Erstellen der Arbeitsvorbereitung, der Sicherheitsdispositive und der Sicherheitschecks ist ebenfalls Teil Ihrer Aufgaben.

Das bringen Sie mit.

- Sie verfügen über ein Fähigkeitszeugnis aus dem handwerklichen Bereich, der Elektro- oder Tiefbaubranche oder eine vergleichbare Ausbildung sowie eine Weiterbildung im Bereich Personalführung und/oder lang-jährige Erfahrung in diesem Bereich.
- Sie möchten Führungsverantwortung übernehmen und haben Freude daran, für ihre Mitarbeitenden optimale Rahmenbedingungen zu schaffen und motivierend auf sie zu wirken.
- Zu den Eigenschaften, die Sie auszeichnen, gehören insbesondere Selbstständigkeit, Belastbarkeit sowie ein hohes Mass an Eigeninitiative und Verantwortungsbewusstsein.
- Sie bringen zudem gute PC- Anwenderkenntnisse mit sowie den Führerausweis Kat. B.
- Gute Gesundheit mit einem uneingeschränkten Hör- und Sehvermögen runden Ihr Profil ab.

Noch Fragen?

Bewerbung: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG // Abteilung Bau // Postfach 15 // 6490 Andermatt // bau.leiter@dfb.ch
Zur Stelle: DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG // Reto Brehm // Abteilung Bau // Leiter Bau // Postfach 15 // +41 79 238 92 43

Eine feine Sache – ist im Wallis ein Must

Walliser Teller

Ausgesucht von Ruedi Traub, Redaktor



Der Ursprung des Walliser Trockenfleischs besteht in der Notwendigkeit von früher, lang haltbare Vorräte anzulegen. Das Fleisch wurde luftgetrocknet – diese Tradition aus dem 14. Jahrhundert wird bis heute beibehalten und verleiht den getrockneten Fleischwaren ihren unvergleichlichen Geschmack. Dazu gehört, je nach Vorrat

- luftgetrockneter Walliser Rohschinken
- luftgetrocknetes Walliser Trockenfleisch
- luftgetrockneter Walliser Speck
- Hauswurst
- Hobelkäse
- Silberzwiebeln
- Cornichon
- Tomaten
- Nüsse

und natürlich Roggenbrot und ein Glas Weisswein

Realp – Tiefenbach im Sommer

Wanderung mit zwei möglichen Zielen

Von Ruedi Traub, Redaktor

Es gibt mehrere Möglichkeiten, die Gegend rund um Realp zu erkunden, die mit Picknick und diejenigen mit Restaurant. Letztere muss allerdings hart erarbeitet werden. Die Wanderung ist im T2 und zudem eine logistische Herausforderung in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel.

Wir durchschreiten, vom Bahnhof oder Parkplatz kommend, das Dorf, zweigen beim Hotel „Des Alpes“ zu Werkstatt und Bahnhof unserer Bahn ab und folgen anschliessend dem Wanderweg Richtung Tiefenbach. Bald schon überqueren wir zum ersten Mal die Passstrasse (Vorsicht: Rasch fahrende Zweiräder mit und ohne Motor) dann noch zweimal und erreichen den Punkt 1861. Nun sind rasch bei Chalt Herbrig kurz vor der Station Tiefenbach. Hier die erste Entscheidung: Rückkehr nach Realp oder weiter zur Station und warten auf die Dampfbahn nach Realp oder Oberwald.

Meine Empfehlung: Noch etwas weiter gehen und den Zickzackweg (steil) zum Hotel-Restaurant Tiefenbach unter die Füsse nehmen (Schwierigkeitsgrad T2). Im Restaurant wird man freundlich von den Gastgebern emp-



fangen und gekonnt gepflegt.

Weiter mit dem Postauto nach Realp oder nach Oberwald.

Aufstieg von Realp nach Tiefenbach ca. 2 Std.

Von Tiefenbach zum Hotel-Restaurant Tiefenbach nochmals eine gute Stunde.

Rückkehr von Tiefenbach nach Realp über Laubgäden gute zwei Stunden.

Postauto ab Tiefenbach 1601 Uhr Richtung Oberwald

Dampfbahn Tiefenbach – Oberwald 1140 Uhr, 1440

Tiefenbach Realp 1227 Uhr, 1558 Uhr, 1628 Uhr, 1701 Uhr

Achtung: Das Postauto fährt jeden Tag, unsere Bahn nur Fr – So und von Mitte Juli bis Mitte August jeden Tag.

Es gibt ein Fahrplanbüchlein (gratis) „Pässefahrten Zentralalpen“.



Rapport intermédiaire sur la saison 2019

Luttes et célébrations

Par Urs W. Zülig, directeur DFB SA, texte traduit par Jean-Pierre Melchner

La maîtrise des difficultés et des situations inattendues sont du pain quotidien au DFB. Cette année les frictions sont intervenues de manière particulièrement fréquente. Il ne faut toutefois pas oublier le côté réjouissant : c'est ainsi que la pose de la première pierre de la remise des wagons à Realp, la course inaugurale de la HG 4/4 704, ou la fête des collaborateurs avec course nocturne en train à vapeur à la Furka ont été des moments épatants de célébration.

Début de saison réussi d'un cheveu.

Cette année le lancement de la saison n'a tenu qu'à un fil, respectivement à la disponibilité du béton. Après la découverte, le jeudi précédant le début de la saison, d'un mur de soutènement écroulé caché sous une avalanche, ce fut le début d'une course contre la montre pour la division "construction". Le même jour la planification de la réparation était effectuée et l'emplacement du dommage planchéié. Grâce à la complaisance de l'entreprise "Graviers et bétons" Regli à Zumdorf, qui est restée ouverte pour le DFB malgré le pont de la Fête-Dieu, l'emplacement du sinistre a pu être étançonné et bétonné. Après quelques frissons, le premier train a pu être envoyé - après le feu vert pour le tronçon - ponctuellement à 10:20. La sécurisation définitive de l'endroit en amont du tunnel II nécessite encore quelques mesures complémentaires.

Combat contre la neige

Après un déblaiement long et pénible de la neige, le manteau blanc ne voulait cette année pas s'avouer si facilement vaincu et empêcha la circulation des trains jusqu'à fin juin. Le dimanche 29 juin, le train circulant en sens contraire fut contraint de s'arrêter vers le tunnel II, sans avoir la moindre chance de déblayer la neige par ses propres moyens. Les trains suivants (le train principal sur le chemin du retour et le train spécial du club des 1000 avec la locomotive 704) furent arrêtés à Gletsch à titre préventif, et la locomotive diesel mise à disposition dans l'éventualité d'un dépannage du train bloqué. Grâce à l'intervention de Stephan Stauber, présent par hasard sur les lieux ce dimanche après-midi, la voie a pu être déblayée à l'aide d'une pelle mécanique et les 3 trains ont pu rejoindre Realp avec des retards variables.

Manque de personnel

Des manques de personnel ont dû être enregistrés dans différents secteurs avant et en cours de saison. Ces absences

non prévues, en partie à court terme, principalement pour des raisons de santé, ont posé et posent encore actuellement de gros défis aux responsables et chefs des groupes et secteurs touchés.

Fréquentation et état des réservations

A la fin du tiers de la saison le taux d'occupation se situe au même niveau que l'an passé. Les réservations laissent augurer un nombre de passagers identique à celui de l'année précédente.

Sur la bonne voie: notre bijou HG 4/4 704

Avec un temps magnifique et des conditions de température très élevées, la HG 4/4 704 décorée a fêté le mardi 25 juin sa course inaugurale. Après la découverte de la plaque commémorative sur le bloc cylindres d'une HG 4/4 à la gare de Realp, les collaborateurs des ateliers d'Uzwil et leurs donateurs eurent le privilège d'effectuer le trajet de Realp à Oberwald le matin. Après le baptême de la locomotive à Oberwald, la Fondation Ligne sommitale de la Furka et ses sponsors effectua le voyage de retour à Realp via Gletsch. En raison du nombre importants de participants, il fallut constituer 2 trains, avec changement de locomotive en chemin, afin que tous les participants puissent jouir au moins une fois du bruit typique de l'échappement de la HG 4/4 704. Entre-temps, la HG 4/4 704 peut être admirée régulièrement en train de tracter les convois à l'horaire - en semaine en principe au départ de Realp à 10:20, en fin de semaine devant le train en sens contraire. De plus les courses de juillet ont été utilisées intensivement pour l'instruction du personnel sur la nouvelle locomotive. Les détails de ses engagements prévus figurent sur le site du DFB (onglet n° 2).

Événement public le 31 août 2019 à Gletsch avec la locomotive à vapeur HG 4/4 704.

Le nouveau cheval de parade du DFB AG - la locomotive HG 4/4 704 - sera fêtée avec grand panache le samedi 31 août à Gletsch. La locomotive tractera un train spécial pour Gletsch et sera donc un moyen idéal de rejoindre la fête depuis Realp. Afin de donner aussi l'occasion d'un trajet aux hôtes venant d'Oberwald, et de leur permettre de jouir de la sonorité unique du système de crémaillère Winterthur, elle roulera ensuite jusqu'à la station Furka et retour à Gletsch. A côté de la locomotive 704 il y aura à Gletsch les attractions suivantes: musique, rencontre d'Oldtimers, stand de vente



pour produits locaux, offres de restauration par le Glacier du Rhône, possibilité de courses avec un car postal historique et bien d'autres choses encore. Le programme de la fête est imprimé au dos de la couverture de ce numéro et peut être téléchargé depuis le site internet du DFB. Donc... rendez-vous le 31 août à Gletsch.

Un sujet de réjouissance: la remise des wagons à Realp avance.

Qui vient cet été au DFB à Realp ne peut s'empêcher de voir le chantier, qui domine tout, de la remise des wagons. La construction en béton armé de l'entreprise Vanoli a progressé de manière spectaculaire pendant l'été et le gros œuvre devrait être achevé jusqu'à la parution de ce numéro. Parallèlement à cela, le groupe "construction" du DFB réalise le faisceau de voies et les conduites nécessaires y relatives. Dès que la remise sera prête à l'exploitation, les voies y seront posées provisoirement, afin que les précieux wagons puissent passer l'hiver 2019/2020 à couvert. Vous trouvez les détails et les images des travaux dans l'article de Heinz Unterweger à la page 16, en allemand.

Au sujet du travail volontaire

Le salaire des travailleurs volontaires, c'est la reconnaissance et l'estime. Ceci motive et stimule les performances les plus élevées. Les travailleurs volontaires ont aussi à chaque instant la possibilité de renoncer à leur collaboration, quand la frustration l'emporte. Soyons donc attentifs ensemble à notre comportement et à la manière dont nous nous comportons avec autrui, afin que, pour chacun, la joie de collaborer à notre projet commun du chemin de fer à vapeur de la Furka prédomine constamment.

Nouvelles relatives au personnel

Comme cela a déjà été communiqué par d'autres canaux, le conseil d'administration a nommé Josef Hamburger comme nouveau directeur et successeur d'Urs Züllig au 1.1.2020. Il se présentera le moment venu. Sur la base des démissions enregistrées, le DFB est à la recherche de collaborateurs avec statut de salariés dans les secteurs ZfW (conduite des trains / ateliers) ainsi que la division "construction". De plus amples détails figurent dans l'annonce en page 19, en allemand. Nous comptons sur votre aide pour repourvoir ces postes clés importants de notre organisation de volontaires, par exemple en contactant des personnes qualifiées ou en transmettant l'annonce susmentionnée.

Le train DFB circule jusqu'au 6 octobre

Au moment où paraîtra ce fascicule la saison d'exploitation du DFB touchera à sa fin. Pour ceux qui n'ont pas encore réalisé leurs promesses et montré notre chemin de fer à leurs amis et connaissances, ou n'ont pas encore vécu la première saison de mise en circulation de la HG 4/4 704, il reste quelques fins de semaines pour le rattrapage. Alors n'hésitez pas et planifiez une sortie d'automne à la Furka. Bien du plaisir.

Pour la deuxième fois de suite : le DFB dans les chiffres noirs

Assemblée générale de la Société Anonyme

Texte traduit par Eric Gassmann

La Ligne Sommitale de la Furka (DFB) a pu augmenter le nombre des passagers l'année dernière dans pratiquement tous les domaines et, pour la deuxième fois, après 2017, afficher des chiffres noirs. D'une manière générale, l'année 2018 a été pour le DFB très fructueuse, comme annoncé lors de l'assemblée générale dans la salle de réunion d'Oberwald VS le 30 juin.

Il faisait un temps du tonnerre (au sens figuré) le 29 juin dans les Alpes. Lorsque la canicule dans les agglomérations, avec des températures excédant 30 degrés, a atteint des sommets, en altitude on a joui d'un temps agréable. Une partie des gens présents à l'assemblée ont profité de cette occasion et se sont fait transporter par le train d'actionnaires de Realp à Oberwald.

Naturellement le train a été tracté par le nouveau colosse du DFB, la HG 4/4 No. 704. Les actionnaires ont pu constater avec quelle force cette locomotive est capable de parcourir le trajet. A l'assemblée étaient présents 239 actionnaires, représentant 48'203 actions, correspondant à 16.46 pour cent des actions émises.

Un été chaud augmente le nombre de passagers.

Avantagé par un été idéal, le nombre des passagers des trains à vapeur du trajet Realp jusqu'à Gletsch a augmenté de 12 pour cent, a rapporté le directeur Urs Züllig. La moyenne des passagers par train a augmenté à 100 personnes, contre 86 l'année d'avant. L'occupation a augmenté de 8 pour cent, de 56 à 64 pour cent. Le chiffre d'affaires des trajets de charter a augmenté de pas moins de 61 pour cent !

Le nombre de passagers de 1ère classe a augmenté de 11 pour cent. Le record de l'occupation était le train 13:50 d'Oberwald avec un taux d'occupation de 73,6 pour cent. Le taux d'occupation du train de 10:45 d'Oberwald était aussi important avec une occupation de 38 pour cent. De manière générale, le taux d'occupation depuis Oberwald était plus important que depuis Realp.

La saison englobait 70 jours d'exploitation. Lors des journées hors service ont circulé 63 trains de chantier, y incluant les trajets exécutés pour dégager la neige. Lors de la manifestation « 100 ans César Ritz », le DFB a pour la



première fois effectué un trajet sans « sécurité de train », avec une autorisation exceptionnelle.

Le bénéfice de l'année est presque le même qu'en 2017.

La DFB SA pu clôturer 2018 pour la deuxième fois avec un résultat financier positif – et ceci sans subventions ni indemnités. Le résultat de l'année s'élève à 15'679 francs, presque égal à celui de 2017. D'une manière substantielle y ont contribué l'augmentation des revenus du trafic régulier et des charters ; mais aussi les revenus des branches souvenirs et gastronomie ; et encore une maîtrise accrue des coûts.

D'une manière générale, les responsables, avec à leur tête le président du conseil d'administration Ernst Künzli, peuvent contempler une année forte en événements. Cela commençait en juin avec l'arrivée et la mise en circulation de la nouvelle locomotive HG 4/4 No. 704, laquelle est active depuis le début de la saison 2019 dans les horaires réguliers. Durant l'été 2018, l'exploitation à la vapeur a dû être interrompue – resp. changée en traction diesel – entre Gletsch et Oberwald pendant 31 jours à cause de la sécheresse et du danger d'incendie de forêt.

Le directeur d'exploitation Urs Züllig a aussi parlé des perspectives de la saison 2019. On a formulé des buts bien précis sur la stratégie de marché, le premier rangement des wagons dans la nouvelle remise à Realp, plusieurs renouvellements de personnel et un résultat réjouissant des affaires financières. Et la HG 4/4 No 704 doit agir comme principale attraction dans l'occupation des trains. Un but a déjà été atteint : La concession d'exploitation a été prolongée jusqu'à la saison 2024, donc pour 5 ans.

Nouveau chef d'exploitation

Le Train à Vapeur de la Ligne sommitale de la Furka a dû chercher un nouveau chef d'exploitation. Urs Züllig renoncera à sa charge à la fin 2019 après 8 ans d'activité. Son successeur s'appelle Josef Hamburger, originaire de Rengg (Entlebuch) et commencera son mandat le 1er janvier 2020. Il est professionnellement actif dans la direction d'une banque régionale et a la chance – ce qui est heureux pour notre train – de pouvoir gérer son temps et son lieu de travail assez librement. Il sera progressivement introduit dans son job pendant cette saison par Urs Züllig.

3 nouveaux conseillers d'administration



A l'occasion de l'assemblée générale, il y a eu dans le conseil d'administration du DFB SA trois changements. Le vice-président Franz Kissling (Berne), Oskar Brodmann (Hinwil) et Robert Frech (Würenlingen) ont donné leur démission du conseil d'administration du DFB SA. MM. Kissling et Brodmann siégeaient depuis 2014 et Frech depuis 2015.

L'assemblée générale a élu en tant que nouveaux membres du conseil d'administration les personnes suivantes : Jürg Schönig (Zürich), 66 ans, est électro-ingénieur ETH et a travaillé chez BBC/ABB, aux CFF et chez Stadler Rail. Depuis 2014 il travaille au RhB, comme Consultant Senior pour le matériel roulant.

Jürg Wiederkehr (Däniken), 76 ans, est aussi électro-ingénieur ETH. Il fait partie depuis 2013 de la direction du DFB SA et est chef Controlling, ainsi que responsable de projets exigeants.

Stephan Kohler, 74 ans, est ingénieur agronome de profession. Il a été actif dans le marché de gros et de détail, et avait dans l'armée le rang de colonel. Depuis 2014 il est conseiller en management. Il est le nouveau représentant de l'Association Ligne Sommitale de la Furka et remplace Robert Frech, lequel a démissionné comme président du comité central de l'ALSF, et par conséquent aussi du conseil d'administration du DFB SA.

Le président du conseil d'administration Ernst Künzli (Richterswil) et les autres membres: Peter Bürki (Benglen), Pierre-Philippe Durussel (Granges/Veveyse), Walter Knoblauch (Bad Bellingen D), Peter Lerch (Köniz) et Theo Stolz (Tramelan) ont été confirmés dans leurs fonctions pour 3 ans supplémentaires.



Remise à wagons de Realp

Le bâtiment prend de la hauteur

Par Heinz Unterweger, responsable de communication de VFB Aargovie, et Urs Züllig, directeur du DFB SA. Texte traduit par Jean-Jacques Mäusli.

Les travaux préliminaires concernant la construction de la remise des wagons de Realp avaient déjà été entrepris au moment où la cérémonie «Pose de la première pierre» a eu lieu, en date du 1er juin l'après-midi. Les fondations et la pose de la dalle achevés, ce seront les murs et parois qu'ils faudra édifier et finaliser. La mise en place des voies conduisant au dépôt sont en cours. Il ne manque que plus qu'un petit montant pour assurer le financement de la construction.

Pose de la Première Pierre le 1er juin 2019

C'est l'après-midi du 1er juin, alors que les premiers travaux avaient déjà débuté, que fut organisée une modeste partie officielle pour la pose de la première pierre de la remise. A cette occasion, une cassette en acier a été confectionnée, destinée à contenir les plus importants documents à propos du projet «Remise»; elle sera scellée dans la construction du bâtiment plus tard. Au cours de leurs allocutions, le président du CA Ernst Künzli, le directeur Urs Züllig ainsi que le chef de l'atelier des wagons d'Argovie Werner Beer ont exprimé leur satisfaction au sujet d'un projet enfin entré dans sa phase de réalisation. Ils ont remercié tous ceux qui, de la planification, via la quête de dons, jusqu'à la finalisation, n'ont pas perdu espoir; ce qui permettra de mettre à l'abri ces précieuses voitures historiques.

Surprise dans l'assemblée lorsque Manfred Willi est apparu à bord d'une machine de chantier, transportant un gros caillou portant la date de la pose de la première pierre, afin de marquer dignement cet événement. Important moment de la fête, les photos prise avec les personnalités présentes ainsi que «la cassette». Particulièrement réjouissant que Walter Willi, père spirituel du projet, ait également pu être présent.

Beaucoup de béton et de fer

Le premier travail inhérent à la bâtisse, la pose de solides fondations, recouvertes ensuite d'une dalle de béton armé faisant corps avec le sol. Un aspect important, l'horizontalité et la mise à terre de la structure. Autre détail intéressant, la pose de tuyaux de drainage permettant l'évacuation de l'eau qui pourrait inonder les voies.

Le parterre étant terminé, il faut ériger une coque qui, scellée, en délimite la surface.

Les travaux de recouvrement en béton de cette structure sont actuellement en cours. L'avancement des travaux se déroulant selon la prévision, le chantier pourra être achevé dans les temps. Cela permettra de ranger les voitures historiques, afin qu'elles puissent passer l'hiver 2019-2020 à l'abri et au sec.

Les voies conduisant à la remise.

Avec l'aide de la main d'œuvre du DFB il a été possible de poursuivre la mise en place des voies conduisant à la remise. L'utilisation d'une presse de 200 bar a permis d'obtenir des rails avec un rayon de courbure de 52 m. La pose de ces voies se déroule en parallèle avec les travaux de construction.

L'objectif financier n'est pas tout à fait atteint.

Il est réjouissant de constater qu'il ne manque à ce jour que CHF 80'000.- pour couvrir les coûts de construction prévus. Nous espérons beaucoup que de nouveaux dons permettront de combler ce manque d'ici la fin du projet. Un chaleureux merci aux donateurs, anciens et futurs, pour leurs dons en faveur du dépôt des wagons.

Encore une requête au sujet du matériel désiré: Comme place de parc, il est prévu de poser 300 m² de «béton gazonné» autour de la remise. Nous espérons pouvoir trouver ces «Rasengittersteine» (grilles de béton) à un prix abordable. Merci à d'éventuels «informateurs/trices». Personne à contacter:

Manfred Willi, manfred.willi@dfb.ch

Dons:

Les dons pour contribuer à la réalisation du dépôt de rangement des wagons à Realp peuvent être adressés, avec mention: «Wagenremise Realp», à: PostFinance, Konto 50-70149-3



Semaine 29, du 15 au 20 juillet à Realp

Compte-rendu de la semaine de travail 2019

Rédaction par HerrW Von Stadt

Dimanche soir, le temps est gris et pluvieux à Realp, ce n'est pas de bon augure pour la semaine. Cette année, nous sommes dix, avec des arrivées échelonnées. Nous retrouvons huit «anciens» qui sont: Pierre-Alain Bossel, Brigitte Bauco, Hervé Deville, Jean-Pierre Lamaudière, Florian Wünsche, Pascal Nectoux, deux «spécialistes végétation» de la Section Nordwestschweiz: Eugen Lindegger et Markus Zinggere et Stefan Studer... sans oublier une nouvelle «froni» Franca, compagne de Pascal.

Nous sommes tous en résidence au Touristenlager du Gemeindehaus de Realp. Nous avons été accueillis par Philippe Roessinger, chargé de l'organisation de la semaine de travail depuis 2012. Nous aurons principalement une activité «végétation» entre le passage à niveau de Muttbach et Gletsch. Pour ce faire nous serons constitués en un seul groupe sous l'autorité de Markus.

Les horaires sont rappelés: déjeuner à partir de 06h45, rassemblement dans le local de la Kantine avec Manfred Willi qui précisera les travaux à exécuter à 07h30, pour un début d'activité à 08h00. Repas de 11h30 à 13h30, heure

de départ pour les chantiers. Fin de la journée à 17h30 à Realp. Les neufs fronis travailleront de concert en décalé pour nettoyer soigneusement les caniveaux. Un groupe comprenant Brigitte, Jean-François, Florian et Hervé et un deuxième composé de Pierre-Alain, Markus, Eugène et Stefan assistés par Hansjörg Häfliger qui assure la protection du chantier.

Après avoir chargé les outils à la remise de Gletsch, sous l'œil attentif du nouveau responsable végétation – Pius Gwerder ayant succédé à Charles Müller – nous remontons à Muttbach Belvédère et redescendons le long de la voie en direction de Gletsch. Le travail consiste à nettoyer à fond le caniveau en le débarrassant de tous les végétaux ayant poussé, ainsi que des pierres ou sables vagabonds. Minutie et efficacité sont de rigueur.

Astuce trouvée par l'un d'entre-nous: utiliser l'eau de ruissellement venant de la montagne pour la faire courir dans le caniveau à sec, car situé juste après un regard. Une bâche pliée et soutenue par des outils à manche et des tiges trouvées sur place, l'ensemble bien calé avec des pierres et le





tour est joué! L'eau irrigue le caniveau. Mais l'intervention se fait avec les chaussures... dans l'eau! À toute chose malheur est bon car l'aspect du caniveau est bien plus attrayant qu'en laissant de la boue.

Mardi, poursuite de l'activité de la veille avec une fin de journée à une trentaine de mètres de l'émissaire du «caniveau haut», le premier lors de la construction avant que la ligne ne soit transformée. Markus et Eugène sont occupés à traiter les voies depuis Muttbach Belvédère jusqu'à Gletsch. Mercredi, la routine... réveil à six heures quinze. Poursuite de l'activité de la veille avec nettoyage soigné du caniveau jusqu'au ru sous la voie, pk 49,3.

Markus et Eugène poursuivent le traitement des voies entre Gletsch et Oberwald. Florian souffrant a pris rendez-vous chez un médecin à Andermatt qui lui a recommandé le repos et un traitement approprié. Florian est donc revenu à la Gemeindehaus et nous l'avons retrouvé au retour. Il espère pouvoir rester jusqu'à la fin de la semaine mais sans faire d'efforts compte tenu de son état. Drôle de jour anniversaire!

Fin de nos travaux de la journée au pk 49,2 environ juste avant le mur de soutien, première courbe après le passage à niveau. Cette fois ci, pas d'eau pendant les travaux, car caniveau sans pierres, mais avec terre et végétation. Les touffes d'herbe résistent.

Jeudi, moutons et chèvres montent à l'Alpe comme l'an dernier! Florian se repose sagement afin de retrouver toute sa

vitalité, ouf! Poursuite de l'activité de la veille avec nettoyage soigné du caniveau jusqu'au pk 49,0. La végétation est bien accrochée et les «mottes d'herbe» sont récalcitrantes... et il ne faut pas faire de trous! Pascal retrouve les activités bien connues et Franca découvre les lieux et les travaux. Orage en fin de journée, mais comme nous étions au bar de l'hôtel Post, pas de problèmes...

Vendredi, départ à 07h35 pour le lieu de travail au Pk 47,2. Florian est revenu parmi nous, il «remonte la pente»! Le matin, poursuite de l'activité de la veille avec nettoyage soigné du caniveau jusqu'au passage à niveau (Pk 48,9), puis avant le déjeuner de 12h30, nous nous engageons à partir du pk précédent et irons jusqu'au 48,650, juste avant le chemin de randonnée.

Samedi, nous restons à sept. Vers 18h00 nous retrouvons Philippe Roux et Philippe Roessinger dans la salle pour un compte rendu oral de la semaine et les informations de Philippe Roessinger concernant les remerciements de Manfred Willi. Le président, présent, joint ses remerciements à ceux du DFB. Il nous révèle le lieu du repas, le restaurant Krone à Hospental. Dimanche, nous allons emprunter le train de 10h15 au départ de Realp!

Merci - au nom de tous - aux organisateurs pour cette semaine d'activité. Ces remerciements vont également au Comité de la Section Romandie ainsi qu'à Philippe Roessinger, pour la coordination de cette semaine de travail. À l'an prochain, si tout va bien!

Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Organisation

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

Mitfahren

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

Mitglied werden

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

Mitarbeiten

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

Aktien kaufen

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

Spendemöglichkeiten

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

Spendenkonto Schweiz:

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

Spendenkonto Deutschland:

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

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

Mehr wissen

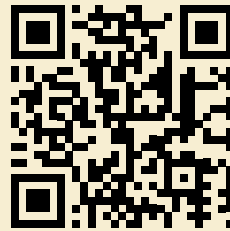
www.dfb.ch ist die Internet-Seite der Dampfbahn



Informationen zu den VFB Sektionen

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

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



Aargau

VFB-Sektion Aargau, Rohrerstrasse 118,
CH-5000 Aarau, vfb-aargau@dfb.ch
Heinz Unterweger, Kommunikation
Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

AGENDA

Sa 7. Sept. und So 8. Sept. 2019	Grossbahnfest Zulauf, Schinznach-Dorf	Harald Salzmann	079 357 23 58
Do 26. Sept. bis So 29. Sept. 2019	MAG Markt Aarauer Gewerbetreibender, Aarau	Zentralverein	
Mo 30. Sept. bis Fr 4. Okt. 2019	Furka-Arbeitswoche 3	Jürg Morf	062 291 11 40
Sa 5. Okt. 2019	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	079 357 23 58
Mo 14. Okt. bis Fr 18. Okt. 2019	Furka-Arbeitswoche 4	Jürg Morf	062 291 11 40
Mo 28. Okt. bis Fr 1. Nov. 2019	Furka-Arbeitswoche 5	Jürg Morf	062 291 11 40

Der Personenwagen BD 2503 nähert sich der Fertigstellung

Die Arbeiten konzentrierten sich seit dem Jubiläumsfest auf den BD 2503, der B 4231 musste warten. Dafür hat man beim BD bereits den Eindruck, dass er bald seine Reise nach Realp auf dem Tieflader antreten kann. Dies ist im September geplant.

Im Passagierabteil ist tatsächlich bereits alles fertig: Sämtliche Deckleisten der Wände sind montiert, die Bänke eingebaut, die Fenstertischli montiert, die Storen sind betriebsbereit und die Gepäckablagen eingebaut. Auch die Abteiltüren sind fertig und sogar die Feuerlöscher sind bereits an ihrem Platz.

Auch von aussen sieht der Wagen fast fertig aus. Die Aussenbleche sind beschriftet und grossteils montiert, die Gepäckttore weitgehend eingepasst und auch das Dach mit den Dachrinnen ist fertig und abgedichtet. Bei der Aussenverkleidung fehlen noch die Deckprofile. Die Plattform-Schutztüren warten noch auf den Einbau und unter dem Wagenboden ist die Verrohrung der Dampfheizung noch fertig zu stellen.

Weitere Pendenzen sind Anpassungen an der Wagenfederung und den Achsen, die Fingerschutz an den Türen, die Montage der Dachlüfter und der Beleuchtung, die Einbauten für das Dienst- und Rollstuhl-Abteil sowie die Anbrin-



gung der Hilfsmittel für den Zugchef und für Rettungen. Es gibt also noch einiges zu tun, aber auch dieser Wagen wird ein Bijou ... mit Geburtsjahr 1914.

Wassergräben, Löschzugeinsatz, Wagenremise

Ein Teil unseres Teams hatte die ganze 2. Arbeitswoche auf der Furka damit zu tun, ab Tunnel 1 bis Realp alle Wasserdurchlässe und Wassergräben zu reinigen. Eine wichtige Arbeit, um dem Wasser ungehinderten Ablauf zu geben und die Gleisanlagen zu schützen.

Eine weitere Aufgabe war der Einsatz im Löschzug. Glücklicherweise gab es in dieser Woche keinen Ernstfall-Einsatz. Die Aufmerksamkeit nach jeder Zugsdurchfahrt und der sofortige Einsatz bei Glimmbränden im Entstehen ist entscheidend für den sicheren Betrieb auf der Strecke unterhalb Gletsch.

Ein weiterer Schwerpunkt waren Arbeiten auf der Remisenbaustelle. Es galt, Pfostenfundamente auszuschalen und Peri-Schalungen zu reinigen. Unter den Weichen 60

und 61 wurden zwei Schachtaufsätze betoniert und im Gleisfeld erste Schwellen für den Gleisbau ausgelegt.

Werbung am Eidgenössischen Turnfest in Aarau und an den Rail Days

Mit einem Stand mitten in der Verpflegungsmeile wurden wir von vielen der über 100'000 Besucher wahrgenommen. Zwar gab es dem Zweck und Ziel des Anlasses entsprechend verhältnismässig wenige engere Kontakte. Die Präsenz allein hat unserem Bekanntheitsgrad sicher gedient und einige Vereine haben sich immerhin über die Möglichkeiten von Vereinsreisen mit der Dampfbahn informiert. Traditionsgemäss wirkten wir am Auftritt unserer Dampfbahn an den Rail Days im Verkehrshaus Luzern mit. Sie fanden gerade zur Saisonöffnung vom 21. bis 23. Juni statt. Der Besucheraufmarsch war an allen drei Tagen gross und es fanden viele gute Gespräche und Begegnungen mit Interessierten statt.



Bild von
Heinz Unterweger

Der Passagierraum des
BD 2503 ist bereits
fertig



An den Gepäckknoten ist
noch etwas «Fein-
schliff» nötig

Bild von
Werner Beer

Einbau des Kastens im
Dienstabteil



Bild von
Manfred Willi

Betonieren eines
Schachtaufsatzes unter
Weiche 61





Nordwestschweiz

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

Vereinstätigkeiten bis 31. Januar 2020

Änderungen bleiben vorbehalten

Sa, 05. Oktober 2019, Herbstausflug „SMILESTONES Miniaturwelt“, Neuhausen (SH)

In unmittelbarer Nähe des Rheinfalls entsteht die grösste Miniaturwelt der Schweiz. Auf einer Fläche von über 1'500 m² zeigen die Initianten der Modellbahn die Meilensteine und typische Szenen der Schweiz zusammengefasst in fünf Welten. Der erste Teil der Miniaturwelt «Vom Säntis bis zum Rheinfall» wurde im November 2018 eröffnet.

Treffpunkt

08.15 Uhr Basel Bad. Bahnhof, Halle

Tagesablauf

08.42 Uhr Abfahrt mit IRE 3043 der DB
09.42 Uhr Ankunft in Schaffhausen
10.30 Uhr Geführter Rundgang durch die Anlage
11.45 Uhr Apéro vor Ort
13.00 Uhr Mittagessen am Rheinfall
16.16 Uhr Abfahrt mit IRE 3048 der DB
17.16 Uhr Ankunft in Basel SBB

Kosten

Keine Billette lösen für Basel Bad. Bhf.
(pro Person) bis Neuhausen Rheinfall und zurück
- Mittagessen (o. Getränke) CHF 38.-
- Anteile: Billette, Eintritt, Führung CHF 30.-

Mo - Sa, 14. – 19. Oktober 2019

Bauwoche in Realp; Baugruppenleiter: Erich Meier, Gempenstrasse 9, 4413 Büren, 079 406 62 64
Eine Gruppe «Freiwillige» unseres Vereins unterstützen die Einwinterungsarbeiten der Bahn.

Do, 14. November 2019, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand
Anschliessend Nachtessen mit den freiwilligen Helfern vom 2019. Einladung folgt schriftlich. Ort: Restaurant «Weiherhof» Basel

Sa, 23. November 2019, 11.00 – ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen (Mittagessen: Metzger-Fondue)
Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

Sa, 06. Januar 2019, 19.00 Uhr

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

Reisebericht zum

Frühlingsausflug vom 25. Mai 2019 Schweizer Salinen, Riburg AG

Text: Martin Nikles; Fotos: Agnes Blümli / Urs Degen

Salz, früher auch weisses Gold genannt, übt offensichtlich immer noch eine grosse Faszination aus. So konnte der Präsident, Urs Degen eine Rekordzahl von dreissig Teilnehmerinnen und Teilnehmern zur Besichtigung der Saline Riburg begrüssen. Nach einer kurzen Bahnfahrt nach Möhlin erwartete uns ein Kleinbus, der die gutgelaunte Besucher-schar zur Saline führte. Dort wurden wir bereits von Frau Thalmann erwartet, die uns in einem lebendigen Referat sehr interessante Informationen über die Entstehung des Salzes und dessen Gewinnung lieferte. Viele fragten sich wohl, woher das Salz stammt, welches aus den Bohrlöchern in der Erde gewonnen wird.

Des Rätsels Lösung: In unserer Region erstreckte sich vor rund 235 Millionen Jahren ein riesiges Urmeer bis an die Nordsee. Durch die Austrocknung entstand eine Salzschiicht, welche bis zu 100 Meter Dicke erreicht. Mit Hilfe von Bohrlöchern wird die Salzschiicht mit Wasser ausgeschwemmt, anschliessend durch Pipelines in Tanks gesammelt und dem Verdunster (Modellbild unten links) zugeführt.

Der gemütliche Teil auf den bequemen Stühlen war nun zu Ende und schon ging es los. Als Erstes bestaunten wir den riesigen Verdampfer, in welchem das zurückgebliebene Salz nach der Verdunstung des Wassers durch eine Zentrifuge ausgeschieden und getrocknet wird. Der entstandene Dampf entweicht nicht in die Umwelt, sondern wird durch ein ausgeklügeltes System wieder in einen geschlossenen Kreislauf zurückgeleitet.

Das Salz aus Riburg wird als Streusalz, Regeneriersalz sowie in der chemischen Industrie verwendet. Das Speisesalz wird in den Salinen Schweizerhalle Bex gewonnen, welche zusammen mit Riburg zur Schweizer Salinen AG gehören. Nach dem lehrreichen Referat kamen wir in Genuss einer originellen





Filmvorführung, welche uns bereits einen Überblick der bevorstehenden Besichtigung verschaffte.

Ein kurzer Fussmarsch, und schon standen wir in den historischen Bohrhäusern mit einer Ausstellung verschiedener Bohrköpfe und Bohrkern. (Bild unten rechts: Bohrloch ca. 390 m tief) Auch eine alte Kolbenpumpe wurde lärmend in Betrieb gesetzt. Die besonders Mutigen „degustierten“ die geförderte Flüssigkeit mit dem Finger. Und wie schmeckt's? Na ja, eben wie Salzwasser.

Den Höhepunkt bildete die riesige Salzlagerhalle. Es handelt sich um den grössten Holzkuppelbau Europas wofür 500 Fichten verwendet wurden. Mit einer Höhe von 32 Metern und einem Durchmesser von 120 Metern können über 100'000 Tonnen Salz gelagert werden. Einfach imposant!

Die Zeit verging wie im Flug, im Nu war es Mittag. Vollgestopft mit neuem Wissen aber leerem Magen, wurden wir ins nahegelegene Restaurant Schiff in Möhlin gefahren, was wir sehr zu schätzen wussten. Nun blieb uns genügend Zeit, das feine Mittagessen und das anschliessende gesellige Zusammensein zu geniessen. Nach dem heutigen Tag wurde bestimmt allen Teilnehmern bewusst, welche wichtige Rolle das Salz in unserem Leben spielt. Es war wiederum ein toller Anlass, und wir danken dem Präsidenten Urs Degen für die wie immer perfekte Organisation.



Ostschweiz

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

Mitglieder-Furka-Anlass 2019

"Zu Gast bei den Aar(g)auer Kollegen"

Aus Anlass des 25 Jahr Jubiläums der Wagenwerkstätte Aarau machten sich 30 Personen aus der Sektion Ostschweiz, der Dampflok-Werkstätte Uzwil und den Dampflokfreunden, verteilt aus der ganzen Ostschweiz inklusive Graubünden, in einem nostalgischen Saurer-Postauto auf den Weg nach Aarau. Nach Einstieg in St. Gallen, Wil oder Pfäffikon SZ (für die TeilnehmerInnen) aus dem Bündnerland ging es auf mehr oder weniger direktem Weg nach Aarau. An der Rohrerstrasse angekommen, lotste man uns direkt vor den Eingang des Areals der Wagenwerkstätte, wo wir unser Postauto prominent parkieren durften.

Die nächsten Stunden standen für die Teilnehmer zur Besichtigung der Wagenwerkstätte, für das Rahmenprogramm, das Diskutieren unter Gleichgesinnten und zur Verpflegung zur Verfügung. Viele hatten diese Werkstätte noch nie oder schon lange nicht mehr gesehen. Entsprechend interessiert sah man sich in den verschiedenen "Ecken" der Werkstätte um. Die Kollegen aus Aarau standen für Fragen auch hilfsbereit zur Verfügung. Die Zeit verging schlussendlich im Fluge und einige Furka-Angefressene konnten sich nur schwer von Aarau trennen.

Die Fahrt führte uns nun weiter über Strassen und durch Gegenden, die den meisten noch nicht bekannt war. So ging es zum Hallwilersee, entlang dem Baldeggersee nach Küssnacht und dann weiter entlang dem Zuger- und Lau-

Anmeldungen

Herbstausflug „SMILESTONES Miniaturwelt“

Meldefrist: Dienstag, 24. September 2019

_____ Anzahl Personen

O Mitgliedertreffen

O Meldefrist: Montag, 18. November 2019

_____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil,

061 401 32 65 / vfb-nwch.praesident@dfb.ch





AGENDA

21.-25.10.2019 06.11.2019	Bauwoche 3/2019 furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Markus Geiger Andreas Huwiler	071 385 07 23 071 966 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.

erzensee zum Zvierhalt in Seewen SZ. Aber auch dieser Halt wurde nicht einfach für die Verpflegung genutzt. Nein, zuerst wurde uns vom Gastwirt und Dorfhistoriker Peter Rickenbacher das Haus "Hirschen" nähergebracht. Während wir einen kurzen Apéro genossen, erläuterte er uns in der ehemaligen Gaststube einiges über das geschichtsträchtige Haus sowie über Seewen allgemein. Voller weiterer Eindrücke kamen dann die Teilnehmer und Teilnehmerinnen mit Durst und Hunger auf die Kosten. Gesättigt und teilweise sehr müde begab sich die Reisegruppe abschliessend auf die Heimfahrt und man verabschiedete sich wieder.

Ein weiterer, sehr interessanter Anlass gehört schon wieder der Vergangenheit an. Bei entsprechendem Anlass kann ein solcher Mitglieder-Furka-Anlass sicher wieder ins Programm aufgenommen werden.

Ostschweizer – Bauwoche 20 (13.- 17.05.2019)

Von Markus Geiger

Mit fröhlichen und intensiven Gesprächen und Gelächter, begrüsst wir uns am Sonntag-Abend in der Kantine des Personalhauses. Gespannt warteten wir auf das Nachtessen, welches uns aus Küche offeriert wird. Es war köstlich und genug für alle da. Die Wetter-Prognosen verhiesse für Montag nochmals eine Ladung Schnee. Die Schneeräumequipe begann mit ihrem Briefing für die anstehende Arbeits-Woche. Danach besprachen wir unser Arbeitsprogramm im Detail, damit wir am Morgen strukturierter beginnen konnten.

Montag

Juhui! Der Morgen ohne Schnee und Niederschläge, Temperatur berggänglich!

Nach dem feinen Frühstück, begrüsst und informierten uns Manfred und Marcel im Detail über die bevorstehenden Arbeiten.

Als grösseres Projekt galt es, beim DFB-Bahnhof zwei Fundamente mit vier Sockeln zu errichten, für die Ausstellungsobjekte der Zylinderblöcke der HG 3/4 und der HG 4/4. Für die Vorheizanlage in Realp mussten 2 Kernbohrungen für die Sicherheitsventile ausgeführt werden. Ein nicht mehr benutzter Blech-Aufbewahrungscontainer war zum Abbrechen für das Alteisen bestimmt. Mithilfe beim Verblechen eines Personen-Wagendaches war auch noch gefragt. Die Geleise bei der Bekohlungsanlage sind am Genauesten ausgerichtet. Um die Federungen und Zahn-

radhöhen der Loks exakt einstellen zu können, braucht es auch ein Geleise mit exaktem linearem Verlauf. Für diese Arbeiten holten wir in Worb BE eine sogenannte Schienenschleifmaschine.

Dienstag

Bei leichter Bewölkung machten wir uns wieder an die angefangenen Arbeiten vom Vortag. Eine wetterfeste Abdeckung für einen Hochspannungs-Steckdosenkasten, ohne jegliche maschinellen Hilfsmittel, wurde von unserem ältesten Froni mit Bravour hergestellt und montiert. Beim Wasserturm ist der Gehweg neben dem Geleise bei stehenden Zügen sehr schmal und schwierig zu begehen. Nach dem Korrigieren der Treppe und der Verlegung des Wasserschlauches, besteht jetzt ein toller Schotterweg. Die Schienenschleifmaschine wurde mit drei Mann bestückt und die Schienen genaustens ausgemessen und in Betrieb genommen. Ein lärmiger Arbeitsplatz (Zweitakt Benzinmotor), aber mit viel Frischluft und guter Witterung (Trocken und nicht zu heiss!). Im Maurer-Wagen (Übrigens, exzellent, übersichtlich eingeordnet!) wurden die restlichen Werkzeug-Einsätze mit Farbe markiert.

Mittwoch

Der Aushub, für die «Skulpturen», war nach anfänglichen Schwierigkeiten (Zuerst schmale Grabschaufel und danach Schürfschaufel), fachmännisch beendet. Jetzt ist korrektes Einmessen und die Schalung setzen angesagt. Auf dem ehemaligen Containerplatz wurde ein sauber ausgelegter Platz mit Gartenplatten belegt. Die Rückwand wurde mit Holz-Platten ausgekleidet und schneesicher gemacht, schliesslich ist das der neue, überdachte Abfall-Container-Standort. Für die Sockel der Zylinderblöcke mussten noch vier Schalungen angefertigt werden. Nicht so einfach, da die Dreikant-Abschlussleisten in den Schalungs-Ecken einige Nerven und Zeit brauchten.

Die Felsräumung von Realp, Richtung Furka, bescherte uns einige heruntergefallene Steine, wovon ein ganz grosser, auf Strasse und Trasse. Fünf Mann, plus Sicherheitswärter, warfen die Steine in den Pneulader, der die Schaufel einige Male leeren musste. Übrigens, am Nachmittag beglückte uns die Sonne mit ein paar wärmenden Strahlen!

Traditionell zur Wochenmitte, fuhren wir zum Nachtessen gemeinsam nach Andermatt, ins Restaurant Tell.

Eigentlich fast schade, denn die DFB-Küche, mit ihrer aufgestellten Mannschaft, verwöhnte uns mit immer wieder neuen Kreationen, nochmals vielen herzlichen Dank!

Bild von
Andreas Huwiler

links
Die „Ticino“ wird
bestaunt



Donnerstag

Die Schienenschleifmaschine dröhnte noch bis zum Mittagessen und nachher war aufräumen angesagt (Schleifstaub). Bei den Schienenzungen, Weiche Schweigstrasse zur neuen Wagenremise, verlegten und passten zwei Mann die Verbundsteine genaustens ein, wie ein Landschaftsgärtner in einer Anlage. Mist, die Wasserpumpe der Tisch-Nass-Schneidfräse war jeden Morgen eingefroren (trotz Wasserablass)! Die Spurrillen an der Weiche mussten auch noch ausgeschliffen werden, weil sie zu schmal waren (Tramschienen). Die Sicherheit beim Besteigen des Turmdrehkrans der Bekohlungsanlage mit einer Leiter für den Monteur bei Unterhaltsarbeiten am Schaltkasten, war ein eingehendes Thema einer Projektgruppe. Schlussendlich trafen wir eine allseits befriedigende Lösung, die geplant ist, in der Woche 43 zu montieren.

Um 14.00 Uhr war im Bahnhof der DFB emsiges Treiben zu beobachten. Der Beton für die Fundamente wurde mit dem Betonmischer angeliefert. Verteilen, vibrieren, beobachten, hiess es für alle Beteiligten.

Freitag

Der Abreise-Freitag zeigte sich von seiner sonnigsten Seite! Somit konnten wir alle angefangenen Arbeiten speditiv beenden. Für die Schalungen der vier Sockel von den Zylinderblöcken, wurde der Beton mit dem Dumper in Zumdorf geholt und gut einvibriert (Sichtbeton). Bis am Mittag und nachmittags waren noch diverse Aufräumarbeiten auf dem Areal und in der Werkstatt auszuführen.

Nach dem letzten tollen Mittagessen dieser Woche, dankten wir der Küche nochmals herzlich! Im Verlaufe des Nachmittags (ab 15.00 Uhr), verabschiedeten wir uns von den Kollegen schon wieder. Die Arbeitswoche verstrich im Nu im Kreise einer toll motivierten Fronisgruppe.

Ein herzliches Dankeschön allen Beteiligten für ihren Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen, spätestens in einem Jahr! Das Küchen-Team hat den besten Dank für ihre Kochkünste und den Service verdient!



Bilder vom Bauteam

Kernbohrung für das Sicherheitsventil der Vorheizanlage

Die Schienenschleifmaschine

Bild von Hans-Walter Beyeler

Der RhB-Nostalgieexpress

Bild von Erwin Hug

Das Werbeteam in Bergün

Eine müde und trotzdem aufgestellte Truppe, machte sich wieder auf die Heimreise um sich bei nächster Gelegenheit wieder zu treffen.

Pfingsten mit Bahnkultur

Erfolgreiches RhB-Bahnfestival in Bergün

Von Erwin Hug, Werbeverantwortlicher

Das zweite Bahnfestival lockte viele Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland während dreier Tage ins Albulatal. Seitens unserer Sektion möchten wir uns bei den Verantwortlichen der RhB und der RhB-Nostalgievereine für die Einladung, mit einem Infostand vertreten sein zu dürfen, herzlich bedanken. Solche gemeinsame Auftritte fördern bei den Besuchern das Interesse für den Erhalt und die Pflege schweizerischer Eisenbahnkultur. Gleichzeitig zeigten wir unseren Furka-Sektionsmitgliedern aus Graubünden, dass uns auch der östlichste Landesteil besucher- und werbemässig wichtig ist. Dem Vernehmen nach sind weitere RhB-Bahnfestivals geplant. Da wären wir als Sektion natürlich gerne wieder dabei.



Die Sektion Ostschweiz auf Werbetour Vom Sarganserland bis zum Bodensee

Von Erwin Hug, Werbeverantwortlicher

Die SIGA rief und wir folgten gerne. Während rund einer Woche bot sich der Sektion die Gelegenheit, die Furka-Dampfbahn ins beste Licht zu rücken. Alle drei Jahre findet in Sargans der gesellschaftliche Höhepunkt des Sarganserlandes und weiterer Gebiete vom Glarnerland bis Graubünden und dem St. Galler Rheintal bis Fürstentum Liechtenstein statt. Da kamen die Besucher in Scharen und unsere kontaktfreudigen Standbetreuer konnten ihr Wer-



betalent täglich unter Beweis stellen. Hoffen wir, dass die vielen Versprechen der Besucher, einen Furka-Ausflug zu unternehmen, auch realisiert werden.

Eine Einladung des Vereins spur-N-schweiz, welcher das 10 jährige Jubiläum feierte, führte uns in den Gemeindegemeinschaftssaal im St. Gallischen Steinach. Dafür bedanken wir uns herzlich beim Organisator, Peter Holzner, der gleichzeitig Vereinsmitglied in unserer Sektion ist. Die Ausstellung der Freunde der Modelleisenbahn in Spur N, Massstab 1:160, zog viel Publikum aus dem In- und Ausland an. Beste Gelegenheit für unsere Dampfbahn, den Bekanntheitsgrad im Bodenseeraum zu fördern. Aufgrund der vielen guten Gespräche und abgegebenen Unterlagen versprechen wir uns viele Furka-Besucher. Und schliesslich durften wir an beiden Anlässen neue Vereinsmitglieder gewinnen. Es hat sich also doppelt gelohnt, präsent zu sein.



Mitglieder-Umfrage 2019

Von Andreas Huwiler

Die Sektion Ostschweiz hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen zugunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und zugunsten der Mitglieder der Sektion unternommen. Der Erfolg der verschiedenen Anlässe und Angebote bestätigt die geleistete Arbeit grundsätzlich. Die Teilnehmer bzw. Nutzer widerspiegeln zwar einen wichtigen, aber natürlich nur einen kleinen Teil der Mitglieder. Es ist wichtig auch andere Meinungen zu erfahren. Aus

diesem Grund wurde eine Mitgliederumfrage durchgeführt.

Mit 77 ausgefüllten Fragebogen nahmen ca. 12 % der Mitglieder bzw. Mitgliederinnen an dieser Umfrage teil. Erfreulich war, dass die Mitgliederaktivitäten, Werbeaktivitäten und Hauptversammlung ein sehr gutes Feedback erhielten. So sind die teilnehmenden Personen mit dem Angebot und der Kommunikation der Sektion Ostschweiz mit wenigen Ausnahmen zufrieden. Bei den elektronischen Medien ist gut ersichtlich, dass besonders die Homepage von den Mitgliedern regelmässig genutzt wird, andere Kanäle dafür eher weniger. Dies deckt sich jedoch auch mit der Strategie, mit den neuen elektronischen Medien wie Facebook neue Interessierte und Fahrgäste anzusprechen. In allen Umfragebereichen erhielten wir auch interessante Inputs, welche wir in die zukünftige Arbeit einfließen lassen werden.

Wir danken allen, die an dieser Umfrage teilgenommen haben. Die drei Gewinner einer DFB-Fahrkarte wurden bereits per Post überrascht.

Ein halbes Leben Vizepräsident Sektion Ostschweiz

Vom Vorstand der Sektion Ostschweiz

2019 durfte Hans-Walter Beyeler zwei Jubiläen feiern: Am 12. März 2019 wurde er 60 Jahre alt und einige Tage vorher, am 2. März 2019 war er seit 30 Jahren Vizepräsident der Sektion Ostschweiz. Ein halbes Leben Vizepräsident, ein nicht alltägliches Jubiläum.

1989 startete seine Karriere bei der Sektion Ostschweiz im Vorstand als Vizepräsident. In den 30 darauf folgenden Jahren, musste Hans-Walter dreimal eine präsidentenlose Zeit so gut wie möglich überbrücken (1993-1994, 2004-2006 und 2011-2013). Auch sonst gab es in dieser Zeit bei der Sektion Ostschweiz Höhen und Tiefen. Wer Hans-Walter kennt weiss, dass er besonders im Kreieren von Ideen und dem Kontakt mit an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke interessierte Personen so richtig aufblüht.

Wir danken Hans-Walter für die Zeit, die er für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke «opfert».



links
Bild von
Hans-Walter Beyeler

Der Info-Stand in
Steinach

Bild von Erwin Hug

Interessierte SIGA-
Besucher

rechts
Bild von
Bernd Spichale

Der Jubilär



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

23. Sep – 28. Sep	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67
11. Okt – 13. Okt	Modelleisenbahnausstellung, Bauma	M. Schmid	079 894 91 01
15. Okt	Besichtigung SBB Betriebszentrale in Olten	F. Renold	052 335 24 39
30. Okt – 03. Nov	Glarner Messe, Näfels	B. Berto	052 222 97 67
27. Nov – 01. Dez	Wintimäss, Winterthur	M. Schmid	079 894 91 01

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

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

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

Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Mit der Entwicklung des digitalen Zeitalters sollten auch wir uns in der Kommunikation neu orientieren. Die Mitglieder, Gönner und Dampffreunde sind möglichst zeitnah zu informieren. Dazu fehlten uns jedoch wichtige Daten, welche wir auch für statistische Zwecke benützen möchten z.B. zur Auswertungen der Altersstrukturen im Verein, für runde Geburtstage etc. Die Unvollständigkeit der Mitgliederdaten unserer Sektion hat mich schon seit längerer Zeit beschäftigt. Es ist ein Relikt aus den Anfangszeiten des Vereins, als noch nicht alle Daten erfasst werden konnten. Als ersten Schritt habe ich 186 Mitglieder mit E-Mail-Adresse angeschrieben mit der Bitte die fehlenden Daten zu ergänzen. Über 45% der angeschriebenen Mitglieder kamen meiner Aufforderung nach, indem sie mir die fehlenden Daten bekannt gaben, welche im Mitgliederfile nachgetragen werden konnten.

Dies ermunterte mich die restlichen Mitglieder, von welchen wir weder E-Mail Adresse noch Geburtstags-Daten haben, per Brief anzuschreiben. Mit einer Fleissleistung wurden 1'268 Briefe verpackt und verschickt.

Bei Redaktionsschluss zeichnet sich ebenfalls ein sehr hoher Rücklauf ab. Der grosse Aufwand hat sich gelohnt! Unsere Mitgliederdaten weisen nach diesem grossen Einsatz einen besseren und aktuelleren Stand auf um die Möglichkeiten der digitalen Kommunikation ausnützen zu können. Allen Mitgliedern, welche meiner Aufforderung Folge leisteten, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken.

Eine grosse Sorge bereitet mir der Aderlass von mehreren wichtigen Personen im Depot Realp. Ich frage mich, was läuft hier schief? Mangelt es an Informationen über die Anforderungen und Tätigkeiten des Personals, fehlt das Fingerspitzengefühl bei den jeweiligen Gesprächen? Ist man sich der Konsequenzen bewusst? Dieser Verlust wird eine grosse Lücke am wichtigsten Stützpunkt unserer Dampfbahn hinterlassen und die Zusammenarbeit in Realp für uns als Baugruppen sehr erschweren.





Leider haben sich nur wenige Freiwillige zur Bauwoche 1, Kalenderwoche 22, gemeldet, was ich sehr bedaure. Trotzdem konnten alle Arbeiten vollständig und unfallfrei erledigt werden.

Mit 17 Teilnehmern war unser traditioneller Samstagseinsatz, der Thalestag, ein Erfolg. Eine Gruppe schraubte mehrere alte Gleisjoche auseinander und entsorgte das Alteisen (16 Tonnen) in einer Mulde. Eine weitere Gruppe beschäftigte sich mit dem Freischaufeln der Abwasserkanäle, welche durch verschiedene Runsen-Niedergänge verstopft waren. Durch das Beseitigen des Materials aus den Abwasserkanälen wird gewährleistet, dass das Wasser bei starken Regenfällen wieder normal ablaufen kann ohne, dass das Bahntrasse unterspült wird. Die dritte Gruppe behob den Schaden am Parkplatz beim Golf-Clubhaus, welcher durch die Bauarbeiten der Wagenremise verursacht wurde. Ich danke allen Beteiligten für den grossen Einsatz.

Der ehemalige Arbeitgeber von unserem Mitglied, Emil Halter, die heutige Thales Schweiz AG, welche v.a. im Bereich der Bahnsicherungstechnik tätig ist, unterstützte diesen Einsatz finanziell wie in den vergangenen Jahren. Über all die Jahre kamen dadurch mehr als CHF 60'000 zusammen.

Der Bahnbetrieb konnte am Samstag 22. Juni für diese Saison fristgerecht aufgenommen werden. Die Vorausbuchungen lassen auf eine gute Saison hoffen. Für die Anfahrt aus der Region Zürich offerieren wir erstmals eine direkte Busverbindung ab Zürich. Eine Reservation ist zwingend!

Nachdem die Loktaufe der HG 4/4 mit grossem Erfolg durchgeführt werden konnte, möchte ich allen Beteiligten, aber hauptsächlich der Lokwerkstatt Uzwil unter der Leitung von Jakob Knöpfel für den jahrelangen unermüdlichen Einsatz recht herzlich danken. Leider fehlt dieser Dank im Artikel von Stiftungsrats-Präsident, Peter Riedwyl, mit der negativen Schlagzeile «Grosse Mehrkosten bei der HG 4/4» in der Vereinszeitung Dampf an der Furka Ausgabe 2/2019.

Nun wünsche ich allen noch viele schöne verbleibende Sommertage und einen farbenfrohen Herbst. Beim Erscheinen der nächsten Ausgabe könnte unsere Strecke schon tief verschneit sein und die Einwinterungsarbeiten grösstenteils abgeschlossen.

Züri Fäscht 2019

Simone Hurter, Mitgliederservice/Administration

Heinz Hurter, ständiger Mitarbeiter für Werkzeugunterhalt

Nach weiteren 3 Jahren waren wir am Züri Fäscht 2019 wieder mit einem Stand mit Kaffee und Kuchen auf dem Lindenhof präsent. Es bleiben die Erinnerungen und schöne Kameradschaft, so wie die zum Teil lustigen Gespräche mit unseren Besuchern am Stand.

Die Einnahmen aus dem Verkauf und die diversen Spenden haben wir der Stiftung einbezahlt. Wir freuen uns auf 2022.

Sektionsausflug Historische Fahrt Filisur – Davos Platz

Von Bruno Letter

Die Fahrt mit der historischen RhB-Krokodil-Lok von Davos nach Filisur und zurück war das „piece de resistance“ des diesjährigen Sektionsausfluges. Unsere Lok, das Rhätische Krokodil wie sie liebevoll genannt wird, wurde 1929 in den Dienst gestellt. Eine Anhängelast von 200 t auf 35 ‰ Steigung und 30 km/h war die Vorgabe für den Bau dieser Lok, was zu jener Zeit eine beachtliche Leistung war. An die RhB wurden zwischen 1920 – 1929 15 Exemplare ausgeliefert. Nur noch 2 davon sind noch fahrtüchtig und für die Nostalgiefahrten eingesetzt.

Die Einladung für die Nostalgierreise fand erfreulicherweise auch unter unseren Passivmitgliedern ein grosses Echo. Unser Reiseleiter, Fritz Renold, konnte fast 50 TeilnehmerInnen begrüßen. Gemäss Meteo Schweiz sollte der 25. Juli der heisseste Tag des Jahres werden. Deshalb war die Reise die willkommene Gelegenheit der Hitze im Mittelland zu entfliehen. Aus fahrplantechnischen Gründen durchfahren wir das Landwassertal gleich dreimal was der Attraktivität der Reise jedoch keinen Abbruch tat. Vor der Abfahrt in Davos gab es genügend Zeit, um die alte Dame abzulichten und mit dem Lokführer zu fachsimpeln. Die offenen historischen Wagen waren sehr beliebt bei den Fahrgästen bis kurze Regenschauer uns in die gedeckten Wagen vertrieben! Ein herrliches Mittagessen genossen wir in Filisur. Es war wiederum ein gelungener Sektionsausflug.





Berlin-Brandenburg

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

Bauwoche an der Furka - alle Jahre wieder

Von Dieter Frisch

Auch in diesem Jahr nutzte die Sektion Berlin-Brandenburg wieder die 29. KW für eine Bauwoche an der Furka Bergstrecke. Da einige Mitglieder vor allem alters- bzw. gesundheitsbedingt nicht an einer Bauwoche teilnehmen können, wurden wir, wie schon in den zurückliegenden Jahren, von fleißigen Mitstreitern aus Baden-Württemberg, Sachsen und dem Münsterland unterstützt.

Während ein Teilnehmer erstmals im Einsatz war, kamen andere schon vor 30 Jahren zum Frondienst an die Furka. Hauptaufgabe für uns war der Einbau und das Aufschottern von 2 Gleisbogensegmenten in Richtung der im Entstehen begriffenen Wagenhalle. Die Gleisbögen schlossen unmittelbar an die bereits eingebauten Weichen hinter der Straßenüberquerung beim Furka-Bahnhof Realp an. Dabei war es leider erforderlich, eine Ecke der von uns im vergangenen Jahr gebauten Wasserfassung abzuschneiden, damit der Gleisbogen passte. Michael, Hubert, Heribert und Thomas erfüllten den Auftrag zur vollen Zufriedenheit der Bauleitung.

Eine weitere Aufgabe bestand in der Herstellung von 9 Drahtkörben (112 x 80 x 60 cm) zur Steinbefüllung aus Armierungsmatten. Nach entsprechendem Zuschnitt entstanden der Boden und die langen Seitenwände durch biegen einer Matte. Die kurzen Seitenteile wurden anschließend eingeflochten. Zum Schluss galt es noch einen Korbdeckel, der nur an einer Längsseite befestigt wurde, und 2 Haltedrähte einzubauen, damit der Korb nach der Füllung stabil bleibt. Wieland, Günter und Dieter strapazierten dabei ihre Handgelenke. In den frühen Morgenstunden kam ihnen ein paar Mal Frank zur Hilfe, der ansonsten mit Klaus täglich auf dem Löschzug unterwegs war. Gudrun unterstützte eine Woche lang die Köchin und Margrith das Team auf der Station Furka. Auch die Drahtkörbe, die zur Sicherung des Bahndamms zwischen den Tunnelportalen bei Kilometer 57 eingebaut werden sollen, wurden von der Bauleitung mit Lob bedacht. In diesem Sinne freuen wir uns schon auf den Einsatz an der Furka Bergstrecke im Jahre 2020.

Bilder von
Dieter Frisch

Das Gleisbau-Team
beim Stopfen

Das Körbebau-
Team mit Unter-
stützung durch
Frank bei der Arbeit

Hubert und
Thomas überprüfen
das Niveau des ein-
gebauten Gleises





Schwaben

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

Die alte Universitätsstadt Tübingen und eine neue Modellbahnanlage in Herrenberg waren die Ziele unseres Sektionsausflugs am 12. Mai 2019. Wegen Verspätung eines Anschlusszuges konnten wir erst eine Stunde später als geplant in Ulm starten. Die Fahrt ging dann über die Geislinger Steige bis nach Plochingen, wo wir in den Zug nach Tübingen umstiegen.

In Tübingen angekommen wurden wir schon von unserer Stadtführerin erwartet, die uns mit vielen interessanten Erklärungen durch die alte Universitätsstadt führte. Nach dem Gruppenbild am alten Rathaus blieb noch genug Zeit zum Mittagessen oder eigene Erkundungen in der Stadt. Anschließend fuhren wir weiter zu unserem zweiten Ziel, dem „Stellwerk S“. Dies ist die einzigartige Modellanlage des leider verstorbenen Wolfgang Frey, die seit September 2017 für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Sie stellt mit über 500 vorbildgerechten Gebäuden wohl den größten Nachbau einer Stadtlandschaft weltweit dar.

Es war sehr beeindruckend zu sehen, wie hier die Bahnanlagen bei Stuttgart bis ins letzte Teil originalgetreu nachgebaut worden waren. Durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 sind etliche Bereiche in der Wirklichkeit bereits nicht mehr in dieser Form vorhanden.

Die Zeit bis zur Heimreise nutzten wir noch für Kaffee und Kuchen bis es dann über Stuttgart zurück nach Ulm ging.

Infostand beim Jubiläums-Dampflopfest in Nördlingen

Das Bayerische Eisenbahnmuseum gilt heute als eines der größten technikhistorischen Freilichtmuseen in Deutschland. Sein Trägerverein hat in den vergangenen 50 Jahren mit über 250 Fahrzeugen deutschlandweit eine der umfangreichsten Sammlungen im Bereich Eisenbahn zusammengetragen. Den runden Geburtstag beging der 1969 in München gegründete Verein mit einem großen Dampflopfest vom 30. Mai bis 2. Juni 2019 in den historischen Anlagen des Museumsbahnbetriebswerks in Nördlingen.

Die Besucher der Jubiläumsveranstaltung erwartete ein großes Dampflopfest im gesamten Bahnhof Nördlingen. Neben der Veranstaltung im Museumsbahnbetriebswerk



Bilder von
Bernd Hillemeyr

Wunderbare historische Gebäude in Tübingen, davor liegen die bekannten Stocherkähne am Neckar

Wirklich eine Beeindruckende Anlage im „Stellwerk S“



Montag, 2. September bis Samstag, 7. September
Bauwoche an der Furka

Freitag, 13. September bis Sonntag, 15. September
Märkclintage und IMA in Göppingen.

Sonntag, 29. September
Jubiläumsfest „150 Jahre Eisenbahn Treuchtlingen“

Donnerstag, 10. Oktober 20.00 Uhr
Stammtisch im Gasthaus Herrenkeller

Donnerstag, 7. November 20.00 Uhr
Stammtisch im Gasthaus Herrenkeller

Donnerstag, 5. Dezember 19.00 Uhr
Jahresabschluss im Gasthaus Herrenkeller

mit großer Fahrzeugausstellung und über zehn Dampf-
loks unter Dampf verkehrten ab dem Nördlinger Bahn-
hof Pendelzüge nach Donauwörth, Lauchheim und Gun-
zenhausen unter Einbindung der Landesgartenschau in
Wassertrüdingen. Zusätzlich trafen Gastsonderzüge von
verschiedenen Museumsbahnen aus Süddeutschland ein.
Auch wir waren mit unserem Infostand an allen Ausstel-
lungstagen in Nördlingen vertreten und konnten wieder
viele interessante Gespräche führen und neue Kontakte
knüpfen. Allen, Helferinnen und Helfern, die durch Ihren
Einsatz zum Gelingen beigetragen haben, ein herzliches
Dankeschön.



Der Infostand bei den Märkclintagen mit in-
ternationaler Modellbauausstellung in Göp-
pingen wird gemeinsam mit der Sektion
Stuttgart organisiert. Eine Lageskizze unseres
Stammtischlokals ist auf unserer Homepage
(www.dfb.ch/schwaben) oder unter „www.herrenkeller-ulm.de“ zu finden.

Bild von
Bernd Hillemeyr

Unser Infostand in
Nördlingen vor impo-
santer Kulisse

Bild von
Thomas Köhl

Ein ganz besonderes
Highlight war die be-
leuchtete Lokparade
am Freitag Abend

Unsere nächsten Termine:

In unserer Sektion finden das ganze Jahr über viele inte-
ressante Aktivitäten statt. Wir freuen uns über eine rege
Teilnahme und neue Gesichter.

Donnerstag, 29. August 20:00 Uhr
Stammtisch im Gasthaus Herrenkeller, Ulm



Mit über 15 Kilometern ist der Ceneri-Basistunnel der drittlängste Tunnel der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Bevor er in Betrieb geht, laufen von März bis August 2020 umfangreiche Tests.

Für die Koordination der Testphase suchen wir:

Briefingleiter/in, Sekretär/in
mit Arbeitsort Bellinzona

Techniker/in Anlagenzustand
mit Arbeitsort Pollegio

Wir bieten Ihnen

- ! Mitarbeit in einem engagierten Team
- ! Teilzeitbeschäftigung in einem aussergewöhnlichen Umfeld
- ! Attraktive Anstellungsbedingungen

Sie bringen mit

- ! Begeisterung und ein ausgeprägtes Dienstleistungsverständnis
- ! Flexibilität und Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten (Nacht, Wochenende)
- ! Deutsch in Wort und Schrift, Italienischkenntnisse von Vorteil
- ! Idealalter zwischen 20 und 75 Jahren

Wollen Sie dabei sein?

Detaillierte Informationen finden Sie unter:

www.alptransit.ch/testbetrieb



Club grand hotel & palace
Tradition und Qualität
Mehr als 100 Mitglieder
Möchten auch Sie dazugehören?

Feldbergstrasse 86, 4057 Basel,
E-Mail gubser@clubgrandhotelpalace.ch
UNSERE MITGLIEDER IM GOMS:

Grand Hotel Glacier du Rhone
Hotel Furka
Hotel Hubertus

Gletsch
Oberwald
Obergesteln

freuen sich auf Ihren Besuch!

Unser Tipp: Fahren Sie mir der Furka Dampfbahn und besuchen Sie anschliessend eines unserer Mitglieder.

www.clubgrandhotelpalace.ch

Impressum:

Herausgeber/Verlag:

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

Redaktionsadresse :

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

Redaktionskommission:

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

Sektionsnachrichten :

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

Herstellung, Druck:

ZT Medien AG
Henzmannstrasse 20
CH- 4800 Zofingen

Adressänderungen Aktionäre und DFB:

DFB-Sekretariat, Postfach
CH-6490 Andermatt, Tel. +41 (0) 848 000 144
administration@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:

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

Erscheinungsweise:

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

Sie sind im Abonnementspreis
inbegriffen.

Abonnement :

CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:

1/4 Seite CHF 300.-
1/2 Seite; CHF 500.-
1 Seite sw CHF 900.-
1 Seite 4-farbig; CHF 1200.-
Rückseite CHF 1500.-

Rabatte:

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

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

IMPRESSUM

Wir feiern unsere neue Lok HG 4/4 704



Samstag, 31. August 2019 in Gletsch, 10 bis 16 Uhr

Highlights in Gletsch

Auftritt Stargast

HG 4/4 704

- 12:22 Ankunft Gletsch von Realp Begrüssung mit Alphornklängen
- 12:40 Abfahrt mit Extrazug nach Station Furka, Tickets CHF 20.-, Kinder bis 16 Jahre gratis keine Reservationspflicht
- 14:32 Ankunft Gletsch von Furka, Wasser fassen, Auftritt auf Drehscheibe mit TINOLA Brass Band und Oldtimern
- 15:15 Abfahrt nach Furka – Realp

Führung durchs historische Gletsch

Erleben Sie das historische Gletsch mit einer Führung. Start zu jeder vollen Stunde (11, 12, 13, 14, 15 Uhr), Dauer 30 Minuten, Treffpunkt beim InfoPoint

Markt im Garten des Hotels Glacier du Rhône

Marktstände mit lokalen Produkten, Informationen zur Dampfbahn und ihren Organisationen, DFB Stand mit neuen Lok 704 Souvenirs, Informationsstände der Tourismuspartner aus der Region

Festwirtschaft im Grand Hotel Glacier du Rhône

Geniessen Sie die Festwirtschaft des Hotel Glacier du Rhône mit Walliser Spezialitäten. Keine Reservation möglich. Lassen Sie sich unterhalten von der beliebten TINOLA Brass Band

Oldtimer-Treffen

Vor dem Hotel Glacier du Rhône präsentiert sich der Oldtimer Club Oberwallis

Nostalgisches Saurer-Postauto

Nostalgische Saurer-Postautos stehen zur Besichtigung und Erinnerung an die Anfangszeiten des motorisierten Passverkehrs bereit und verstärken den Shuttle-Verkehr zwischen Oberwald und Gletsch (siehe Fahrplan). Billette beim Fahrer: CHF 10.- je Fahrt

Fahrplan Realp – Oberwald

Realp – Gletsch – Oberwald

		Diesel 2.Kl.	1+2.Kl.	1+2.Kl.	Diesel 2.Kl.	1+2.Kl.	1+2.Kl.
Realp DFB	ab	09:15	10:20	10:40			14:20
Tiefenbach DFB	ab	09:28	10:40	11:00			14:40
Furka DFB	an	09:41	11:05	11:25			15:05
Furka DFB	ab	09:50	11:30	11:50		14:00	15:30
Muttbach-B.	ab	10:00	11:40	12:00		14:10	15:40
Gletsch	an	10:17	12:02	12:22		14:32	12:02
Gletsch	ab	10:20	12:07		13:15		16:07
Oberwald	an	10:43	12:32		13:37		16:32

Oberwald – Gletsch – Realp

		1+2.Kl.	Diesel 2.Kl.	1+2.Kl.	1+2.Kl.	Diesel 2.Kl.	1+2.Kl.	Diesel 2.Kl.
Oberwald	ab	10:45	11:30		14:00	14:45		
Gletsch	an	11:10	11:52		14:25	15:07		
Gletsch	ab	11:15		12:40	14:35		15:15	16:15
Muttbach-B.	ab	11:40		13:00	15:00		15:40	16:31
Furka DFB	an	11:50		13:20	15:10		15:50	16:41
Furka DFB	ab	12:10			15:40		16:10	16:50
Tiefenbach DFB	ab	12:30			16:00		16:30	17:02
Realp DFB	an	12:51			16:20		16:51	17:20

Lok HG 4/4 704

rote Schrift: keine Reservation erforderlich

Oberwald – Gletsch mit DFB, PostAuto und Saurer-Postauto

Oberwald	08:45	09:42	10:30	10:45	11:30	11:50	12:20	12:50
Gletsch	08:57	09:54	10:42	11:10	11:52	12:10	12:32	13:02

Oberwald	13:20	14:00	14:20	14:45	15:30	16:00	17:04
Gletsch	13:40	14:25	14:40	15:07	15:42	16:20	17:16

Gletsch	09:22	10:05	10:20	10:53	11:10	11:25	12:07	12:15
Oberwald	09:37	10:20	10:43	11:06	11:25	11:40	12:32	12:30

Gletsch	13:00	13:15	13:40	14:50	15:40	16:07	16:15	16:45
Oberwald	13:15	13:37	13:55	15:05	15:55	16:32	16:30	17:00

Dampfzug	Dieselszug	PostAuto	Saurer-Postauto