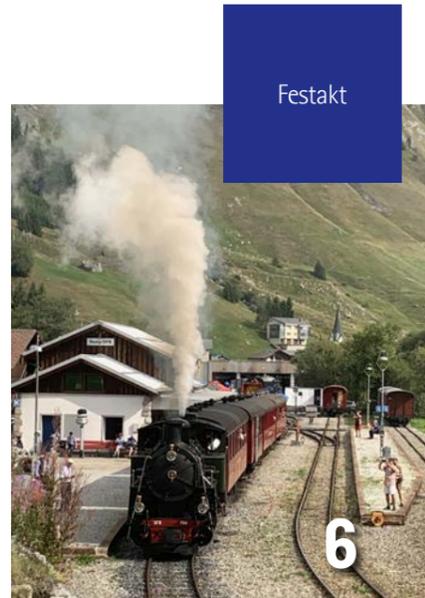




dampf an der furka



Actuel dès 20

Sektionen ab 24

Impressum 35

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2024 12.01.2024

Erscheint Mitte
Februar

Ausgabe 3/2024 26.07.2024

Erscheint Ende
August

Ausgabe 2/2024 26.04.2024

Erscheint Anfang
Juni

Ausgabe 4/2024 11.10.2024

Erscheint Mitte
November

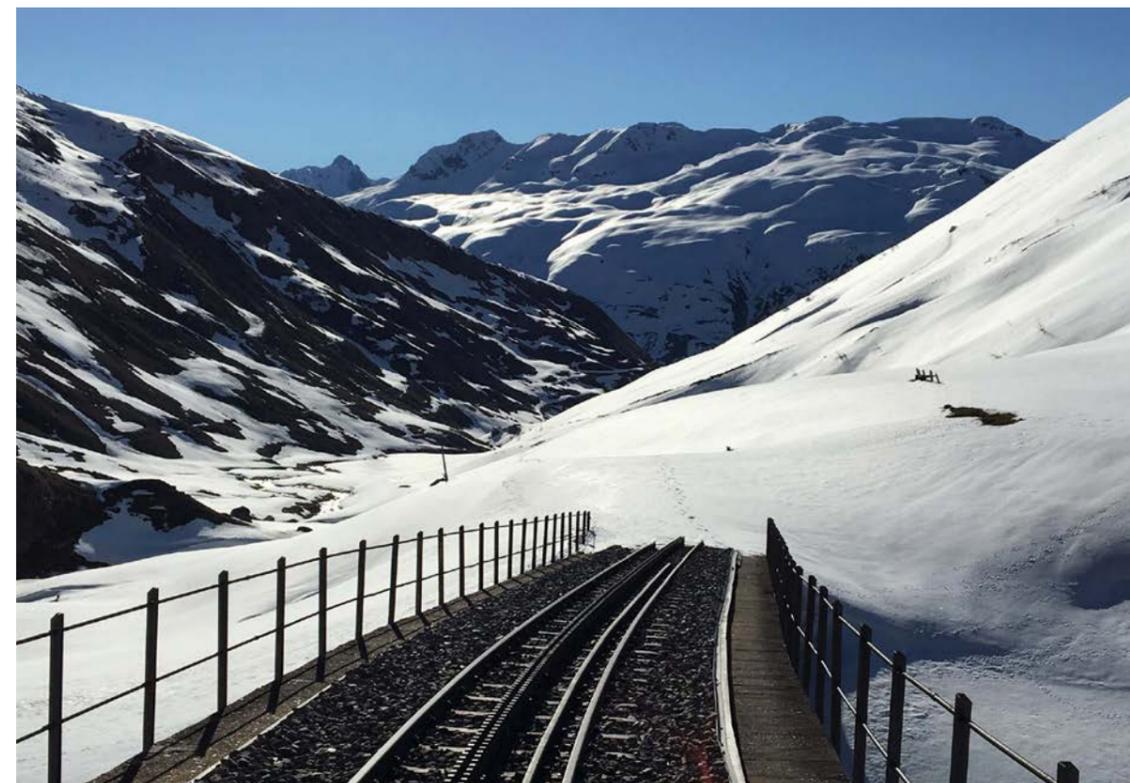


Foto von Patrick Smit:

An der Furka ist der Winter eingekehrt.

Photo de Patrick Smit:

L'hiver a fait irruption à la Furka.

Editorial

Von Ruedi Traub

Am 3. Dezember 1983 wurde der Verein Furka-Bergstrecke gegründet. 40 Jahre sind seither vergangen, 30 Jahre seit der Wiedereröffnung der Strecke Realp-Furka. Diese Jubiläen wurden im August gefeiert. 1500 Dampfbahnbegeisterte benutzten die Gelegenheit, um von Sonderfahrten mit der Dampfbahn zu profitieren.

L'Association «Ligne Sommitale de la Furka» a été fondée le 3 décembre 1983, il y a donc 40 ans! Et 30 ans se sont écoulés depuis la réouverture de la ligne Realp-Furka. Ces anniversaires ont été célébrés au mois d'août. 1500 amateurs de trains à vapeur ont bénéficié à cette occasion de voyages spéciaux à bord de nos trains.

Bilder zum Fest finden Sie auf den nächsten Seiten. Und dann halten wir die interessanten Aussagen bei den Panels über die vergangene und künftige Entwicklung unserer Dampfbahn fest. Sehenswert ist sicher auch der Loktausch HG 3/4 Nr. 1 gegen HG 4/4 Nr. 708. Letztere konnte in Realp für die Vorbereitung der Betriebsaufnahme abgeladen werden, die Lok 1 kommt zur Revision in die Werkstätte nach Uzwil.

Vous trouverez des photos de cette manifestation dans les pages suivantes. Au cours de ces journées nous avons noté des déclarations intéressantes faites lors de tables rondes quant au développement passé et futur de notre chemin de fer à vapeur. L'échange de la locomotive HG 3/4 n° 1 contre la HG 4/4 n° 708 vaut certainement le détour. Cette dernière a pu être déchargée à Realp en vue de sa mise en service et la HG 3/4 n° 1 a été envoyée à l'atelier d'Uzwil pour révision.

In der Stiftung steht ein Generationenwechsel an. Peter Riedwyl tritt als Präsident zurück. Wer sonst noch sein Amt zur Verfügung stellt und wer für die Nachfolge bereitsteht, zeigt der Artikel in diesem Heft.

Un changement générationnel intervient au sein de la Fondation: Peter Riedwyl se retire de la présidence. Un article de ce numéro explique qui serait prêt à laisser son poste actuel pour prendre la relève.

Ich wünsche eine spannende Lektüre und einen schönen Start ins neue, 41. Vereinsjahr.

Je vous souhaite une lecture passionnante et un bon début dans la 41ème année de notre Association!

Titelbild von
Urs W. Züllig:

Die Lok HG 4/4 708
auf dem Weg an die
Furka.

Photo de couverture
de Urs W. Züllig:

La locomotive HG 4/4
708 en route pour la
Furka.



Saisonbilanz 2023

Mehr Passagiere trotz weniger Betriebstagen

Von Mark Theiler, Medienverantwortlicher DFB AG

Die Verantwortlichen der Dampfbahn können auf eine hervorragende Saison 2023 zurückblicken.

An den 55 Betriebstagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) zwischen dem 29. Juni und dem 24. September waren 24'643 Personen mit einem der Dampf- oder Dieselmotoren auf dem DFB-Netz unterwegs. Das sind rund 200 Passagiere mehr als 2022, als die Bahn acht Betriebstage bzw. zwei Wochenende länger im Betrieb war.

348 Personen liessen sich in der Premium-Klasse verwöhnen, knapp 120 Personen mehr als 2022. Wenn genügend Gästebetreuer zur Verfügung gestanden hätten, wäre diese Zahl noch grösser gewesen. Die Zahl der 1. Klasse-Passagiere betrug 2952 Personen. Sie stieg damit gegenüber 2022 um knapp 400. Ein leichter Rückgang auf 21'343 Passagiere musste in der 2. Klasse hingenommen werden. Erfreulich aus Sicht von Geschäftsleiter Karl Reichenbach ist aber die Tatsache, dass die Dieselzug-Verbindungen deutlich besser als in früheren Jahren benutzt wurden.

Die Anzahl Tage, an denen auf dem Streckenabschnitt Oberwald-Gletsch Phase rot galt, betrug 19 gegenüber 30 Tagen im Vorjahr. An diesen Tagen durften wegen Waldbrandgefahr auf diesem Teil der DFB-Strecke keine Dampfzüge eingesetzt werden.

Das Wetter machte dem Betrieb Ende August einen weiteren Strich durch die Rechnung. Ein Wintereinbruch

am Tag nach Ende des diesjährigen Dampfbahnfestes führte dazu, dass das Dach des Festzeltes auf der Station Furka von den Schneemassen eingedrückt wurde. Das Zelt muss im Hinblick auf die Saison 2024 ersetzt werden. Eine Vitrine erlitt Totalschaden. Für den Rest der Betriebsaison half man sich mit jenem Festzelt aus, das die DFB für das Dampfbahnfest von der Gemeinde Obergomms gemietet hatte und das noch auf der Furka stand. Karl Reichenbach zieht nach mehr als 100 Tagen im Amt als Geschäftsleiter eine zufriedenstellende Bilanz. Seit seinem Amtsantritt Ende Mai seien der Zusammenhalt und die gegenseitige Wertschätzung gewachsen. Auch die finanzielle Situation habe sich in Zusammenarbeit mit der Stiftung stark verbessert. Mit Albert Auf der Maur ist neu ein Controller am Werk, der die finanzielle Gesamtsituation des Unternehmens jederzeit im Auge behält. Die Saison verlief unfallfrei und es fielen keine Züge aus.

Dazu registrierte Reichenbach grosse Personalengpässe in vielen Bereichen. Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hätten sich deshalb stärker als üblich eingebracht, lobt Reichenbach. Nächstes Jahr stehen dann wieder mehr Zugschefs zur Verfügung. Verbesserungspotenzial sieht Reichenbach auch in Sachen Logistik an den Schnittstellen der verschiedenen internen Bereiche. Verschiedene Umstrukturierungen sollen im Herbst/Winter umgesetzt werden. Auch in Sachen Mitarbeiterschulung besteht, nicht zuletzt wegen den behördlichen Auflagen, ein Nachholbedarf.

Die neue HG 4/4 708 wurde Ende September von der Lokwerkstätte Uzwil in Realp abgeliefert. Sie und die Schwesterlok 704 werden nächstes Jahr beide im Stammzug eingesetzt. Mit diesen beiden Kraftpaketen kann die Zahl der 2. Klasse-Plätze pro Zug um 16 oder fast 10 Prozent auf 154 Plätze erhöht werden.

Nach den letzten Publikumsfahrten war die Saison für viele Helferinnen und Helfer noch nicht zu Ende. Die Bahnanlagen mussten für den Winter vorbereitet werden. In der Rottenschlucht waren mehrere Bautrupps und eine Fremdfirma daran, Bach-Durchlässe und die

Lehnenviadukte Mässweid und Eischflü zu sanieren. Weil dafür die Gleise ausgebaut werden mussten, konnten diese Arbeiten erst nach der Fahrsaison durchgeführt werden.

In den nächsten Jahren stehen der DFB nach mehr als 30 Jahren Betrieb allerdings viele weitere Sanierungsarbeiten an. Teilweise müssen Sachen ausgetauscht werden, die nun fast 100 Jahre alt sind. Viele der Bauarbeiten müssen extern vergeben werden, weil die Behörden immer stärker auf die Begleitung der Arbeiten durch Spezialisten pochen.

Fotos von Patrick Smit:

Der Schneefall vom 27. August setzte dem Festzelt auf der Furka arg zu.

Abfahrt des Einwinterungsteams nach Realp

Anspruchsvolle Räumung des Felsrutsches beim Lehnviadukt Eischflü





Festakt 40 Jahre VFB und 30 Jahre Eröffnung Strecke Realp-Furka

Die Dampfbahnbegeisterten kamen in Scharen zum Fest

Von Philipp Krähenmann, Verantwortlicher Kommunikation VFB

Rund 1500 Dampfbahnbegeisterte fanden am 25. und 26. August den Weg nach Realp, um mit einem Dampfzug zu fahren, ein Buch, eine Textilie oder ein Souvenir zu erwerben, sich bei Speis und Trank mit Gleichgesinnten zu unterhalten, an zwei Diskussionsrunden Politikern bzw. Eisenbahnexperten zu lauschen, an Führungen teilzunehmen, Ausstellungen zu begutachten oder Informationsstände zu besuchen.

Bei den beiden Diskussionsveranstaltungen standen am Freitag Politiker und am Samstag Eisenbahnexperten Red und Antwort. Sie vermittelten interessante Rückblicke über die Geschichte des Vereins und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, aber auch Ausblicke auf die mögliche zukünftige Entwicklung der nächsten Jahrzehnte.

Volle Züge, Shops und Restaurants

Voll besetzt waren die Züge, die nach einem dichter als sonst getakteten Fahrplan mit Volldampf über den Berg bis Furka Station oder zu Foto- und Filmfahrten zum Stein- stafelviadukt führen. Auch mehrere gutgelaunte Reisegruppen nutzten die Gelegenheit, mal auf eine etwas andere Weise die schöne Bergwelt zu geniessen.

Rund 180 Vereinsmitglieder erhielten gegen Vorweisen des Ausweises einen Festbündel und damit grosse Vergünstigungen beim Zugfahren, Einkaufen und Essen, was natürlich auch rege benutzt wurde. Fast 60 Exemplare des Jubiläumsbuches fanden eine Käuferin oder einen Käufer. Auch die vielen Kleidungsstücke und übrigen Angebote im Shop fanden reissenden Absatz. Etliche Verpflegungsmöglichkeiten, unter anderem die Raclettestube im Steam Pub oder das Raclettezelt auf der Furka luden zum Verweilen ein.

Besichtigungen in Depot und Remise

Ein Renner waren die Touren zum Lokdepot, geleitet von kompetenten und unterhaltsamen Guides. In der Wagenremise luden eine Fotoausstellung über die Geschichte der Dampfbahn, ein Drohnenvideo und der neueste Wagen der Wagenwerkstatt Aarau zur Besichtigung ein. In der Remise zog eine Minidampfbahn ihre Kreise, die nicht nur vom Nachwuchs rege benutzt wurde. Der Verein Furka-Bergstrecke, die Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke und ein Modelleisenbahnverkäufer unterhielten Stände und freuten sich über das grosse Interesse der Festbesucherinnen und -besucher.

Fotos von Philipp Krähenmann:

Die dampfbetriebene Schneeschleuder war ein beliebtes Fotosujet.



Die Modelleisenbahn mit Nachwuchslokkführer drehte unermüdlich ihre Runden.

Passend zum nostalgischen Anlass war die Musik.

Auch die Dampflokfreunde waren gut auf Dampf.



Der Präsident des VFB, Peter Lerch, dankte dem Verein, aber auch der AG, der Stiftung, der Wagenwerkstatt und den Dampflokfreunden.

Am Kinderstand gab es diverse Aktivitäten für den Nachwuchs.

Jetzt gehts los.



Nach der Fahrt wird der Lokführer mit Fragen bestürmt.

Die Lokführer haben alle Hände voll zu tun.

Die Lok wird von Gross und Klein und sogar vom Teddybär bestaunt.

Der Zug steht bereit, bald gehts in die schöne Bergwelt.



Diskussionsveranstaltungen beim Dampfbahnfest

Einblicke von aussen zur Vergangenheit und Zukunft der DFB

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Interessante Aspekte vermittelten im Rahmen des Dampfbahnfestes von Ende August die beiden Diskussionsveranstaltungen des jubilierenden Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) am Freitag- und Samstagmorgen in der Wagenremise. Rund 30 bis 40 Personen verfolgten jeweils die Veranstaltungen.

Geleitet wurden die beiden Gesprächsrunden vom Historiker Lorenz Degen, der die Teilnehmer mit geschickt formulierten Fragen immer wieder zu prägnanten Antworten herausfordern konnte. Gesprächsteilnehmer am Freitag waren die Nationalräte Simon Stadler (UR) und Philipp Bregy (VS), der Urner Regierungsrat Urban Camenzind, der Realper Gemeindepräsident Georg Simmen und Anton W. Ackermann von der awa plan bau in Rupperswil.

Am Samstag nahmen an der Gesprächsrunde teil der

Obergommer Gemeindepräsident Patric Zimmermann, Samuel Hofmann, Geschäftsführer der Obergoms Tourismus AG, Jost Meyer, Vertreter Andermatt-Ursern-Tourismus, Gianni Biasiutti Gesamtprojektleiter der Grimselbahn, der Buchautor Ralph Schorno sowie VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeyr.

Von Seiten der Dampfbahn gab es je nach Tag einführende Worte von DFB-Verwaltungsratspräsident Peter F. Amacher, VFB-Präsident und DFB-Verwaltungsratsmitglied Peter Lerch, DFB-Verwaltungsrats-Vizepräsident Mario Werren Stiftungsratsmitglied Andreas Kleebe und Andreas Huwiler, Vorstandsmitglied der Dampfklopfreunde.

Touristisches Potenzial erkannt

Die Pioniere der Furka-Bergstrecke seien, wie bei vielen Voten herauskam, von den Einheimischen zuerst als "Verrückte" belächelt worden. Nach dem schweren Unwetter vom



August 1987 habe man in Realp gedacht, dass sei nun das Ende der Bemühungen, die Bergstrecke zu reaktivieren, sagte Gemeindepräsident Simmen. Danach sei es aber erst so richtig losgegangen.

Die Pioniere der Bergstrecke hätten im Gegensatz zu vielen Einheimischen als erste das touristische Potenzial des Ursentals erkannt. Die Dampfbahn sei heute ein wichtiger Bestandteil des inzwischen stark gewachsenen touristischen Angebots in dieser Gegend, wurde der DFB bescheinigt.

Für die Grimselbahn

Die Teilnehmer des Panels waren sich einig, dass Verbindungen den Lebensnerv für den Alpenraum darstellen. Gute Verbindungen würden dem Tourismus und der Wirtschaft helfen. Die Nationalräte Simon Stadler und Philipp Bregy versprachen, sich aus diesen Gründen in "Bern" für den Bau der Grimselbahn einzusetzen.

Ohne Furka-Basistunnel und Dampfbahn würde dem Obergoms heute jegliche Wertschöpfung fehlen, sagte der Obergommer Gemeindepräsident Patric Zimmermann. Mit der geplanten Grimselbahn werde die Region noch mehr aufgewertet.

Von Seiten der Dampfbahn versprachen VFB-Präsident und DFB-Verwaltungsrat Peter Lerch, DFB-Verwaltungsratspräsident Peter F. Amacher und DFB-Verwaltungsrats-Vizepräsident Mario Werren, dass sich die Dampfbahn stetig weiter entwickeln werde. Das Potenzial sei noch lange nicht ausgeschöpft, man habe noch Grosses vor, sagten die DFB-Vertreter. Dazu passte der Wunsch des Realper Gemeindepräsidenten Georg Simmen nach einem Parkhaus mitten in Realp.

Gianni Biasiutti, Gesamtprojektleiter der Grimselbahn, schaute sogar noch konkreter in die Zukunft und prophezeite der Furka-Dampfbahn im Jahr 2035, also zwei Jahre nach der geplanten Eröffnung der Grimselbahn, jährlich 100'000 Passagiere und ein Betrieb mit batteriebetriebenen E-Dampfloks, zusätzlich zu den bisherigen Dampfzügen. Auch die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Oberwald-Gletsch wurde als Zukunftsvision in die Runde geworfen.

Korrigendum

Zum Artikel im Dampf an der Furka 2/2023 (Seite 4+5) hat uns einer der Pioniere geschrieben. Dieter Stumpf aus Basel hält zu seinem Foto des Protestausflugs in Gletsch fest, die abgebildete Frau sei seine damalige Freundin und nicht die Frau des damaligen Nationalrats Silvio Bircher, wie die Bildlegende insinuiert. Dieter Stumpf war Sekretär des Komitees, das vor der Gründung des VFB die Rettung der Furka-Bergstrecke einleitete. Er sei kein Bremser gewesen, betont Dieter Stumpf, sondern habe im Komitee für eine baldmöglichste Gründung des Vereins zugestimmt, die dann am 3. Dezember 1983 in Bern erfolgte. Dank des Protestausflugs in Gletsch seien über 100 Presseartikel sowie Radio- und Fernsehbeiträge erschienen. Und die FO habe den Abbruch der Bergstrecke aufgeschoben, sagte Dieter Stumpf, der sich dann kurzum zurückzog und sich wieder im WWF dem Naturschutz zuwendete, 2010 in einem interessanten Interview mit Onlinereports. (red) <https://www.onlinereports.ch/Kreative.115+M5aa5395ed42.0.html>



Fotos von
Philipp Krähenmann:

Das Panel mit den Eisenbahnextperten brachte grosse Visionen für die Zukunft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.



Bildreportage einer Nachtschicht

Loktausch: HG 3/4 Nr.1 «ersetzt» HG 4/4 Nr. 708 in der Werkstätte Uzwil

Von Urs Züllig, Präsident Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke

Endlich war es so weit: In der Nacht vom 28./29. September konnte die HG 4/4 708 nach Realp überführt und im Gegenzug die HG 3/4 Nr.1 zur Revision nach Uzwil transportiert werden.

Die Transporte erfolgten auf der Route Uzwil – Autobahn – Winterthur – Limmattaler Kreuz – Schwyz – Axenstrasse – Autobahn Göschenen – Schöllenen – Realp.

Der Verlad von Lok 708 begann am Donnerstagnachmittag um 13 Uhr in Uzwil. Ablad und Auflad Lok 1 erfolgten Freitagnacht zwischen 01.00 und 02.30 Uhr in Realp. Um 6.30 Uhr erreichte der Konvoi wohlbehalten wieder Uzwil. Die genauen Zeiten sind in den Bildlegenden vermerkt.

Infolge der Nachtsperre des Gotthard-Strassentunnels von 20 bis 5 Uhr herrschte die ganze Nacht reger Verkehr auf der Passtrasse und in der Schöllenen. Auf der Hin- und Rückfahrt musste der Konvoi deshalb auf der Autobahnraststätte Erstfeld bis gegen Mitternacht auf die Weiterfahrt mit Polizeieskorte warten. Die Schaulustigen mussten sich also gedulden, wurden aber durch einen perfekten

Vollmond entschädigt, der die Schöllenen in ein magisches Licht tauchte.

Kurz nach 1 Uhr in der Frühe erwachte der Stützpunkt Realp zum Leben. Depotcrew, Dampflokteam und Mitarbeiter des Transportunternehmens führten den Ablad von Lok 708, gefolgt vom Wegstellen in die Werkstätte zu ihrer Schwesterlok 704, Holen und Aufladen Lok 1 generalstabsmässig und höchst effizient in gerade einmal 90 Minuten durch. Nach einer zügigen Nachtfahrt, wiederum via Axenstrasse erreichte der Konvoi bereits um halb sieben die Werkstätte Uzwil. Nachdem die Werkstattemannschaft ebenfalls eingetroffen war, stand Lok 1 bereits um halb neun wieder auf eigenen Rädern (und Holzkeilen) in der Halle – diese hatte nicht einmal 16 Stunden lang leer gestanden.

Der Dank geht an das Team der Werkstätte Uzwil, des Depots Realp und die Mitarbeiter des Transportunternehmens Egger, welche die ganze Aktion mustergültig vorbereitet und trotz grossem Verkehrsaufkommen unfallfrei durchgeführt haben.

Ausblick

Für Lok 708 beginnt nun die Inbetriebsetzung mit dem Ziel, die unbefristete Betriebsbewilligung zu erhalten. Nach einer wohlverdienten Pause wird das Werkstatteamt die HG 3/4 Nr.1 demontieren und eine Zustandsanalyse machen. Auf dieser Basis, zusammen mit den Anpassungswünschen, kann dann das Revisionsprojekt geplant werden.



Fotos von Urs Züllig:

14h10 Das Werkstatteamt verabschiedet sich von seiner Lok

16h30 Der Konvoi bei der Tellsplatte an der Axenstrasse

01h25 Die HG 4/4 708 wird vom Vollmond in Realp begrüsst

02h07 Die HG 4/4 708 vorne und 704 hinten begrüssen sich

02h19 Lok 1 auf dem Tiefgänger in Realp

08h08 Die HG 3/4 Nr.1 schwebt in der Halle Uzwil



Aus der Stiftung

Viele Wechsel im Stiftungsrat

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Das Jahr 2023 bringt im Stiftungsrat grosse Veränderungen. Die alte Garde tritt ab. Noch ist vieles offen für 2024.

Jörg Wiederkehr wurde am 23. Oktober 2019 als Vertreter der DFB AG in den SFB Stiftungsrat gewählt. Er hat die Interessen der DFB AG konsequent und mit Energie vertreten. Mit seiner Demission im Juni 2023 als Verwaltungsrat endete auch sein Mandat im Stiftungsrat.

Franz Kissling wurde am 17. Dezember 2014 in den Stiftungsrat gewählt. Zuerst als Vertreter der DFB AG und nach seinem Rücktritt im VR als unabhängiger Stiftungsrat. Seine Fachkompetenz und breite Erfahrung in der Beurteilung von Eisenbahnprojekten sowie seine fundierten Analysen hatten im Stiftungsrat Gewicht.

Peter F. Amacher, der neue Verwaltungsratspräsident der DFB AG, wurde vom Verwaltungsrat als neuer Vertreter der DFB AG in den Stiftungsrat delegiert. An der Stiftungsratssitzung vom 13. September 2023 wurde er als Delegierter der AG im Stiftungsrat bestätigt.

Heinz Schaller wurde am 14. September 2015 in den Stiftungsrat gewählt. Seine Ausbildung als Bauingenieur sowie mit seiner Baumanagement Firma brachten willkommene Impulse und Beurteilungen aus der Praxis mit. Aus gesundheitlichen Gründen beendet Heinz Schaller seine Karriere als Stiftungsrat per Ende Jahr.

Hans Meiner war als Mann der ersten Stunde am 22. Juni 2005 beim neuen Stiftungsrat dabei. Seine breite Eisenbahnerfahrung und sein Beziehungsnetz waren insbesondere für die Organisation der SFB Gönnerevents sehr wertvoll und von grossem Nutzen. Er beendet sein langjähriges Engagement bei der SFB per Ende Jahr.

Josef Hamburger wurde am 15. Oktober 2018 als Stiftungsrat und Protokollführer gewählt. Später engagierte er sich als Fahrdienstleiter und Geschäftsleiter der DFB AG. Während der Zeit als Geschäftsleiter ruhte sein Stimmrecht bei der SFB. Er beabsichtigt, per Ende Jahr als Stiftungsrat zurück zu treten.

Peter Riedwyl wurde am 12. Dezember 2005 auf Vorschlag von Paul Güdel in den Stiftungsrat gewählt. Am 24. August 2009 wurde er als Nachfolger von Peter Schwaller Präsident der SFB. Das Nachdiplomstudium Unternehmensführung inkl. Marketing bildeten wichtige Grundlagen im neuen Fach Fundraising. Per Ende Jahr geht mein Engagement zu Ende.

Herzlichen Dank an alle Zurücktretenden für Ihren jahrelangen Einsatz und die Mitarbeit zur Erhaltung des historischen Kulturgutes Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Es bleiben im Stiftungsrat Franz Mattig, bisher Vizepräsident, Bernd Hillemeyr als Vertreter des VFB, Andreas Kleeb und Peter F. Amacher, Vertreter DFB AG.

Gespräche mit möglichen Nachfolgern laufen. Das neue Konzept mit dem Bahnrat wird einen grossen Einfluss haben.

Foto von Bernd Hillemeyr:
Verabschiedung Franz Kissling (rechts) durch den Präsidenten Peter Riedwyl



Aus der Stiftung

Gönnerclub unterwegs an der Furka

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

Am 23. August fand der 15. Gönnerclub der Stiftung Furka-Bergstrecke statt.

Am Morgen trafen sich die rund 100 Teilnehmer im Bahnhof Realp, wo sie mit Kaffee und Gipfeli begrüsst wurden. Mit dem Sonderzug, gezogen von der HG 4/4 704, ging die Fahrt bei herrlichem Sommerwetter nach Gletsch. Nach einem kurzen Aufenthalt fuhr man zurück zur Station Furka, wo ein ausgiebiger Apéro für die Gönnerinnen und Gönner bereitstand.

Dort fand dann die Begrüssung durch den Stiftungsratspräsidenten Peter Riedwyl statt. In seiner Ansprache informierte er über den aktuellen Stand der Projekte der Stiftung und die finanziellen Situation. Weiter gab er bekannt, dass dies sein letzter Gönnerclub als Präsident der Stiftung wäre, da er zum Jahresende von diesem Amt zurücktreten wird.

Aus diesem Grund hat der Stiftungsrat den Gönnerclub auch zum Anlass genommen, Peter Riedwyl für seine langjährige intensive und erfolgreiche Arbeit zu danken. In seiner Laudatio ging Stiftungsrat Hans Meiner auf die Leistungen ein, die Peter Riedwyl im Laufe der Jahre für die Stiftung erbracht hat. Im Rahmen der offiziellen Verabschiedung wurde ihm von Söppi Ham-

burger ein Modellzug überreicht. Dieser steht symbolisch für einen Sonderzug auf der Furka-Bergstrecke, den er als Abschiedsgeschenk bekommt.

Nach der Rückfahrt nach Realp waren in der Wagenremise die Tische für das Mittagessen gedeckt. Bei Köstlichkeiten vom Grill und einem umfangreichen Salatbuffet konnte der Hunger gestillt werden und viele interessante Gespräche zwischen den Gönnerinnen und Gönnern geführt werden. Daneben konnten die Dampfschneesleuder und ein interessante Bilderschau zur Geschichte der Furka-Bergstrecke besichtigt werden.

Ursprünglich sollte zum Gönnerclub die zweite Vierkuppler-Dampflokomotive bereits in Realp zu sehen sein. Leider hatte sich die Fertigstellung durch Engpässe bei der Materiallieferung verzögert. Dies tat aber der guten Stimmung keinen Abbruch, und so gab es am Ende des Tages nur positive Rückmeldungen.

Vielen Dank auch an das Gastro-Team der DFB für die Bewirtung in der Station Furka und der Wagenremise Realp.

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

Fotos von Bernd Hillemeyr:

Übergabe eines Geschenks an Peter Riedwyl

Sonderzug in Realp vor der Abfahrt





30-Jahr-Jubiläum

Vermessungen an der Furka

Von Frank Meve, Webmaster der Sektion Rhein-Main e.V.

Wieso kommt eine deutsche Hochschule dazu, in der Schweiz geodätische Vermessungen zu machen? Und was hat unsere Sektion Rhein-Main damit zu tun? Wir erinnern uns zum Jubiläum an Aktivitäten aus unserer Vereinsgeschichte.

Die "Vermessungsübungen" gehören dazu, auch wenn wir dabei nur eine Nebenrolle gespielt haben. Die Geschichte ist aber so interessant, dass wir ihr einen ganzen Artikel widmen. Geht es doch um den Wiederaufbau "unserer" Furka-Bergstrecke.

Ein erster Kontakt zwischen der Hochschule Darmstadt und der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) entstand 1989. Der Student Dietmar Litterscheid reagierte auf eine Annonce der DFB: "Fronarbeiter gesucht". Daraufhin absolvierte er 1990 ein 9-monatiges Praktikum an der Furka, schon mit dem Vorsatz, dieses zum Thema seiner Diplomarbeit zu machen.

Sein Mentor Prof. Habermehl konnte schnell überzeugt werden und Gespräche mit Wolfgang Schmidt (DFB-Verwaltungsrat) folgten. Es entwickelte sich eine enge Beziehung zu Mitgliedern des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB),

speziell zur VFB-Sektion Rhein-Main (damals noch Regionalgruppe). Die Regionalgruppe Rhein-Main stellte ihren vereinseigenen Mercedes-Transporter für den Transport der Geodätischen Geräte vom Rhein-Main-Gebiet an die Furka zur Verfügung.

Im Rahmen unseres 30-jährigen Sektionsjubiläums haben wir den Leiter der damaligen Vermessungsarbeiten Prof. Dr.-Ing. Prof. h.c. Klaus Habermehl gebeten, eine Zusammenfassung über die Vermessungsübungen zu verfassen. Hier ein Auszug:

"Vermessungsaufgaben: Nach dem Beginn der Arbeiten stellte sich heraus, dass die DFB nur in geringem Umfang über Planunterlagen verfügte. Diese zum Teil rekonstruierten Pläne im Massstab 1:1000 stammten zu einem grossen Teil noch aus dem Jahre 1925 und genügten nicht mehr den Ansprüchen für Eingaben bei den Verwaltungs- und Genehmigungsbehörden. Waren in den ersten Jahren im Wesentlichen Bestandsaufnahmen erforderlich, so verlagerten sich die Aufgaben mit den Jahren über Planungen und Absteckungen zur Dokumentation der Strecke.

Das Gesamtpaket „Furka-Vermessung“ bestand regelmässig aus den Teilen

- Vorbereitung der Arbeiten in Darmstadt
 - Vermessungen vor Ort in einer vorlesungsfreien Woche
 - Häusliche Auswertung bis Beginn des Wintersemesters.
- In den Jahren 1991 bis 2006 fanden 14 Vermessungsübungen mit insgesamt 488 Teilnehmern von 16 Hochschulen statt, davon sieben deutsche und weitere neun aus Europa. Der Dank geht deshalb an viele Personen und Institutionen wegen ihrer Förderung der Übungen und des Kontaktes zu den Partnerhochschulen im Ausland. Ein besonderer Dank auch an die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) AG und den Verein Furka-Bergstrecke (VFB) für die finanzielle und ideelle Unterstützung im Lauf der Jahre!"

Den kompletten Artikel mit Bildern und Zeitdokumenten finden Sie auf der Internetsite der Sektion Rhein-Main. www.furka-rhein-main.de (Es ist der Artikel mit den meisten Zugriffszahlen unserer Website.)

Die Vermessungsübungen fanden auch ein starkes Echo in den Medien und führten zu drei Diplomarbeiten. So präsentierte Dietmar Litterscheid 1992 den Gleisplan seines Vorschlages für das Projekt "Anschluss Oberwald DFB" Für die Freunde der Furka-Bergstrecke ist es sicherlich interessant zu sehen, wie die Station Oberwald DFB hätte aussehen können!

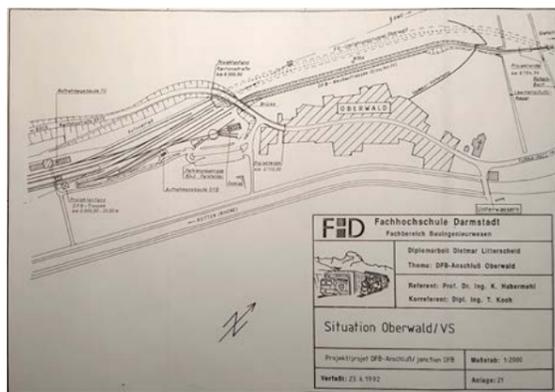


Foto von Gerd Kroh:

Projektentwurf von Dietmar Litterscheid: Variantenstudie von 1992 für Oberwald DFB

Foto vzg: Vermessungseinsatz der Hochschule Darmstadt 2004

Foto von Gerd Kroh:

Der Mercedes-Transporter der „Regionalgruppe Rhein-Main“



Kunstsammlung warb im Hotel Belvédère für die Dampfbahn

Ein anderer Meilenstein in der 30-jährigen Geschichte der Sektion Rhein-Main e.V. war 1999. Die damals noch als Regionalgruppe bezeichnete Sektion organisierte und betreute die Ausstellung „Über die Furka“.

Wie kam es dazu? Im Sommer 1997 fand ein Treffen der Dampfbahn-Organisationen statt, es waren der VFB-Zentralverein mit den Sektionen, der DFB-Verwaltungsrat und die DFB-Geschäftsleitung. Bei diesem Tripeltreffen ging es um die Vorbereitungen zur Eröffnung des Streckenabschnitts Furka - Muttbach - Gletsch, die bis zum 9.9.99 erreicht werden sollte. Zu diesem Anlass wurde von der Sektion Rhein-Main die Organisation einer Ausstellung auf der Basis der bereits im Jahre 1991 mit Erfolg durchgeführten Ausstellung „Vom Saumpfad zur Dampfeisenbahn“ vorgeschlagen.

Wiederum stellte unser Vereinsmitglied Stefan Wagner aus Limburg Exponate aus seinem Archiv zur Verfügung. Der Verein Furka-Bergstrecke war ihm sehr dankbar dafür. Stefan Wagner erstellte auch eine Broschüre zur Ausstellung.

Vom 3. Juli bis zum 26. September 1999 wurde die Ausstellung unter dem Titel „Über die Furka, eine historische Bilderreise von Oberwald bis Realp“ im Hotel Belvédère am Rhonegletscher präsentiert. Gezeigt wurden historische Druckgrafiken und Ansichtskarten, sowie Bücher über den Furkapass.

Die personelle Betreuung wurde von der Regionalgruppe Rhein-Main unter der Leitung von Joachim Ziegler übernommen. 23 Mitglieder aus Rhein-Main, sowie 3 aus anderen Sektionen waren hierzu auf die 13 Ausstellungswochen zu verteilen und einzuweisen, jeweils zwei Leute pro Woche. Zu den Aufgaben der Betreuer gehörte auch, die auf dem Hotelparkplatz anhaltenden Reiseleiter der Busse auf die Dampfbahn Furka-Bergstrecke anzusprechen. Das Hotel Belvédère stellte die Räumlichkeiten

zur Verfügung, um - einer Tradition folgend - jeweils im Sommer eine Kunstaussstellung im eigenen Hause zu zeigen. Ein grosser Dank gebührt der Familie Carlen, den Besitzern des Hotels Belvédère, für die gewährte Gastfreundschaft, insbesondere Philipp Carlen.

Der Zutritt zur Ausstellung war kostenlos, die Ausstellungsbesucher nutzten fleissig die Möglichkeit zu spenden, sodass dem VFB ein Netto-Erlös von 8000 DM übergeben werden konnte. Der Marketingabteilung der DFB wurde eine Liste mit 205 Kontakten zu Reiseveranstaltern an die Hand gegeben. Der Werbeeffect war deutlich spürbar. In seinem Bericht vom Oktober 1999 zog der Vorsitzende Joachim Ziegler ein sehr positives Fazit. Das Lob ging in alle Richtungen. Auch die vielen anerkennenden und lobenden Eintragungen im Gästebuch der Ausstellung zeugen von Interesse und Begeisterung.

Am 30.9.1999 erreichte ein erster Dampfzug den Bahnhof Gletsch. Die feierliche Eröffnung des Streckenabschnitts Furka - Muttbach - Gletsch erfolgte allerdings erst am 14.7.2000.

Weitere Details, Bilder und Zeitdokumente finden Sie im gleichnamigen Artikel auf unserer Sektions-Website www.furka-rhein-main.de unter dem Tab „Jubiläum“.



Grossmutter's Kaffeekuchen

Für eine Springform von 26 cm Durchmesser

Man nehme:

400 g Zucker

2 Eier

375 g Mehl

1 TL Rahm

1 TL schwarzer Kaffee

2 EL Kakaopulver

1 gestrichener EL Zimt

1 Prise Backpulver

Butter

2 dl Rahm

Puderzucker

Zubereitung:

- Zucker mit den Eiern verrühren, nacheinander Mehl, Rahm, Kaffee, Kakaopulver, Zimt und Backpulver beifügen und alles zu einem glatten Teig verarbeiten
- In eine gefettete Springform füllen und im vorgeheizten Ofen bei 200 Grad etwa eine Stunde backen
- Biskuit erkalten lassen, aus der Form lösen und quer halbieren, eine Biskuihälfte auf eine Tortenplatte legen
- Rahm steif schlagen, Biskuitboden damit bestreichen, mit der anderen Biskuihälfte bedecken und mit Puderzucker bestäuben

Das Rezept stammt aus «Oberwalliser Bäuerinnen kochen», ausgelesen von Ruedi Traub und hergestellt von Carmela Bolliger



Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Einfach
einscannen &
mehr erfahren!



Mitfahren

2024 verkehren die Dampfzüge vom 20. Juni bis 29. September jeweils von Donnerstag bis Sonntag. Auskunft und Reservierung beim Reisedienst, Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp UR, über www.dfb.ch oder E-Mail: reisedienst@dfb.ch

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört, unterstützt mit dem Jahresbeitrag (CHF 60 für Einzelmitglieder und CHF 90 für Familien resp. Ehepaare) die Dampfbahn und arbeitet nach Möglichkeit vor Ort mit, sei es anlässlich von Bauwochen der Sektionen, in der Wagenwerkstätte Aarau oder als ‚Froni‘ im Zug und überall dort, wo zupackende Hände benötigt werden. Vereinsmitglieder geniessen zudem einen Rabatt von 20 Prozent auf den Fahrpreisen, erhalten das viermal jährlich erscheinende Heft «Dampf an der Furka», profitieren von attraktiven Aktionen und Anlässen der 21 VFB-Sektionen und können den „Eisenbahnamateure“ vergünstigt abonnieren. Anmeldungen oder Fragen per E-Mail an: vfb.mitgliederservice@dfb.ch; Per Post an: VFB Verein Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald
Unsere Webseite: www.dfb.ch/verein

Dampflokkfreund werden

Es bestehen drei Möglichkeiten, um die Dampflokomotiven sowie die Dampflokk-Werkstätte Uzwil direkt zu unterstützen: Basis-Mitglied (Jahresbeitrag CHF 200), Gönner-Mitglied (Jahresbeitrag CHF 500) und Premium-Mitglied (Jahresbeitrag CHF 1'000). Mitglieder erhalten einen Rabatt von 20 Prozent auf den Fahrpreisen und viermal jährlich Vereinsinformationen. Gönner- und Premium-Mitglieder profitieren periodisch von einem speziellen Anlass. Das Anmeldeformular findet sich auf www.dfb.ch

Stiftung Furka-Bergstrecke SFB – Spendenmöglichkeiten www.dfb.ch/stiftung

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. Für Spenden ab CHF 100 wird eine Spendenbescheinigung zugestellt. Wer CHF 2000 und mehr spendet wird für ein Jahr Mitglied im SFB Gönnerclub und zu einem Gönnerevent mit Begleitung eingeladen.

Spendenkonto Schweiz (auch für Trauerspenden, jede Spende wird verdankt):

Stiftung Furka-Bergstrecke

CH-3988 Obergesteln

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.

Mitarbeiten - Kontaktadressen für Freiwillige

Verein Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald; E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch

oder

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp UR; E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp UR, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Mehr wissen

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



Tolle Weihnachtsgeschenke

BON | GUTSCHEIN | VOUCHER



CHF 50.00
GUTSCHEINCODE: LR6-KRK-9FW-V80
GÜLTIG BIS: 02.08.2024

Ruedi Mustermann
Herzliche Gratulation zum
60. Geburtstag

Beim Schenken an die Dampfbahn denken !

Wir empfehlen Ihnen unsere persönlich ausgestellten Reisegutscheine für jeden Anlass

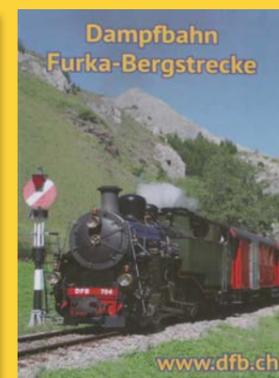
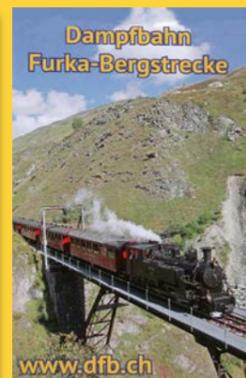


Magnet-Set mit DFB-Dampfzug
Zweiteilig: Lokomotive HG 4/4 Nr. 704 mit rotem Personenwagen Höhe 22 mm / Breite 95 mm
CHF 7.00



Bildmagnete

Verschiedene Sujets in unterschiedlichen Grössen (H x B)
Hochformat 80 x 54 mm
Querformat 54 x 80 mm
Querformat lang 40 x 127 mm
Vollständige Auswahl siehe Webshop CHF 5.00



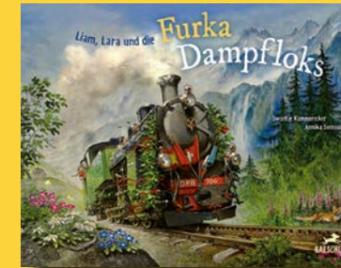
Magnet Rundplakette
Durchmesser 63 mm
CHF 7.00



Magnet Plakette
Höhe 55 mm / Breite 80 mm
CHF 7.00



DFB-Bildkalender 2024
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen;
Text dreisprachig d/f/e;
28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3
CHF 16.00



Kinderbuch «Liam, Lara und die Furka-Dampfloks»
Querformat 297 x 226 mm
34 Seiten mit 40 Illustrationen und Bildern; Thema: DFB-Dampfloks aus Vietnam; Baeschlin-Verlag (2020)
CHF 29.00



Bilder-Broschüre zum Vereinsjubiläum «40 Jahre VFB»
72 Seiten mit 130 Bildern;
Format DIN A4
Eigenverlag VFB (2023)
CHF 20.00



Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke»
Prächtiger Bildband mit 208 Seiten und 220 Farbbildern (inkl. Oberwald-Gletsch); Texte deutsch und französisch, Autoren Beat Moser und Peter Krebs
Format: 210 x 280 mm
Herausgeber: AS-Verlag (Ausgabe 2010) CHF 39.00



Broschüre «Die legendäre Zahnrad-Dampflok HG 4/4»
107 Seiten mit 200 Bildern und vielen Fakten (Einsätze in Vietnam, Rückholaktion und Aufarbeitung in der Schweiz)
Autor: Herbert Cadosch;
Format DIN A4 (2019)
CHF 25.00



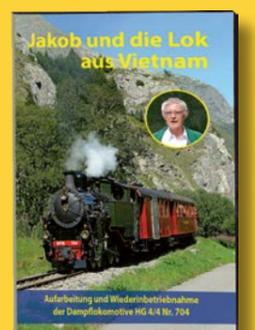
Neu arrangierter DVD-Film
58 Minuten Spielzeit



Taschenmesser «Furka Edition» Silber
zwei Messer, Schere, Flaschenöffner, Büchsenöffner und Zapfenzieher; Länge 90 mm CHF 39.00



DVD-Film Furka-Dampfbahn
Mit Streckeneröffnung Oberwald-Gletsch (2010) und Jubiläumsfahrten Brig-Oberwald-Gletsch, mit Vierlok-Treffen HG 3/4 in Gletsch (2014), Wagenwerkstatt Aarau und Lokwerkstätte Uzwil; 58 Minuten Spielzeit.
EK-Verlag (2015) CHF 29.00



DVD-Film «Jakob und die Lok aus Vietnam»
Rekonstruktion 2015 bis 2018. Inbetriebsetzung, Probefahrten, Abnahmen (2018), Jungfernfahrt mit Loktaufe und erste Fahrplanfahrten. 82 Minuten Spielzeit. VGBahn / Suder
CHF 29.00

DVD-Dokumentarfilm Furka-Bergstrecke
Letzte Betriebsjahre der Furka-Oberalp-Bahn auf der Umer Seite der Furka-Bergstrecke in einem Super 8-Film (1980 / 81): Schneeräumung und Einwinterung, Montage und Demontage Fahrleitung und Steffenbachbrücke mit viel Handarbeit (usw.). Kommentar in Deutsch; DFB-Eigenverlag (2022) CHF 29.00

Das vollständige Souvenir-Sortiment finden Sie auf unserer Webseite www.dfb.ch





Bilan de la saison 2023

Plus de passagers malgré moins de journées d'exploitation

De Mark Theiler, responsable medias, DFB AG, traduit par Hans Maurer

Les responsables du chemin de fer à vapeur peuvent s'enorgueillir d'une excellente saison 2023.

Durant les 55 journées d'exploitation du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka (DFB), 24643 personnes ont été transportées entre le 29 juin et le 24 septembre avec l'un des trains à vapeur ou diesel sur le réseau du DFB. Soit environ 200 passagers de plus qu'en 2022, alors que le chemin de fer était exploité pendant 8 jours ou deux week-ends de plus.

348 personnes se sont laissées choyer dans la classe Premium, à savoir 120 personnes de plus qu'en 2022. Ce chiffre aurait encore été plus élevé, s'il y avait eu suffisamment d'accompagnateurs disponibles.

Le nombre des passagers en 1ère classe a atteint 2952 personnes. A savoir près de 400 personnes de plus qu'en 2022. Par contre, pour la 2e classe le nombre des passagers a accusé un recul: 21343 passagers. Selon le directeur de l'entreprise, Karl Reichenbach, il est également réjouissant de constater que les compositions en trains diesels étaient nettement mieux utilisées que lors des années précédentes.

Le nombre de journées hypothéquées par la phase rouge sur le trajet Oberwald – Gletsch se monte à 19 contre 30 jours l'année précédente. Lors de ces journées, aucune locomotive à vapeur n'a pu être mise en service sur cette partie du trajet du DFB à cause du danger d'incendie.

La météo a également alourdi la facture de l'exploitation à fin août. Une journée après la fin de la fête du chemin de fer à vapeur, une incursion hivernale, sous forme de masse de neige, a enfoncé le toit de la tente de fête à la station Furka. La tente doit être remplacée en prévision de la saison 2024. Une vitrine a été totalement détruite. Pour la fin de l'exploitation de la saison, il a fallu se débrouiller avec la tente que le DFB avait louée auprès de la commune Obergoms, et qui était encore installée à la Furka.

En tant que directeur général et après ses 100 jours de fonction, Karl Reichenbach tire un bilan réjouissant. Depuis son entrée en fonction à fin mai, la cohésion et l'estime réciproque ont grandi. De même, la situation financière, grâce à la collaboration avec la Fondation, s'est nettement améliorée. Avec Albert Auf der Maur, un nouveau

contrôleur des finances est aux commandes. Il a une vision permanente de la situation financière de l'entreprise. La saison s'est déroulée sans accident et sans suppression de trains.

Dans de nombreux secteurs d'activités, Karl Reichenbach a dû faire face à un manque de personnel. Plusieurs collaboratrices et collaborateurs ont dû s'investir plus que d'habitude, ce qui est tout à leur honneur, insiste Reichenbach. L'année prochaine, plus de chefs de trains seront de nouveau disponibles. Reichenbach voit également des améliorations dans le domaine de la logistique, au niveau des interfaces entre les différents secteurs internes. Diverses restructurations seront mises en place dans le courant de l'automne ou de l'hiver.

Sur le plan de la formation des collaborateurs, des lacunes devront être comblées, ne serait-ce que pour s'adapter aux dispositions officielles.

La nouvelle HG 4/4 708 a été livrée fin septembre à Realp par l'atelier des locomotives d'Uzwil. Avec sa sœur 704, elle sera intégrée l'année prochaine dans les trains réguliers. Avec ces deux "fers de lance", le nombre de places en 2e classe pourra être augmenté de 16 unités par train, soit un total de 154 places, ce qui correspond à une hausse de l'offre de près de 10%.

Après les derniers trajets à l'horaire, la saison n'était pas encore terminée pour les personnes engagées. Les installations ferroviaires devaient être préparées pour l'hiver. Dans la gorge du Rhône, plusieurs groupes de construction et une entreprise externe ont dû assainir des lits de cours d'eau et les viaducs adossés de Mässweid et Eischflue. Les rails devant être déposés, ces travaux n'ont pu être entrepris qu'après la saison d'exploitation.

Après plus de 30 ans d'exploitation, le DFB va devoir faire face à beaucoup d'autres travaux d'assainissement dans les prochaines années. Certains objets, vieux de près de 100 ans, devront en partie être remplacés. De nombreux travaux de construction devront être réalisés par des entreprises externes, parce que les autorités exigent de plus en plus l'accompagnement de travaux par des spécialistes.

Célébration des 40 ans de l'ALSF et des 30 ans d'ouverture de la ligne Realp-Furka

Les amateurs de trains à vapeur sont venus en masse à la fête

Par Philipp Krähenmann, responsable de la communication ALSF, traduit par J.-J. Oltramare

Les 25 et 26 août, environ 1500 amateurs de trains à vapeur se sont rendus à Realp pour faire un tour en train à vapeur, acheter un livre, un textile ou un souvenir, discuter avec des personnes partageant les mêmes idées autour d'un repas et d'une boisson, écouter des politiciens et des experts ferroviaires lors de deux tables rondes, participer à des visites guidées, découvrir des expositions ou encore visiter des stands d'information.

Lors des deux séances de discussion du vendredi et du samedi, des politiciens et des experts des chemins de fer étaient présents pour répondre aux questions. Ils ont donné un aperçu intéressant de l'histoire de l'Association et du Chemin de fer à vapeur de la Ligne Sommitale de la Furka, mais aussi des aperçus du développement possible dans les décennies à venir.

Des trains, des magasins et des restaurants très fréquentés

Les trains étaient pleins à craquer, circulant à toute vapeur sur la montagne jusqu'à la gare de la Furka ou pour des voyages photo et vidéo jusqu'au viaduc de Steinstafel, selon un horaire cadencé renforcé. Plusieurs groupes de touristes de bonne humeur ont également saisi l'occasion de profiter du magnifique monde alpin d'une manière légèrement différente.

Environ 180 membres de l'Association ont reçu, sur présentation de leur carte de membre, un bracelet leur donnant droit à des réductions substantielles sur les voyages en train, les achats et les repas, dont ils ont, bien sûr, abondamment profité. Près de 60 exemplaires du livre anniversaire ont trouvé preneurs. Les nombreux vêtements et autres offres de la boutique se sont également vendus rapidement. Beaucoup de possibilités de se restaurer étaient proposées, entre autres les raclettes du Steam Pub ou celles servies à la station Furka, des occasions de s'attarder...

Visites du dépôt et de la remise

Une attraction, la visite du dépôt de locomotives, conduite par des guides compétents et passionnés, a rencontré un vif succès. Dans la remise à voitures, une exposition de photos sur l'histoire du chemin de fer à vapeur, un film tourné depuis un drone et la dernière voiture de l'atelier de wagons d'Aarau suscitaient l'intérêt des visiteurs. Dans la remise, un petit train à vapeur tournait en rond, attirant le regard des jeunes et des moins jeunes ! L'Association Ligne Sommitale de la Furka, les Amis de la Locomotive à Vapeur de la Furka et un vendeur de trains miniatures ont tenu des stands et se sont réjouis du grand intérêt manifesté par le public de cette fête.



Photos de Philipp Krähenmann:

Les conducteurs de train sont très occupés!

Les stands sont pris d'assaut.

C'est parti!



Rocade de locos

L'HG 3/4 No.1 «remplace» l'HG 4/4 No. 708 aux ateliers d'Uzwil

De Urs Züllig, président des Amis des locos à vapeur de la ligne de faite de la Furka, traduit par François Clavadetscher

Enfin, on y était: Dans la nuit du 28 au 29 septembre la HG 4/4 708 a pu être transférée à Realp alors qu'au retour c'est la HG 3/4 No.1 qui a été emmenée à Uzwil en vue de sa révision. L'itinéraire choisi: Uzwil – autoroute – Winterthur – échangeur du Limmattal – Schwyz – Axenstrasse – autoroute, sortie Göschenen – Schöllenen – Realp.

Jeudi après-midi à 13h le chargement de la loco 708 a débuté à Uzwil. Son déchargement puis le chargement de la loco 1 se sont déroulés à Realp tôt vendredi entre 01h et 2h30. Vers 6h30 le convoi regagnait sain et sauf l'atelier d'Uzwil. Les heures exactes sont indiquées aux légendes des photos.

Suite à la fermeture du tunnel routier du Gotthard entre 20h et 5h un trafic intense s'est reporté sur la route du col et les gorges des Schöllenen. A tel point qu'au voyage aller le convoi a dû attendre sur l'aire de repos d'Erstfeld jusqu'à minuit avant de pouvoir continuer avec une escorte de police. Les badauds contraints de patienter furent récompensés par une pleine lune parfaite inondant d'une lumière magique les Schöllenen.

Peu après 1h du matin le réveil sonna au poste stratégique de Realp. L'équipe du dépôt, celle des locomotives à

vapeur et celle de l'entreprise de transport entreprirent de décharger la 708 et de la ranger auprès de sa sœur 704 à l'atelier. Puis la locomotive 1 fut amenée, chargée, l'ensemble exécuté en 90 minutes comme à la parade et d'une remarquable efficacité. Le trajet du retour fut expéditif, également via l'Axenstrasse et le convoi retrouva les ateliers d'Uzwil vers 5h30, ainsi que l'équipe sur place qui venait d'arriver. La 1 fut déchargée, remise sur ses roues (et cales en bois) dans la halle à 8h30. Celle-ci sera restée inoccupée un peu moins de 16 heures.

Un grand merci aux équipes des ateliers d'Uzwil, du dépôt de Realp et aux collaborateurs de l'entreprise de transports Egger qui avaient préparé l'opération de façon exemplaire ; elle fut accomplie sans accident malgré de difficiles conditions de trafic.

Perspective

Pour la 708 commence la mise en oeuvre avec l'objectif d'obtenir rapidement l'autorisation d'exploitation sans restriction. Après une pause bien méritée l'équipe d'Uzwil entreprendra le démontage de la HG 3/4 No.1 et effectuera une analyse de son état. Selon le diagnostic et d'autres souhaits de modifications un projet de révision sera établi.



Section Romandie

Sortie au Rothorn de Brienz les 4-5 septembre 2023

Par Jean-Jacques Oltramare, comité ALSF Romandie

Notre groupe, formé de 21 participant(e)s, se retrouve autour de la vénérable station de départ du BRB à Brienz; le bâtiment construit en vue de l'ouverture de la ligne de montagne en 1891 a été restauré dans son état d'origine: panneaux de bois peint (Brienz est le centre de la sculpture sur bois), architecture inspirée des chalets de l'Oberland bernois, le tout un peu désuet mais sous un soleil radieux. Tout est prêt pour la distribution des contremarques et de la documentation sur la ligne.

Nous embarquons dans une voiture réservée, poussée par une locomotive à vapeur construite par la SLM (Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur), le fabricant de nos locomotives 704 et 708, finalement récupérées à Da Lat au Vietnam! Celle-là, chauffée au gazole, produit néanmoins le bruit caractéristique de la locomotive à vapeur, soufflant et haletant sur les 7,6 kilomètres du trajet et une dénivellation de 1678 mètres. Il faut dire que la ligne de montagne a été construite dans le temps record de 14 mois dès 1890 grâce au labeur de 640 hommes, creusant 6 tunnels et franchissant les éboulis et les passages rocheux mais aussi de paisibles pâturages. La vue est parfois vertigineuse mais la sécurité bien réelle avec une voie et des tunnels récemment remis à neuf.

Premier plein d'eau à Planalp et croisement d'un train qui descend son chargement de touristes. La locomotive poursuit son ascension, nous donnant l'occasion de contempler l'activité des bergers d'aujourd'hui et de leurs vaches ruminant sur leurs "conditions de vie" (assez agréables, il faut le dire!). La vue sur le lac de Brienz avec la chaîne du Tiringrind au premier plan se montre de plus en plus aérienne. Un dernier tunnel dans la roche et nous voici arrivés à la station "Rothorn Kulm" à 2253 mètres d'altitude.

Une petite montée à pied et nous voici à la réception de l'auberge d'altitude. Les clés des chambres sont prêtes et, après un premier briefing, chacun(e) part dans la chambre qui lui est attribuée. Le repas en self-service s'ensuit sur la terrasse, compte tenu du soleil couchant et de la température exceptionnellement clémente ; Florian nous soumet un questionnaire quant à l'organisation de nos futures sorties et Jean-Jacques anime un "brainstorming" quant au choix du lieu de

notre prochaine assemblée générale de section, le 2 mars 2024.

Après le petit-déjeuner du lendemain, quartier libre avant de redescendre à Brienz. En fonction de leur courage respectif, les participant(e)s profitent de la terrasse au soleil pour boire un dernier verre, lire un journal ou un livre ou encore monter jusqu'au sommet du Rothorn à 2348 mètres.

Descente en fin de matinée pour embarquer sur un autre vénérable engin à vapeur, le bateau "Lötschberg" construit par la firme Escher-Wyss et lancé en 1914. La vue de sa rutilante machinerie avec le mouvement incessant de ses bielles est fascinante mais, l'heure n'est pas à la contemplation car le repas est servi dans le salon du pont principal. Au passage, nous apercevons la spectaculaire cascade du Giessbach et, au village d'Iseltwald, le ponton (payant) où se font photographier les touristes sud-coréens, fans de la série "Crash Landing on You"...

Interlaken Ost, plateforme ferroviaire: le voyage en groupe se termine ici et les participant(e)s regagnent individuellement la Romandie, qui par le tunnel du Lötschberg, qui par Berne. De beaux souvenirs restent, des (re-)découvertes marquantes, mises en évidence par le soleil radieux et, surtout, de belles rencontres empreintes de convivialité. A refaire!

Photo de
Michel Conus:

Bâtiment de la gare du
BRB à Brienz





Informationen zu den VFB Sektionen

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

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



Aargau

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

AGENDA

Fr 8. März 2024	Generalversammlung im Restaurant Engel, Oberentfelden	Kurt Gross	079 415 32 10
Sa 16. März 2024	Exposenio, Trafo Baden	Harald Salzmann	076 393 78 39
Fr 19. – So 21. April 2024	MADA 24, Aarburg	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 27. April 2024	Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau	Leo Müller	079 483 88 25
Sa 18. – So 19. Mai 2024	SBB Historic, Brugg	Harald Salzmann	076 393 78 39

Weitere Termine und Detailinformationen siehe Homepage www.vfb-aargau.ch

Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

AB 4463: Viele Komponenten sind im Entstehen

Die Arbeiten schreiten sichtbar voran. Am Wagenboden sind nun alle Bearbeitungen gemacht und plattformseitig sind die Geländer fertig aufgebaut. Dank den von der MGB übernommenen Fahrwerken der abgebrochenen Autotransportwagen Typ Sklv wird die Aufarbeitung der vorhandenen Fahrwerke (Achsen, Bremssteile, Lager, Federn) einfacher und kostengünstiger. Die Wagen Typ Sklv konnten von der DFB übernommen werden nachdem der winterliche Autoverlad über den Oberalppass eingestellt wurde.

In der Schreinerei wird weiterhin an Teilen der Kastenstruktur (Fensterposten und Dachbögen) und den 2.-Klasse-Bänken gearbeitet. Ebenso entstehen Türen und weitere Teile für Fenster und Storen.

B 4231 abgeliefert

Die Inbetriebsetzung wurde verschoben, da der Wagen in

der vergangenen Saison noch nicht benötigt wurde und dringendere Werkstattarbeiten in Realp anstanden.

C 4326 – ein neuer Patient in der Wagenwerkstatt

Auf der Rückfahrt nach der Ablieferung des B 4231 in Realp am 29. Juli 2023 wurde der MGB B 2226 (Aussichtswagen «Open Air», ex AB 102 der VZ) nach Aarau gebracht. Es gilt, den Wagen einer Revision, Auffrischung und diversen Umbauten zu unterziehen. Farblich wird sein Äusseres dem Diesellokomotiv angeglichen (rot, Bänke hell/dunkelgrau). Plattformseitig werden fehlende Schutztüren angebaut und die Sonnenstoren werden durch ein festes Dach ersetzt. Elektrisch wird der Wagen gemäss den Anforderungen des Diesellokomotivs nachgerüstet und das Bordnetz von 36 auf 24 Volt umgebaut. Die Fahrwerksrevision erfolgt als Winterarbeit in Realp. Der C 4326 wird den revisionsfähigen Aussichtswagen C 2354 ersetzen, der 2026 ausgemustert wird.

Die Finanzierungen der Wagen-Projekte AB 4463 mit je einem Erst- und Zweitklasse-Abteil und des Aussichtswagens



C 4326 sind erfreulich angelaufen. Trotzdem laden wir Sie gerne ein, mittels einer Sitzplatzspende diese Revisionen zu unterstützen.

Unterlagen siehe <https://www.dfb.ch/de/stories/vfbag-wwa-aktproj> oder www.vfb-aargau.ch >> Wagenwerkstatt >> Revisionsprojekte >> Aktuelle Revisionsprojekte

Furka-Arbeitswoche 3: Tunnel, Schienen und Wasserabläufe

Von Ruedi Tobler, Einsatzleiter

In der dritten Arbeitswoche arbeiteten wir wieder mit der Sektion Stuttgart zusammen. Die wichtigste Arbeit war die Mithilfe beim Gunitieren im Scheiteltunnel. Sie musste bis zum Einsetzen des Fahrbetriebs bis Mittwochabend abgeschlossen sein.

In den Tunneln 1 bis 3 und dem Kehrtunnel schlossen wir Sondierschlitze im Schotter, die für Untersuchungen des Untergrundes ausgehoben worden waren. Im Kehrtunnel befreiten wir die Schwellenkappen und die Befestigungen der Schienen vom Schotter, um sie für Prüfungen gut zugänglich zu machen.

Weil mit immer grösseren Regenmengen zu rechnen ist, stand in Tiefenbach die Erneuerung und Vergrösserung des Wasserdurchlasses auf dem Programm. Auch die Vegetationsgruppe legte Wassergräben für bessere Abläufe frei, zusätzlich zum Zurückschneiden der Erlen und Mähen der Bahnborde.

Furka-Arbeitswoche 4: Bäume fällen und Äste häckseln

Von Beat Mühlemann, Einsatzleiter

Diese Arbeitswoche stand im Zeichen von Holzarbeiten. Ein Trupp fällte im Bereich Rhonequelle 19 Bäume (Tannen



Fotos von Heinz Unterweger:

Leimen der Dachbögen aus drei Lagen Brettschen

«Ernten» von guten Ersatzteilen von einem Sklv-Drehgestell

Foto von Werner Beer:

Anlieferung des Aussichtswagens in Aarau

und Lärchen). Nach dem Entasten wurden die abgelängten Stämme mit Hilfe des Kranwagens "Bruno" verladen und nach Oberwald abtransportiert.

Ein zweiter Trupp war mit Häckseln beauftragt. Zwischen Gletsch und dem Übergang Furkapassstrasse waren es Erlen- und im Bereich Rhonequelle Tannen- und Lärchenäste. Das schöne Wetter war ideal für diese anstrengenden Arbeiten.

Die herbstlichen Werbeaktivitäten der Sektion Aargau

Von Harald Salzmann, Leiter Werbung

Die Sektion Aargau war am Jubiläumsanlass Ende August auf der Furka mit einem Stand zusammen mit anderen Sektionen in der Wagenremise vertreten. Der Publikumsandrang war leider unter den Erwartungen.

Am 9. September konnten wir mit unserem Werbezelt auf dem Bahnhofplatz in Baden einen Einblick in die Dampfbahnwelt an der Furka geben. Nach dem Trubel der Badenfahrt und bei sehr heissem Wetter war es nicht einfach, die Aufmerksamkeit der Passanten zu wecken.

Unser fast schon traditioneller Herbstabschluss ist jeweils die Teilnahme am Winzermarkt in Döttingen. Wir konnten sehr viele Gespräche mit Jung und Alt führen, wobei auch die ganz Kleinen Gefallen an unseren schönen Dampflokbildern an der Theke fanden.

Den treuen, fleissigen und unermüdlichen Werbemitarbeitern danke ich herzlich für den grossen Einsatz im Jahr 2023!



Foto von Harald Salzmann:

Auch den Nachwuchs faszinieren Dampfloks



Innerschweiz

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

Fleissige Baufronis

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Im Jahr 2023 waren die Innerschweizer Fronis alle drei Wochen samstags entlang der Dampfbahn-Strecke tätig. Bei zehn Einsätzen wurde einige Male am Geleise gearbeitet. Auch im Furka-Scheiteltunnel konnten mehrmals Montagearbeiten erledigt werden. In der Unterkunft in Realp wurden Vorbereitungen zum Zimmerumbau geleistet, im Baumaterial-Lager Geren wurden Spriesse revidiert und neu markiert. Auch ein Kabel durfte noch durch Rohre und Kabelkanäle eingezogen werden von der Station Furka bis hinein in den Scheiteltunnel.

Traditionell in der Kalenderwoche 23 im Juni war eine schöne Gruppe Innerschweizer für eine Bauwoche in Realp, unter der Leitung von Franz Elmiger. Das Arbeitsprogramm lautete Mithilfe beim Zeltaufbau in der Station Furka, Arbeiten für die BLA, Umgebungsarbeiten beim Bahnhof Realp DFB sowie Schotter planieren auf der Strecke des Totalumbaus von 2022.

Wenn es dann heisst, die Einwinterung startet, muss man sagen, wir hätten eigentlich noch etwas mehr erledigen wollen im 2023... Für den Zeltabbau auf der Station Furka am Dienstag der Einwinterungs-Woche konnten wir auch einige Helfer stellen. Der letzte Arbeitstag 2023 war dann am 7. Oktober, nochmals auf dem Geleise: Schotter stopfen, bei herrlichem Wetter. Richtig geschafft und erledigt konnte dann am Abend in Realp auch noch gleich einiges besprochen werden für die neue Bausaison 2024!

Vielen Dank all den fleissigen Helfern. Natürlich wurden neben diesen ausgeschriebenen Sektionseinsätzen weitere Arbeiten erledigt. Auch für alle diese Arbeitsstunden möchte ich recht herzlich danken.

Nun wünscht die Sektion Innerschweiz eine schöne Winterzeit. Wir treffen uns wieder ab April für Sektions-Arbeitstage an der Furka.

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



Nordwestschweiz

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

Webseite:

<https://www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-nordwestschweiz>

Mitgliederdaten:

Haben Sie ihren Wohnort, Strasse und Nr., Telefonnummer, E-Mail-Adresse oder Beruf gewechselt?

>> Bitte melden Sie die Mutationen an: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil, 061 401 32 65 / vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Vereinstätigkeiten bis 29. Februar 2024

Änderungen bleiben vorbehalten

Sa, 02. Dezember 2023, 11.00 bis ca. 15.00 Uhr (neuer Termin)

Mitgliedertreffen (ME: Metzger-Fondue)

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)
Ort: Restaurant "Arlesienne", Curlingzentrum Arlesheim

Sa, 06. Januar 2024, 18.30 Uhr Dreikönigstag

Ort: Modelleisenbahn-Club Basel, Elsässerstr. 2A, Basel
Keine Anmeldung erforderlich

Sa, 27. / So, 28. Januar 2024 Modelleisenbahn Sekundarschule

Ausstellung und VFB-Werbeanlass
Ort: Steinweg, 4147 Aesch

Do, 15. Februar 2024, 19.30 Uhr 40. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Neuweilerstrasse 107, Basel (Endstation Tram 8)

Traktanden:

1. Protokoll der 39. GV vom 16. März 2023
2. Tätigkeitsbericht 2023
3. Jahresrechnung 2023 und Revisorenbericht

4. Décharge 2023 an den Vorstand
5. Beiträge 2024 (Orientierung)
6. Jahresprogramm Verein 2024/2025
7. Budget 2024
8. Orientierung über Tätigkeiten von DFB AG/SFB/BFB Dachverband
9. Anträge von Mitgliedern
10. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern sind dem Vorstand bis 14. Januar 2024 einzureichen.

Reisebericht Herbstaufzug vom 1. Oktober 2023

Fahrt und Besichtigung Kandertalbahn

Von Urs Degen und Meta Nikles

Video: Fritz Brunner; https://youtu.be/zR8m_-XqfBQ

Geschichte: Die Kandertalbahn wurde vor gut 128 Jahren (1. Mai 1895) als private Nebenbahn in Betrieb genommen. Ihre Hauptkunden waren zu Beginn hauptsächlich die im Tal ansässigen Steinbruchfirmen, die für den nicht unbeträchtlichen Güterverkehr mit gebrochenen Steinen verantwortlich waren. Betreiber der Bahn war die Steinbruchgesellschaft von Malsburg, die in den Jahren 1907 bis 1919 zusätzlich für die Verbindung ab Steinbruch Malsburg bis Kandern eine private Schmalpurbahn baute.



Foto von
Meta Nikles:

Eine Komposition der
Kandertalbahn

Ostschweiz

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

Auf der 13 km langen Bahn bis Haltingen gab es nie einen offiziellen Personenverkehr. Die Bahn war ursprünglich eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 900 mm. Heute beträgt die Breite 1'435 mm (Normalspur), max. Neigung 1,7 ‰, min. Radius 200 m und die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

Museumsbetrieb: Seit 1969 betreibt der Verein Eurovapor die Bahn vorwiegend mit historischen Fahrzeugen der damaligen Gesellschaft Südwestdeutsche Verkehrs AG (SWEG). Traditionell wird die Saison am 1. Mai gestartet und läuft bis Ende Oktober. Jeden Sonntag fahren drei Züge und bei besonderen Anlässen zusätzlich zur Verstärkung ein Dieseltriebwagen.

Anlässlich der Lokschuppenführung waren viele der 27 Teilnehmer am Herbstausflug überrascht, als sie die SBB-Rangierlokomotive E 3/3 Nr. 8532 sahen. Diese Lok wurde am 13.01.1916 in Betrieb genommen und zuletzt dem Depot Luzern zugeteilt. Die Ausmusterung erfolgte am 19.08.1965. Heute gehört das «Tigerli» dem KTB – Kanderaltalbahnhof e.V., die noch rollfähige und vollständig erhaltene Museumslokomotive ist in gepflegtem Zustand. Sie war bis 2002 betriebsfähig.

Mitglieder-ABENDanlass:
Zu Besuch bei der REGA-Basis 7 in St. Gallen
Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Über 3,6 Millionen Gönner unterstützen die Schweizerische Rettungsflugwacht REGA. Jede(r) hofft, die Dienste der REGA nicht beanspruchen zu müssen. Die Teilnehmer der REGA nicht beanspruchen zu müssen. Die Teilnehmer der REGA nicht beanspruchen zu müssen. Die Teilnehmer der REGA nicht beanspruchen zu müssen.

Das Einsatzspektrum der Basis St. Gallen ist breit: Neben Verkehrsunfällen und Bergungen von Skifahrern, Wandernern und Bergsteigern wird die Ostschweizer Rega-Crew oft zu Patientenverlegungen von Spital zu Spital angeboten. Die St. Galler Crew fliegt jährlich über 900 Einsätze.

Neben dem REGA-Imagefilm gehörte die Besichtigung/Erklärung des 10 Millionen Schweizer Franken teuren Rettungshelikopters H145 sowie des Einsatzmaterials zur sehr interessanten Führung. Die langjährige Erfahrung des Referenten machte die Erklärungen und Antworten der vielseitigen Fragen sehr lebendig.



AGENDA

09.03.2024 25./26.05.2024	37. HauptVERSAMMLUNG Werbeauftritt an den Arbon Classics in Arbon	Andreas Huwiler Erwin Hug	071 966 45 62 071 385 64 17
------------------------------	--	------------------------------	--------------------------------

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

tigen Fragen sehr lebendig. Auch der Einsatz des Rettungshelikopters durfte an beiden Abenden hautnahe erlebt werden.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass man bei der Crew der Rega in guten Händen ist, sollte es doch zu einem Ernstesatz kommen.

Ostschweizer Bauwoche 26
Von Philipp Geisser

Wie in vergangenen Jahren stand der Sonntagabend ganz im Zeichen des Wiedersehens in Realp. Es wurde eifrig diskutiert und man erfuhr, wer wieso in diesem Jahr nicht dabei sein kann und was sonst noch so im vergangenen Jahr lief. Unter den 15 Teilnehmern gab es aber auch neue Gesichter zu sehen: Ein Neumitglied der Sektion Ostschweiz, ein Mitglied aus Luxemburg und einen Einzelhelfer aus Deutschland, welche wir gerne zu unserer Gruppe zählten. Heinz Gross, der amtierende Baugruppenleiter der Sektion Ostschweiz, konnte wegen gesundheitlicher Beschwerden nicht dabei sein. Dank der spontanen Zusage von Walter Künzler erhielten wir aber einen würdigen Ersatz, wie sich später zeigte.

Nach dem Abendessen wurden wir von Gian-David Fluri, dem neuen Leiter Abteilung Bau, begrüsst und über die geplanten Arbeiten informiert. Die Wettervorhersage versprach, zumindest in der ersten Wochenhälfte gut zu werden. Für die Arbeiten im Freien war also Sonnencreme angesagt, für die Tunnelbaustelle jedoch warme Arbeitskleider. Unsere Arbeiten:

Montage Armierungsnetze Scheiteltunnel

Im Rahmen der Sanierung des Scheiteltunnels werden Abschnitte mit kritischen Gesteinsoberflächen gunitiert. Bei diesem Verfahren werden vorerst Armierungsnetze in kleinem Abstand zur Gesteinsoberfläche montiert, bevor dann Spritzbeton auf das Gewölbe angebracht wird. Es gelang uns, die Armierungsnetze auf einer Länge von etwa 25 Metern anzubringen. Dazu waren etwa 500 Bohrungen notwendig, um die Netze mit Dübeln und Schrauben zu verankern. Nach zwei Tagen ging aber das Befestigungsmaterial aus, weshalb diese Arbeiten vorzeitig eingestellt werden mussten. Das Ausspritzen mit Gunit sollte in der zweiten Julihälfte erfolgen.

Einzug Telefonleitungen im Scheiteltunnel

Für die Installation eines funktionierenden Streckentelephons sind neue Kabel im Scheiteltunnel erforderlich. Weil das Anbringen von Armierungsnetzen materialbedingt abgebrochen werden musste, nutzten wir die Zeit, um zwei Kabel in die bereits vorhandenen Kabelkanäle einzulegen.

Dazu mussten auf etwa 600 Metern die Kanaldeckel entfernt werden, bevor die Kabel vom langsam fahrenden Güterwagen abgerollt und in den Kanal eingelegt wurden. Der grösste Teil der Kabelkanäle wurde dann wieder mit den zuvor entfernten Kanaldeckeln zugedeckt.

Neues Geländer Gleis 1 in Gletsch

Als Absturzsicherung dient zurzeit eine Absperrung mit Stahlpfosten und zwei Seilen. Die Konstruktion ist zwar nicht ganz optimal, kann aber relativ einfach eingewintert werden. Geplant ist neu ein den aktuellen Vorschriften entsprechender und optisch ansehnlicher Stahlzaun. Damit dieser aber Lawinnengänge übersteht, lässt er sich abklappen. In der ersten Etappe wurden nun fast 60 Betonfundamente erstellt. Nach dem Aushub der Löcher wurden diese mit über 4,5 Kubikmetern Beton ausgegossen und die Oberflächen abgezogen. Bis die Zaunkonstruktion fertig hergestellt und montiert ist, wurde die Oberfläche mit Kies überdeckt und die alte Zaunkonstruktion montiert.

Sanierung Wasserversorgung Tiefenbach

Wasserverluste in der Wasserversorgung Tiefenbach erfordern eine Sanierung des Reservoirs. Schalungen der zuvor



linke Seite
Foto von
Andreas Huwiler:

Packende
Erläuterungen

Foto von
Erwin Hug:

Gruppenfoto vor dem
REGA-Heikopter

rechte Seite
Foto von Carlo Jones:

Mit etwa 20 Ankerschrauben pro Tunnelmeter werden die Armierungsnetze ans Gewölbe fixiert.



Anmeldung für Mitgliedertreffen
(Metzger-Fondue)

Meldefrist: Montag, 27. November 2023

_____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14,
4104 Oberwil, 061 401 32 65 oder 079 687 99 77 |
urs.degen@dfb.ch



ausbetonierten Partien mussten entfernt und an den entsprechenden Stellen eine Hohlkehle erstellt werden. In einem Sondereinsatz am Donnerstagabend wurde noch ein Regulierhahn in die Zuleitung des aktuellen Provisoriums eingebaut. Damit soll das starke Überschwappen während dem Befüllen der Dampfloks verhindert werden.

Vegetationsarbeiten

Wenn eines (zumindest heute noch) sicher ist, dann ist es das Wachstum in der Natur. Der Gruppe Vegetation unter Franz Elmiger mit seinem bewährten Team wird demnach die Arbeit nie ausgehen! Wo und was in der Woche zu tun ist, wird vorab festgelegt. Mit Motorsäge, Fadenmäher, Schaufel, Pickel und anderem passendem Werkzeug war die Gruppe von Montag bis Freitag entlang der Strecke und am Standort Realp unterwegs, um zu jäten, Büsche zu schneiden, Wasserrinnen zu reinigen und vieles mehr. Mithilfe Auf-/Abbau Bühne und Bestuhlung für GV 2023. Am Freitag fand die Generalversammlung der DFB AG in der Wagenremise Realp statt. Die fast leere Halle musste mit Bühne und Festbestuhlung bestückt werden. Für den Auf- und Abbau dieser Einrichtungen war unsere Unterstützung gefragt.

Neben weiteren verschiedenen kleinen Arbeiten erhielten alle Drehscheiben und Wasserkräne ihren jährlichen Unterhalt. Die Stimmung in der Baugruppe war hervorragend. Gründe dafür waren sicher auch das Wetter, das gute Essen, die vielen Gespräche und das gemütliche Beisammensein nach getaner Arbeit. Wie in den vergangenen Jahren offerierte uns die Sektion Ostschweiz als Dank für die geleistete Arbeit am Mittwochabend ein Dessert im Restaurant „Zum Dörfli“ in Zumdorf.

Die Zeit ging schnell vorüber und wir dürfen auf eine erfolgreiche und unfallfreie Bauwoche zurückschauen. Dem Bauleiter Gian-David, unserem Interims-Bauleiter Walter, der Küchenmannschaft und allen, die zum Gelingen beigetragen hatten, gehört ein grosses Dankeschön. In der Hoffnung, im kommenden Jahr wieder gesund dabei sein zu dürfen, ein herzliches „Auf Wiedersehen“.



Foto von
Markus Staubli:

Die Teilnehmer der
Baugruppe 2023-26.

Solothurn

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

Sektionsreise auf die Rigi

Von Walter Weibel, Aktuar

Dieses Jahr haben wir eine seit Langem diskutierte Reise endlich durchführen können. Nachdem wir in Solothurn und Oensingen unsere Gäste eingesammelt hatten, fuhren wir zügig mit dem Car nach Ebikon. Dort genossen wir in der Gartenbeiz im Trumpf Bur1 unser Znüni. Das ist ein bekanntes, sehr schön gelegenes Familien- und Ausflugsrestaurant. Anschliessend fuhren wir über Küssnacht am Rigi nach Vitznau. Dank niedrigem Verkehrsaufkommen trafen wir dort mit komfortabler Zeitreserve ein.

Die Interessierten konnten noch ein Manöver auf der sehr speziellen Drehscheibe beobachten. Unser Zug fuhr pünktlich ab und wir erreichten um Viertel vor zwölf Rigi Staffel. Nach einem kleinen Fussmarsch bei noch trockenem Wetter erreichten wir das Restaurant Lok7. Von Westen näherte sich allerdings eine schwarze Front, welche den Pilatus verschwinden liess. Während einem feinen Mittagessen begann es draussen wie aus Kübeln zu schütten. Glücklicherweise beeilte sich die Front, so dass nach dem Essen das Wetter wieder freundlicher wurde.

Die Meisten erklimmen dann zu Fuss oder mit der Bahn den Gipfel Rigi Kulm. Die Aussicht in die Ferne liess leider etwas zu wünschen übrig, wir genossen trotzdem die Rundschau. Um Viertel nach drei hiess es dann Abschied nehmen vom Berg. Wir fuhren mit dem Zug im historischen Wagen Nr. 32 talwärts nach Arth-Goldau. Dort erwartete uns der Car für die Heimreise. Wir genossen einen stressfreien Tag, und hoffen, dass es allen gefallen hat.



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

Einladung zur Hauptversammlung 2024

Datum: 23. März 2024

Ort: Kath. Kirchenzentrum Bassersdorf
Äussere Auenstrasse 3 (4 Min. vom Bahnhof Richtung Dorf)

Traktanden: Die Statutarischen für das Vereinsjahr 2023

Die definitive Traktandenliste und weitere Unterlagen dazu werden an der HV aufliegen und vorgängig an unsere E-Mail-Empfänger verschickt.

Bauwoche 33 (14.08. - 19.08.2023)

Von Bruno Berto, Bauleiter, und Andi Brunner, Redaktor

Bei schönstem Wetter trafen sich um 17 Uhr die 13 Personen der Baugruppe in der Gartenwirtschaft des Hotels des Alpes zur ersten Orientierung. Nach dem Nachtessen in der Kantine stellte die Bauleitung das zu erledigende Programm vor und die Personen wurden entsprechend den Arbeiten zugeteilt: drei Personen für das Erstellen eines neuen Wasserschachtes für Gletsch, eine Person dem Gastrobereich für die Furka. Zwei Personen übernahmen zusammen mit der Firma Sersa das Schweißen der Geleise, zwei Personen wurden für die Instandstellung des Vietnamwagens (alte Farbe abschleifen und neu streichen) abgeordnet. Die restlichen fünf Personen wurden für das Ausfugen des Wasserdurchlasses Nr. 52 auf der Furka zugeteilt.



Foto von
Bruno Berto:

Ein Refit für den
Vietnamwagen



AGENDA

Sa 23. März, 14.00 Uhr	HV in Bassersdorf	B. Emch	044 836 34 55
Mo 27. Mai – Sa 01. Juni	Bauwoche 1	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Mo 12. Aug. – Sa 17. Aug.	Bauwoche 2	vakant	
Mo 23. Sep. – Sa 28. Sep.	Bauwoche 3	vakant	

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch (kein Stamm im Juli und Dezember). Lokal: Restaurant Werdgut, Morgartenstrasse 30, je ca. 3 Min. vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder von der Tramstation Werd entfernt. Vom HB mit Tram 14. Zeit: jeweils ab 19 Uhr

Da die Züge alle Tage fahren, gab es verschiedene Probleme beim Schweissen der Geleise. Jedes Mal musste die Arbeit frühzeitig unterbrochen werden. Dies bedingte, dass die Gruppe bis spät in den Abend unterwegs war. Der geplante Gütertransport nach Uzwil mit zwei neuen Achsen und einer Luftbohrmaschine musste vorzeitig abgebrochen werden. Das Auto machte mitten in der Schöllenschlucht schlapp und musste nach Erstfeld abgeschleppt werden. Der Transport wurde auf die folgende Woche, nach der Reparatur des Fahrzeugs, verschoben.

Am Donnerstagabend genoss die Gruppe im Hotel Tiefenbach das wohlverdiente Nachtessen, gesponsert von der Sektion. Es war ein sehr schöner Abend. Die Bauwoche konnte zur Zufriedenheit aller und unfallfrei abgeschlossen werden. Allen Beteiligten ein herzliches Dankeschön für die gute Zusammenarbeit.

Reise zum Bergwerk Gonzen in Sargans

Von Hermann Jenni, Reiseleiter, und Andi Brunner Redaktor

Am 21. September 2023 morgens trafen sich 24 Teilnehmer im Zürcher Hauptbahnhof. Mit dem Zug ging's nach Sargans, wo weitere Personen zu unserer gutgelaunten Gruppe stiessen. Mit dem Bus erreichten wir das Bergwerk in Sargans-Vild. Hier wartete bereits ein Guide und führte uns in den Empfangssaal. Mit einer Diashow und einem

Film wurde die Geschichte des Bergwerks bis zur Schliessung im Jahr 1966 gezeigt.

Ausgerüstet mit Helm fuhren wir dann in den engen Grubenbahnwägelchen etwa 2 Kilometer in den Berg bis zum «Hauptbahnhof». Aufgeteilt in zwei Gruppen wurden wir durch ehemalige Kumpels in die Geheimnisse der Arbeit in den Stollen eingeweiht. Durch verschiedene Tunnels und Abzweigungen mit den dazugehörigen Erläuterungen gelangten wir in die ehemalige Werkstatt. Hier sind unter anderem uralte Elektroteile und Industriestecker sowie Maschinen zum Beladen der Loren ausgestellt. Um den Mindestlohn zu erreichen, musste ein Kumpel mindestens 13 Loren pro Schicht füllen. Die zahlreichen Fragen wurden mit viel Fachwissen beantwortet.

Zurück am Ausgangspunkt verabschiedeten wir uns herzlich von den ehemaligen Kumpels. Der Bus brachte uns zurück nach Sargans direkt zum Restaurant Hotel Post. Hier erwartete uns ein ausgezeichnetes Essen und eine freundliche, aufmerksame Bedienung. Begleitet von lebhaften Gesprächen genossen wir die Zeit in der Gaststube. Zurück auf dem Bahnhof verabschiedeten wir uns von den zufriedenen Teilnehmern. Ich möchte mich bei allen ganz herzlich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken. (Ein ausführlicher Bericht findet sich auf unserer Website)

Menschen an der Furka

Von Andi Brunner, Redaktor

Die meisten haben ihn schon gesehen und erlebt: Karl Meili, regelmässiger Gästebetreuer auf der Dampfbahn. In seiner alten SBB-Uniform mit roter Krawatte und schwarzer Mütze ist er schon von weitem sichtbar. Seit 1993 ist er im Einsatz. Zusammen mit dem Zugchef, dem Lokführer und dem Heizer ist er für die perfekte Beförderung der Gäste zuständig. Dank seiner umgänglichen Art und seinen lockeren Sprüchen kommt er bei den Fahrgästen sehr gut an. Der eingefleischte (Modell-)Eisenbahnfan hat bei seinen Einsätzen schon zahlreiche Persönlichkeiten angetroffen. Föhnstürme und Schneefälle lockern seinen Job auf und können ihm nichts anhaben. In seiner langen Dienstzeit hat er nur Positives erlebt. Er hat versprochen, die nächsten 20 Jahre weiterzumachen: Dazu wünschen wir Karl weiterhin viel Freude und Begeisterung.

Oberbayern

VFB-Sektion Oberbayern, Johann W. Berger, Hörglkofener
Straße 7, DE-84183 Niederviehbach, vfb-oberbayern@dfb.ch

Sektionsreise Harzer Schmalspurbahnen

Von Siegfried Weber

Die für das Jahr 2020 geplante Sektionsreise, damals wegen dem bekannten Grund abgesagt, konnte nun dieses Jahr durchgeführt werden. Am 14. September brachen 12 Personen zur Fahrt von München Hbf. im ICE mit max. 300 km/h nach Halle Hbf. und weiter nach Wernigerode auf. Eingecheckt im Hotel „Altor“, welches eine direkte Sicht auf das Depot der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bot, endete der Tag mit dem gemeinsamen Abendessen. Dank einer HSB-Zeitkarte für 5 Tage konnte das gesamte 140 km lange HSB-Streckennetz genutzt werden, mit der HATIX-Gästekarte während des Aufenthaltes sämtliche Buslinien im Harzgebiet.

Auf den Brocken

Der nächste Tag war für die Brockenbahn reserviert. Vom HSB-Bahnhof ging es frühmorgens mit der Dampflok 99 236 mit einer maximalen Steigung von 33 Promille auf den mit 1125 Meter über Meer höchstgelegenen Bahnhof aller deutschen Adhäsion-Schmalspurbahnen. Vom 1142 Meter hohen Gipfel des Brockens konnten wir das überwältigende Panorama sowie den phantastischen Ausblick ins Vorland genießen.

Diese Fahrt verdeutlichte, wie jahrzehntelange klimatische Einwirkungen das Baumsterben begünstigten, welches nun schmerzlich sichtbar war. Der Wald im Nationalpark Harz unterliegt seitdem einem jahrzehntelangen Wandel.

Ins Selketal

Der nächste Tag war der Selketalbahn, der ältesten Schmalspurbahn im Harz gewidmet. Mit Dampflok 99 7240-7 ging es von Quedlinburg durch das romantische Selketal, durch ursprüngliche Landschaften, blühenden Wiesen, malerischen Teichen sowie ausgedehnten Buchen- und Eichenwäldern entlang nach Hasselfelde mit unmittelbarer Rückfahrt. Danach war noch etwas Zeit, um die Stadt Quedlinburg zu besuchen.

Die übrigen Tage waren zur freien Verfügung. So wurden die Kaiserstadt Goslar besichtigt, eine ca. 5-stündige Wanderung von der Brockenbahnstation Drei Annen Hohne bis nach Wernigerode unternommen, das Flugzeugmuseum in Wernigerode besucht, im Rappbodetal die 483 Meter lange, weltweit längste Fußgänger-Seilhängebrücke begangen und die Tropfsteinhöhlen bei der Stadt Rübeland besichtigt. Im Brocken Museum

konnten u.a. Zeitzeugen der ehemaligen DDR betrachtet werden, was den Autor veranlasste, ein zweites Mal den Brockengipfel per Dampflok zu erklimmen.

Ein Schloss zum Schluss

Von einigen Reiset Teilnehmern wurde auch die Nord-Süd Achse des Harzes von Wernigerode bis Nordhausen mit der Harzquerbahn befahren. Für den letzten Tag war eine Stadtrundfahrt mit der Bimmelbahn auf das Schloss Wernigerode vorgesehen. Eine Schlossbesichtigung sowie ein fantastischer Rundblick über die Stadt Wernigerode schlossen die diesjährige Sektionsreise eindrucksvoll ab.

Für Aufregung sorgte noch ein verlorenes Smartphone, als unser Reiseleiter von einer gegenüberliegenden Reiseteilnehmerin plötzlich angerufen wurde. Der Anrufer war der Finder, das Smartphone konnte der Besitzerin ausgehändigt werden. Am 21. September war die Rückfahrt gebucht. Trotz Ausfall des geplanten Zuges um 8.40 Uhr nach Halle Hbf., Weiterfahrt um 9.42 Uhr, wurde der verspätete ICE ab Halle Hbf. nach München Hbf. noch erreicht.

Foto von
Hans Berger:

Die ausfahrbereite
Dampflok der HSB im
Hauptbahnhof Werni-
gerode.



Schwaben

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

Einsatz für die Furka-Bergstrecke

Von Bernd Hillemeyr, Präsident Sektion Schwaben

Vom 4. bis 9. September fand die traditionelle Bauwoche der Sektion Schwaben statt. Im Vorfeld hatte ein Teil der Teilnehmer eine Bahnrundreise durch das Centovalli mit Besuch der Wallfahrtskirche Madonna del Sasso oberhalb Locarno am Lago Maggiore unternommen.

Die Art der Aufgaben brachte es mit sich, dass die Baugruppe in mehrere Zweiergruppen aufgeteilt wurde. Eine Gruppe leistete im Scheiteltunnel Unterstützungsarbeiten für die Profis bei den Gunitarbeiten, eine andere war bei der Erneuerung eines Rohrdurchlasses im Bereich von Tiefenbach tätig, und unser Gleisbauspezialist war bei Korrekturen und Instandsetzungen an Weichen im Einsatz. Ab Donnerstag verlagerte sich der Einsatz durch den Fahrplanbetrieb in Bereiche neben der Strecke. So war die Unterstützung der Mannschaft des Löschzuges im Bereich Goms notwendig, es wurden Gerüst- und Verbaumaterial im Lager Geren mit einem Farbcode gekennzeichnet, noch restliche in Muttbach lagernde Gleisjoche zerlegt und das Material sauber gelagert, viele Zahnstangensättel sortiert und geschützt gestapelt sowie Aufräumungsarbeiten durchgeführt.

Trotz einer relativ kleinen Baugruppe konnten wir dann am Ende der Woche sehr zufrieden auf unsere Leistung zurückblicken. An dieser Stelle nochmals einen großen Dank an die Teilnehmer für ihren Einsatz und die tol-

le Zusammenarbeit. Gerade dieses kameradschaftliche Miteinander zeichnet die Baueinsätze an der Furka aus.

Auftritt an Märklintagen

Vom 15. bis 17. September fanden in Göppingen nach vier Jahren wieder die bekannten Märklintage zusammen mit der Internationalen Modellbahnausstellung statt. Es kamen mehrere Zehntausend Besucher aus Nah und Fern zu den verschiedenen Veranstaltungsorten, die durch einen gut organisierten Busverkehr miteinander verbunden waren. Zudem konnte man mit einem historischen Schienenbus direkt vom Bahnhof auf das Areal der bekannten Gleisbaufirma Leonhard Weiss fahren. Dort waren wir zusammen mit den Kollegen der Sektion Stuttgart mit einem großen gemeinsamen Infostand vertreten.

Entsprechend erfreulich war der Zuspruch der Besucher und in vielen interessanten Gesprächen konnten wir Werbung für die Furka-Bergstrecke machen und auch detaillierte Informationen geben. Es war dabei sehr hilfreich, dass neben anderen Werbematerialien schon der Fahrplan für das kommende Jahr als Flyer zur Verfügung stand. Der Einsatz am Infostand während der drei Tage hat sich sicher für uns und die Dampfbahn gelohnt und wir werden bei der nächsten Veranstaltung wieder dabei sein.

Fotos von
Bernd Hillemeyr:

Gleisjoche zerlegen

Befüllung Silowagen
mit Gunit

Infostand bei den
Märklintagen vor
Ausstellungsbereich



Kurz nach seiner Gründung lancierte der Verein Furka-Bergstrecke 1984 eine Mitgliederzeitschrift. Die ersten Ausgaben zierte das bekannte Sujet mit dem Felsblock auf dem Gleis und dem Slogan «Rettet die Furka-Bergstrecke». Danach wurde auch farblich und mit dem Logo etwas experimentiert, ehe gut ein Jahrzehnt bis Mitte 2000 das «gelbe Heftli» quartalsweise über die Entwicklung bei der Dampfbahn berichtete. Es wurde abgelöst durch das «Dampf an der Furka» im Format A4 und in Farbe. Die «Dampf an der Furka» waren bereits digitalisiert durch VFB-Vizepräsident Bernd Hillemeyr und die Redaktion. Philipp Krähenmann, Verantwortlicher Kommunikation im VFB, hat nun zum Jubiläum 40 Jahre Verein Furka-Bergstrecke auch die Mitgliederzeitschriften bis zurück nach 1984 digitalisiert. Dieses reichhaltige Archiv ist öffentlich verfügbar unter: <https://www.dfb.ch/de/stories/dampf-an-der-furka>

Impressum:

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

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

Redaktionskommission:
Vorsitz: Julian Witschi,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,
philipp.kraehenmann@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

Andreas Huwiler, Dampflokfreunde
Furka-Bergstrecke, andreas.huwiler@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 Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,
Schweigstrasse 11, 6491 Realp
Tel. +41 (0) 848 000 144
sekretariat@dfb.ch

Adressänderungen Vereinsmitglieder:
VFB Verein Furka-Bergstrecke
CH-3999 Oberwald
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Adressänderungen Dampflokfreunde:
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
c/o Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Benningerstrasse 6
CH-9240 Uzwil SG
dampflokfreunde.mitglieder@dfb.ch

Erscheinungsweise:
Vierteljährlich. Einem Teil der Auflage des «Dampf an der Furka» werden die vierteljährlich erscheinenden «Sektionsnachrichten» der Sektionen Aargau und Bern beigelegt. Sie sind im Abonnementpreis inbegriffen.

Abonnement:
CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:
Auf Anfrage

Zusendungen bitte mit den Kontaktdaten des Absenders/der Absenderin versehen.

Fahrplan und Preise



Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag
vom 20. Juni bis 29. September 2024

2024

Realp – Gletsch – Oberwald

Zugnummer	Diesel 325 1.+2.Kl.	133 1.+2.Kl.	Diesel 241 1.+2.Kl.	157 1.+2.Kl.
Realp DFB ab	09.15	10.20		10 14.20
Tiefenbach DFB ab	x 09.25	x 10.40		• x 14.40
Furka DFB an	09.40	11.05		• 15.05
Furka DFB ab	09.50	11.30		• 15.30
Muttbach-B. ab	x 10.00	x 11.35		• x 15.35
Gletsch an	10.15	12.05		• 16.05
Gletsch ab	10.20	12.10	13.20	• 16.10
Oberwald an	10.45	12.35	13.45	10 16.35

Zeichenerklärung

10 Donnerstag, Freitag und Samstag

11 Freitag, Samstag und Sonntag

x Halt auf Verlangen

Getränkeverkauf im Diesellozug

Diesellozug «Wander-Express» und «Abenteuer Rottenschlucht»

Zug mit Diesellokomotive. Die Platzreservierung ist möglich, für Gruppen obligatorisch. Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad.

Oberwald – Gletsch – Realp

Zugnummer	134 1.+2.Kl.	Diesel 238 1.+2.Kl.	154 1.+2.Kl.	Diesel 364 1.+2.Kl.
Oberwald ab	11 10.50	11.45	13.50	14.45
Gletsch an	• 11.15	12.05	14.15	15.05
Gletsch ab	• 11.20		14.20	16.15
Muttbach-B. ab	• x 11.40		x 14.40	x 16.30
Furka DFB an	• 11.55		14.55	16.40
Furka DFB ab	• 12.20		15.20	16.50
Tiefenbach DFB ab	• x 12.40		x 15.40	x 17.00
Realp DFB an	11 13.05		16.05	17.20

Günstig für Familien: Begleitete Kinder reisen gratis mit.

Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre fahren in Begleitung mindestens eines Eltern- oder Grosselternanteils in der 2. Klasse gratis.

Hunde fahren in der 2.Klasse gratis.
50 % Ermässigung in der 1.Klasse.

Fahrpreise

Gültig bis 29. September 2024

Beträge in CHF Strecken	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	2.Kl.	1.Kl.	2.Kl.	1.Kl.
Realp – Oberwald	80.–	130.–	160.–	260.–
Realp – Gletsch	65.–	105.–	130.–	210.–
Gletsch – Oberwald	35.–	55.–	70.–	110.–

Zug mit Diesellokomotive:	2.Kl.	1.Kl.
Realp – Oberwald Einfache Fahrt	40.–	80.–
Realp – Gletsch Einfache Fahrt	30.–	60.–
Gletsch – Oberwald Einfache Fahrt	15.–	30.–

Gruppen ab 10 Personen erhalten 20 % Ermässigung.

Die Platzreservierung in den Dampfzügen ist obligatorisch. Reservationssystem: www.dfb.ch

Dampfbañ Furka-Bergstrecke AG
Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp (UR)

Internet: www.dfb.ch
Mail: reisedienst@dfb.ch

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

Änderungen vorbehalten
Stand vom 31.07.2023