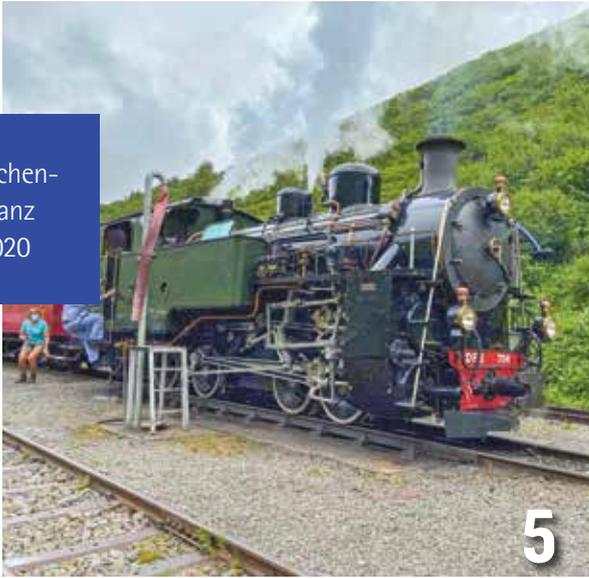




# furka dampf an der

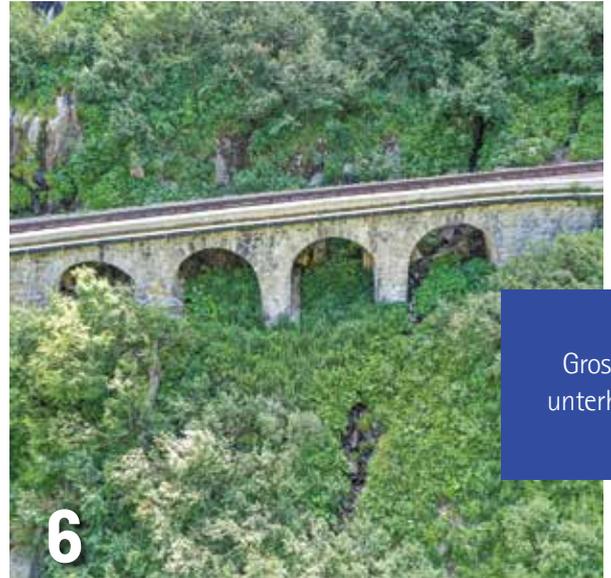


Zwischen-  
bilanz  
2020



5

Gross-  
unterhalt



6

12

Wagenremise  
Realp



14

Pioniere der  
Furka-Dampf-  
bahn



16

Hüttenweg



Actuel dès 19



Sektionen ab 24

Impressum 35

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2020 09.10.2020

Erscheint Mitte  
November

Ausgabe 2/2021 23.04.2021

Erscheint Anfang  
Juni

Ausgabe 1/2021 08.01.2021

Erscheint Mitte  
Februar

Ausgabe 3/2021 23.07.2021

Erscheint Ende  
August



Bild von  
Günther Schneider  
Galenstock, gesehen  
von Osten

Photo de  
Günther Schneider  
Galenstock, vu de  
l'est

## Editorial

Von Ruedi Traub

107 Jahre hat sie schon auf dem Buckel. Für die HG 3/4 Nummer 1 steht jetzt eine weitere Hauptrevision an. 1990 aus Vietnam zurückgeholt, kommt sie nach der Aufarbeitung der HG 4/4 708 in die Lokwerkstätte Uzwil. Spenden sind erbeten!

Von der bereits erfolgreich revidierten HG 4/4 704 hat Märklin/LGB ein Modell im Massstab 1:22,5 (Spur G) hergestellt. Für dessen Erwerb muss man tief in die Tasche greifen (ca. 3'600 Euro). Mehr zu diesem Schmuckstück in diesem Heft.

Die Generalversammlung der DFB AG fand am 20. Juni 2020 statt. Wegen der Coronapandemie durften die Aktionäre nicht vor Ort teilnehmen, sondern mussten sich mit der brieflichen Stimmabgabe begnügen. Es zeigte sich, dass unsere Dampfbahn zum dritten Mal in Folge schwarze Zahlen schreibt. Der langjährige Geschäftsführer Urs Züllig wurde für seine Arbeit gelobt. Sein Nachfolger, Josef Hamburger, ist in diesen schwierigen Zeiten stark gefordert, hat aber schon sehr gut angefangen.

Der Bau der Wagenremise in Realp nähert sich immer mehr dem Ende zu. Architektonisch sieht sie perfekt aus. Und wie ich Bauleute kenne, wird auch der Rest perfekt sein. Am 27. Juni wurde Manfred Willi feierlich als Angestellter der DFB in die Pension verabschiedet. Zusammen mit seinem Bruder Walter hat er den Wiederaufbau unserer Dampfbahn während über drei Jahrzehnten geprägt.

Und wieder kann ich eine schöne Wanderung empfehlen. Dieses Mal von Tiefenbach zur Albert-Heim-Hütte. Die Unterkunft wurde kürzlich renoviert und kann in ca. 2 Stunden erreicht werden.

Das neue Menü ist etwas Deftiges: Ziegenfleisch-Bratwurst mit Birnen oder Äpfeln, eine Spezialität aus Uri.

Elle a déjà 107 ans „dans le dos.“ Une nouvelle révision principale attend la HG 3/4 No 1. Ramenée du Vietnam en 1990, elle se rendra à l'atelier d'Uzwil après la restauration de la HG 4/4 708. Tous les dons sont bienvenus!

Märklin/LGB a fait un modèle à l'échelle 1:22,5 (écartement G) de la HG 4/4 704 révisée. Pour l'acquérir, il faut plonger la main au porte-monnaie (env. 3'600 Euro). Plus d'infos sur ce bijou dans ce cahier.

L'assemblée Générale du DFB SA a eu lieu le 20 juin 2020. A cause de la pandémie de Coronavirus, les actionnaires n'ont pas pu se rendre sur place, mais ont dû se contenter de donner leur voix par écrit. Il s'est avéré que notre train, pour la troisième fois, était dans les chiffres noirs. Urs Züllig, Geschäftsführer (directeur) durant de nombreuses années, fut félicité pour son travail. Son successeur, Josef Hamburger, a très bien commencé, malgré les conditions difficiles de ces derniers temps.

La construction de la remise à wagons de Realp approche de sa fin. Architecturalement, elle est parfaite. Et, comme je connais les constructeurs, le reste sera parfait aussi. Le 27 juin, une cérémonie festive a marqué le départ de Manfred Willi de la Geschäftsleitung. Lui et son frère Walter ont fortement marqué la reconstruction de notre train pendant plus de trois décennies.

Et j'ai de nouveau une jolie excursion à vous recommander. Cette fois-ci de Tiefenbach à la Albert-Heim-Hütte. Le logement a été récemment rénové et peut être atteint en 2 heures.

Le nouveau menu est un peu „solide“: saucisse rôtie à la viande de chèvre avec des pommes ou des poires, une spécialité d'Uri.

Titelbild  
von Georg Trüb

Das Bahnparadies  
Realp mit der neuen  
Wagenhalle.



## DFB-Generalversammlung

# 2019 erneut schwarze Zahlen - 2020 wird es schwierig

Mark Theiler, DFB-Medienverantwortlicher

*Diesen Frühling war vieles anders, auch bei der DFB. Statt sich am 20. Juni zur Generalversammlung in Andermatt zu treffen, konnten die Aktionäre aufgrund der Pandemie-Einschränkungen dieses Jahr nur indirekt daran teilnehmen, und zwar über einen Stimmrechtsvertreter. Dieser vertrat 48'441 Aktienstimmen oder 16.54 Prozent der ausgegebenen Aktien.*

Mochten die Umstände diesen Frühling noch so ungewöhnlich sein. Die den Aktionären präsentierten Zahlen über das Geschäftsjahr 2019 durften sich erneut sehen lassen. Zum dritten Mal in Folge konnte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) im vergangenen Jahr schwarze Zahlen schreiben.

483 Züge waren letztes Jahr auf der Bergstrecke zwischen Realp und Oberwald unterwegs, 18 mehr als im Jahr 2018. Dabei wurden 6'549 Personenzugskilometer absolviert, 400 Kilometer mehr als im Vorjahr. Befördert wurden 29'339 Passagiere, 600 Passagiere mehr als während des Sommers 2018.

Die fünf im Einsatz stehenden Dampflokomotiven absolvierten gesamthaft 5'312 Kilometer. Das sind fast 500 Kilometer mehr als in der Saison 2018. Das neue Paradeferd der Bergstrecke, die HG 4/4 Nr. 704, spulte bei ihren ersten fahrplanmässigen Einsätzen 876 Kilometer ab.

### Professionalisierung vorangetrieben

Dass die DFB AG nach langer Durststrecke heute so erfolgreich unterwegs sei, habe auch mit der vorangetriebenen Professionalisierung der gesamten Belegschaft zu tun, schreibt Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli im Jahresbericht. Mit der schrittweisen Umsetzung der gemeinsam und erstmalig erarbeiteten Strategie seien überdies auch die wichtigen und zukunftsweisenden Pflöcke rechtzeitig eingeschlagen worden.

Künzli lobte vor allem den Ende 2019 nach achtjähriger Tätigkeit ausgeschiedenen Geschäftsführer Urs Züllig, der in seinem letzten Jahr nochmals voll habe punkten können. Nun breche eine neue Ära an, welche dem neuen Geschäftsleiter Josef Hamburger hohe Messlatten setze.

### Virtuelle Generalversammlung

Der Jahresbericht und die Jahresrechnung wurden von den Aktionären mit grossen Ja-Mehrheiten genehmigt. Ebenso deutlich wurde der Entlastung der Organe und der Verwendung des Jahresgewinns zugestimmt. Die Jahresrechnung schloss mit einem Bruttoertrag von 1'976'423 Franken ab. Abzüglich Personal- und Betriebsaufwand, Abschreibungen, Finanzaufwand und ausserordentlicher Aufwand verblieb ein Jahresgewinn von 7'083 Franken.

2018 hatte der Jahresgewinn bei deutlichen geringerem ausserordentlichen Aufwand 15'679 Franken betragen. Vom Jahresgewinn 2019 werden 6'728 Franken auf die neue Rechnung vorgetragen. Die restlichen 355 Franken werden den gesetzlichen Reserven zugewiesen.

---

## 483 Züge waren letztes Jahr auf der Berg- strecke zwischen Realp und Oberwald unterwegs, 18 mehr als im Jahr 2018.

### Aussichten für 2020 eher düster

Das Betriebsergebnis 2020 der DFB AG werde durch die von der Corona-Pandemie ausgelösten Massnahmen und die Verschiebung des Saisonstarts um drei Wochen deutlich zurückgehen, heisst es im Bericht zur Jahresrechnung. Die genauen Auswirkungen auf dieses Jahr und die Zeit danach könnten zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht genau vorhergesagt werden.

Auch die Liquidität werde voraussichtlich negativ beeinflusst werden. Die DFB AG beantragte demzufolge einen staatlich verbürgten Covid-19-Kredit in Höhe von 405'000 Franken, der am 3. April 2020 zu einem Zinssatz von null Prozent gewährt wurde und innerhalb der nächsten fünf Jahre zurückzuzahlen ist.



Harziger Start in die verkürzte Saison 2020

# Ernüchternde Zwischenbilanz

Von Mark Theiler

*Die DFB-Saison 2020 kommt nur harzig in die Gänge. Allein schon die Verschiebung des Saisonstarts um drei Wochen hinterliess grössere Einnahmefälle.*

Das Gruppengeschäft habe sich mehr als halbiert und erhole sich leider nicht richtig, sagt Karl Reichenbach, der Leiter Verkauf, mit Blick auf die ersten drei Wochenende. Aus dem Ausland kämen viele Absagen. 90 Prozent der Fahrgäste stammten seit Jahren aus der

Schweiz. Dies helfe ein wenig, die Ausfälle aus dem Ausland aufzufangen.

An schönen Tagen könnten die Einzelreisenden den Ausfall von Gruppen teilweise abdecken. Bei schlechtem Wetter blieben aber auch die Tagestouristen aus der Schweiz aus. "Momentan ist es noch nicht möglich zu beurteilen, wohin diese Saison führt. Ich rechne mit einem grösseren finanziellen Ausfall", zieht Reichenbach eine vorläufige Bilanz.



Bild von  
Michaela Rapp

Seit dem 6. Juli  
müssen auch die  
DFB-Passagiere  
Gesichtsmasken tragen.



## Daueraufgabe Grossunterhalt

# Die Strecke muss gehegt und gepflegt werden

Von Mark Theiler, DFB AG

*Die knapp 17,8 Kilometer lange Strecke der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bedarf liebevoller Pflege. Um die Geleise, Brücken, Stützmauern und Tunnels auf dem notwendigen Sicherheitsstandard zu halten, werden alljährlich 700'000 Franken aufgewendet.*

Der Bahnbetrieb generiere nur während drei Monaten Einnahmen, die Infrastruktur koste aber das ganze Jahr, bringt es Geschäftsleiter Josef Hamburger auf den Punkt. Kommt hinzu, dass die DFB keine Bundesgelder erhält, weil sie keinen Transportauftrag besitzt. Auf der anderen Seite muss die Dampfbahn aber die Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr einhalten.

Der Unterhalt der Strecke ist nicht einfach. Die Gleise liegen exponiert in einer wilden Alpenlandschaft. Die Tunnel, Brücken und Stützmauern wurden grösstenteils vor rund 100 Jahren gebaut. Nach der Einstellung des Betriebes im Herbst 1981 dümpelte die Bergstrecke während einigen Jahren ohne Pflege dahin, bis sie wieder für den Fahrbetrieb hergerichtet wurde.

### Viadukte in der Kur

Der Unterhalt der Strecke ist eine Daueraufgabe der DFB. Dazu gehören Instandsetzungen von Stützmauern an ab-rutschgefährdeten Hängen, die Ausbesserung der Tunnels und die Sanierung von Brücken. Derzeit ist einiges im Tun. Die teilinstandgesetzte Stützmauer beim Tunnel II hat im Winter 2019/2020 weiter Schaden genommen. Dank der späteren Betriebseröffnung vom 3. Juli konnte der ganze Abschnitt langfristig saniert werden.

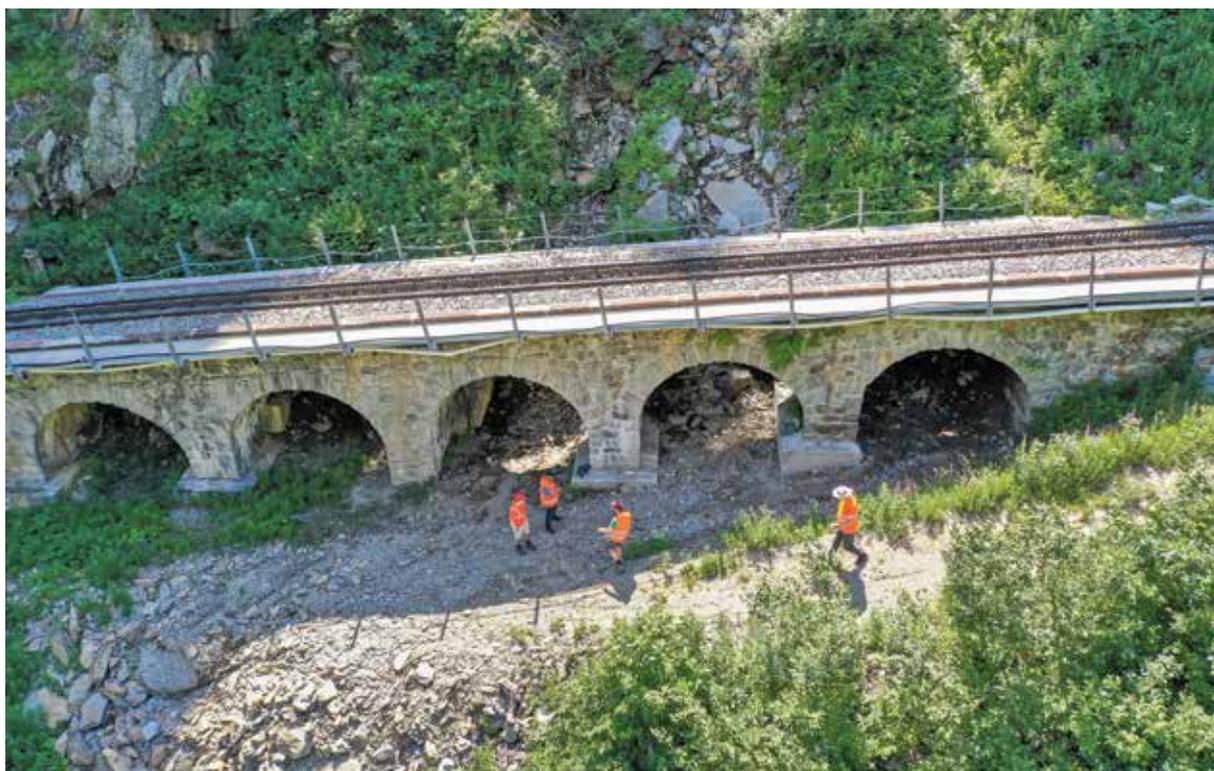
Die Kosten in Höhe von 110'000 Franken wurden von der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) zulasten des Reussohle-fonds übernommen. Der Reussohlefonds ist bis Ende 2022 aufgebraucht und muss wieder geäuffnet werden. Es fehlen, Stand heute, rund 200'000 Franken, damit alle Bauarbeiten ausgeführt werden können. Die Bauzüge, die dabei zum Einsatz kommen, werden mit Dampf (HG 3/4 Nr. 1) geführt.

Weitere Arbeiten sind im Furka-Scheiteltunnel im Gange. Die Kosten für die Sanierungsetappe 2020 belaufen sich auf 90'000 Franken. Die Finanzierung erfolgt durch den

Bilder von  
Willy Gitz

Die Sanierung des 47,2 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Mässweid kostet 40'000 Franken.

Die Kosten für die Sanierung des 36,5 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Eischflüh belaufen sich auf 20'000 Franken.





Verein Furka-Bergstrecke (VFB) sowie die Kantone Wallis und Uri. Die Sanierungsarbeiten sind nicht abschliessend, es werden weitere Etappen benötigt um den Sicherheitsstandard weiterhin zu halten.

Auf der Walliser Seite zwischen Gletsch und Oberwald werden derzeit drei Viadukte saniert. Die Kosten für die Sanierung des 36,5 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Eischflüh belaufen sich auf 20'000 Franken, getragen vom VFB. Die Kosten für die Sanierung des 47,2 Meter langen, in Naturstein gebauten Viadukts Mässweid belaufen sich auf 40'000 Franken, getragen vom VFB.

Die Arbeiten an der 94,5 Meter langen Naturstein-Gewölbekonstruktion des Viadukts Biel kosten 80'000 Franken. Die Finanzierung erfolgt durch die Stiftung SFB, obwohl diese Arbeiten vorerst noch nicht geplant waren.

### Es steht noch viel auf dem Programm

2022 sollen Arbeiten an der Rhonebrücke und am Eingangsbereich des Kehrtunnels kurz nach Gletsch sowie an zwei Bachdurchlässen ausgeführt werden. 2023 kommen

dann die drei kurzen Tunneln zwischen Realp und dem Steffenbachviadukt in die Kur.

Auch die Stützwerke und Mauern entlang der Furkareuss erfordern einen ständigen Unterhalt. Die gelegentlich Hochwasser führende Furkareuss beschädigt in der engen Schlucht zwischen Realp und Tiefenbach die Uferpartien. Seit dem Bahnbau 1913/14 hat sich dort das Flussbett um bis zu fünf Meter abgesenkt. Ohne bauliche Massnahmen drohen hier Unterspülungen, die zum Abrutschen der Bahnstrecke führen könnten.

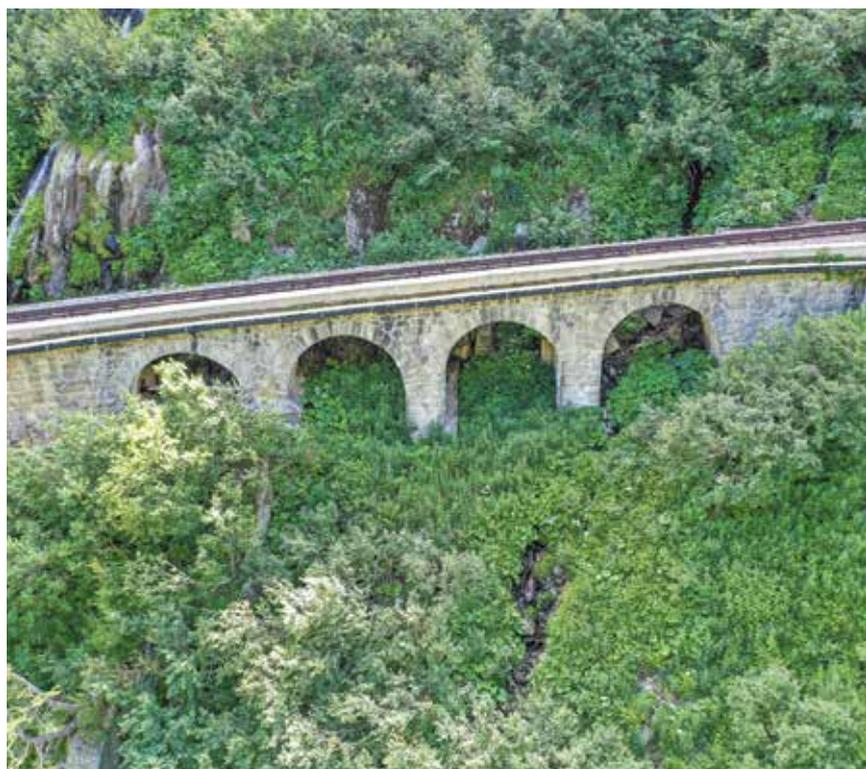
### Gleiserneuerung auf der Walliser Seite

Ein anderes Dauerthema ist die Gleiserneuerung. Bisher wurden jährlich 300 Meter erneuert. Die Arbeiten auf der Urner Seite wurden letztes Jahr soweit abgeschlossen. Ab 2021 wird das Trasse auf der Walliser Seite von Gletsch her Richtung Muttbach bearbeitet. Neu werden die Arbeiten alle zwei Jahre ausgeführt, dabei aber jeweils 600 Meter in die Kur genommen. Der Aufwand für 600 Meter beträgt 200'000 Franken. Sollte alles gut laufen, kann dieser Streckenabschnitt im Jahr 2031 fertiggestellt werden.

Bilder von  
Willy Gitz

Die 94,5 Meter lange Naturstein-Gewölbekonstruktion des Viadukts Biel ist eines von drei Bauwerken, das auf der Walliser Seite saniert wird.

Sanierung der abgerutschten Stützmauer beim Tunnel II.





Stiftung Furka Bergstrecke

# Ausflüge mit den Wettbewerbsgewinnern 2019

Von Bruno Rütli

*Wie bereits jedes Jahr seit 2012 darf ich die Gewinner einen Tag auf der Furka Bergstrecke begleiten. Pro Jahr dürfen 2 Gewinn – Personen mit je 5 weiteren Erwachsenen plus deren Kinder bis 16 Jahre einen Tagesausflug von Oberwald – Gletsch – Furka Station nach Realp machen. Die Anreise nach Oberwald und Rückreise ab Realp ist dabei nicht inbegriffen.*

Wenn es möglich ist, werden die beiden Gewinner am gleichen Tag reisen. Dieses Jahr reiste die erste Gruppe am 5. Juli, die zweite am 26. Juli.

Der Sieger vom 5. Juli heisst Gian Steiger aus Adets-

wil und ist mit seinen elf Jahren der jüngste Gewinner mit nur fünf Punkten Differenz zur richtigen Zahl. Seine Gruppe hatte neun Personen, die einen sehr schönen Tag erleben durften.

Die 2. Gruppe am 26. Juli, Bernadette Achermann aus Dietlikon, auch mit fünf Differenzpunkten, hatte sieben Personen. Auch diesmal sehr schönes Wetter, was auch trotz Corona – Gesichtsmaske keine schlechte Laune aufkommen liess.

Zwei Tage später erhielt ich das nachfolgende Schreiben, das mich natürlich sehr freute:

Lieber Bruno

Hier ein paar Impulse des Ausfluges vom Sonntag

Sehr interessant und ausgiebig waren die Informationen

Sehr bewundernswert was von den Freiwilligen geleistet wird. Das Personal war aufgestellt und freundlich, hatte Zeit für Fragen.- Bruno, du bist voll und ganz auf das Interesse meiner Gäste eingegangen. Wir konnten viel lachen.

Einfach schön, wie die Natur sich in der ganzen Herrlichkeit gezeigt hat. Für mich war das so schön, meine Gäste an einen so herrlichen Ort zu begleiten. Unerwartet grosszügig war die Verköstigung und super gut dazu. Auf der Furkastrecke vergisst man die Zeit und kann sich ganz vom Alltag lösen. Die Reise wird zum einmaligen Erlebnis.

Das Mittagessen war sehr gut und unkompliziert. Lieber Bruno, ganz herzlichen Dank, du hast uns einen wunderbaren Tag geschenkt.

Bilder von  
Bruno Rütli

Der zukünftige  
Lokführer Gian Steiger

Die Reisegruppe





**DFB-Paradepferd für den Hausgebrauch**

# Dampfbahn-Feeling zu Hause im Garten erleben

Von Mark Theiler, DFB

*Das Paradepferd der DFB, die mit grossem Aufwand revidierte Dampflokomotive HG 4/4 Nr. 704, hat eine kleine Schwester erhalten. Die stärkste Schmalspur-Dampf-Zahnrad- und Adhäsions-Lokomotive Europas gibt es jetzt bei Märklin/LGB auch als Modell im Massstab 1:22,5 (Spur G).*

Sowohl Vorbild wie Modell sind Meisterwerke filigranter Handwerkskunst, wie sich Händler und Fachjournalisten aus dem In- und Ausland Mitte Juni bei einer Präsentation in Realp vor Ort überzeugen konnten. Das Modell ist eine getreue Nachbildung des Originals.

Angetrieben von einem leistungsstarken Gleichstrommotor, kann dieses Modell aufgrund des Zahnradantriebs Steigungen befahren wie das Original. Originalgetreu umgesetzt wurde das Zahnradtriebwerk: zum einen ist es – wie beim grossen Vorbild – nur auf der Zahnstange im Betrieb, zum anderen dreht es sich entgegengesetzt zu den Treibrädern, dafür aber mit doppelter Drehzahl.

Die Türen zum Führerstand und zur Rauchkammertür können geöffnet werden. Die Farbgebung und die Beschriftung entsprechen dem heutigen Aussehen. Die 40 Zentimeter lange Modelllokomotive ist mit vielen Licht- und Soundfunktionen ausgerüstet, wie Spitzenlicht, Führerstandsbeleuchtung, Fahrgeräusch, Pfeife mit Dampf ausstoss und vieles mehr.

Das Fahrgeräusch ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig. Ein eingebauter Rauchgenerator erzeugt einen rad-synchronen Dampf ausstoss sowie Zylinderdampf, Dampf am Auspuff der Vakuumbremse und Dampf ausstoss an der Pfeife, wenn diese betätigt wird.

Der Nachbau ist deshalb nicht billig. Wer die HG 4/4 durch seinen Garten dampfen lassen will, muss rund 3'600 Euro in die Hand nehmen. Die 399 Exemplare umfassende Auflage ist bei Märklin/LGB bereits ausverkauft. Ausgeliefert wird sie an die Händler im Herbst. Gleichzeitig kommen auch Modelle von zwei DFB-Personenwagen in der roten Farbgebung in den Verkauf. Die je rund 200 Euro teuren Modelle weisen eine komplett nachgebildete Inneneinrichtung sowie Türen an den Stirnseiten zum Öffnen auf. Der dazu passende SteamPub Wagen ist in Vorbereitung.

LGB ist die Abkürzung für Lehmann-Gross-Bahn oder Lehmann-Gartenbahn. Die LGB-Modelle mit ihrem Massstab 1:22,5 sind für den Einsatz im Freien konzipiert. Die 1881 gegründete und seit 1968 im Bereich Gartenbahn-Modellbau tätige Firma LGB wurde 2007 von Märklin übernommen.

An dieser Stelle sei erinnert, dass im DFB-Souvenirshop auch DFB-Modelle der Spur H0m angeboten werden. Es sind dies die Dampflokomotive HG 2/3 "Weisshorn", drei zweiachsige Personenwagen, ein vierachsiger Personenwagen, das SteamPub sowie ein Güterwagen, welcher der Dieselcrew als Materialwagen dient.

Mit den Spur H0m-Modellen können auf H0-Anlagen Meterspur-Bahnen nachgebaut werden. Die H0m-Spurweite beträgt 12 mm. Dazu wurden Schienen der Modellgrösse TT verwendet.

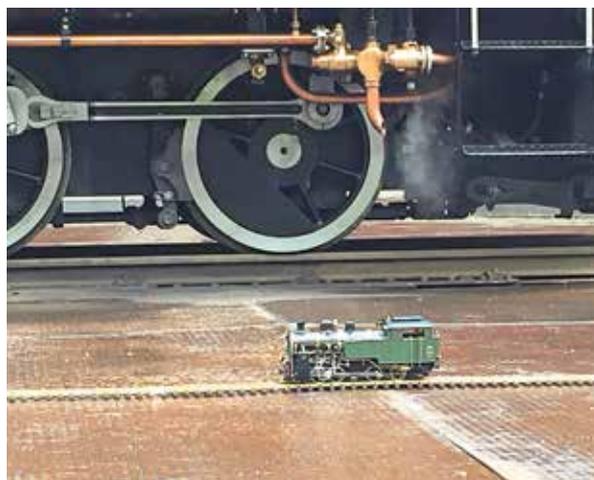


Bild von Michaela Rapp

Sowohl das Original wie auch das Modell der Dampflokomotive HG 4/4 704 sind technische Meisterwerke.

Bild von DFB

Obwohl die LGB-Modelllokomotive 22 Mal kleiner ist, wurde sie exakt nachgebaut.



## VFB Vereinsreise mit reger Nachfrage

Von Beat J. Klarer, VFB Kommunikation/Marketing

Gerne möchten wir Sie nochmals auf die VFB Vereinsreise vom 8. Oktober 2020 aufmerksam machen. Das Programm und Anmeldeformular ersehen Sie unter



<https://www.dfb.ch/index.php?id=2106&L=0>

Die Nachfrage zu diesem Anlass ist gross. Zu dieser Reise ist jedermann herzlich eingeladen. Die maximale Teilnehmerzahl ist allerdings auf 100 Reiseteilnehmer beschränkt. Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren sind leider aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen.

## Mit neuem Elan in Zukunft beim VFB

Von Beat J. Klarer, VFB Kommunikation/Marketing

Innerhalb der Nachfolge-Regelung suchen wir junge und/oder jung gebliebene Führungspersönlichkeiten im Zentralvorstand des Vereins Furka-Bergstrecke. Zurzeit suchen wir folgende Kolleginnen und Kollegen innerhalb der Freiwilligenarbeit kurz- und mittelfristig für folgende Positionen:

- Präsident
- Sekretariat / Administration
- Finanzen
- Marketing

Gute Kenntnisse für die entsprechenden Chargen sowie eine gute Teamfähigkeit sind wünschenswert. Fühlen Sie sich angesprochen? Für einen Erstkontakt bitten wir Sie um eine kurze E-Mail auf



[vfb.kommunikation@dfb.ch](mailto:vfb.kommunikation@dfb.ch)

Wir freuen uns auf Sie.

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

2020 verkehren die Dampfzüge vom 3. Juli bis 27. September. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach, 6490 Andermatt, über [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) oder Telefon +41 848 000 144 (Mo - Fr 9 bis 11 Uhr), E-Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto: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](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch) oder via Internet [www.dfb.ch/verein](http://www.dfb.ch/verein)

#### Mitarbeiten

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Nadine Degen, Personaldienst DFB AG, Scheidwäg 16, CH-8197 Rafz, Tel. +41 (0)79 718 12 63, E-Mail: [nadine.degen@dfb.ch](mailto:nadine.degen@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](mailto: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 Steuererminderung 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](http://www.dfb.ch) ist die Internet-Seite der Dampfbahn



Gratis ins Verkehrshaus

## Drei Tage Schienenverkehr pur

Von Beat J. Klarer, VFB Kommunikation/Marketing

Am Wochenende vom 19. bis am 21. Juni 2020 stand die Welt der Eisenbahn im Verkehrshaus Luzern im Fokus. Nicht nur Bahnliebhaber, sondern für die ganze Familie wurde ein interessantes Programm mit verschiedenen Aktivitäten geboten. Diverse Partnerunternehmen des Verkehrshauses informierten die Besucher über die diversen Fachgebiete entlang des Schienenstranges.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke präsentierte sich wiederum professionell auf einem ca. 48 Quadratmeter grossen Stand. Mit dieser Gelegenheit wurden die neusten Informationen den interessierten Besuchern vermittelt. Einen zusätzlichen Tageswettbewerb mit dem Gewinn von DFB - Tageskarten lockten das interessierte Publikum an den Stand. Das Interesse an den RailDays 2020 wurden von gegen 5000 Besuchern genutzt.

Bei dieser Gelegenheit danken wir allen Kolleginnen und Kollegen aus allen DFB-Organisationen für die vorbildgerechte und loyale Unterstützung. Selbst DFB-AG-Geschäftsführer Josef Hamburger fühlte den Puls der Besucher zur DFB und stellte unser einmaliges Kulturgut den Besucher selbst vor.

Für alle beteiligten waren es sehr schöne Stunden im Verkehrshaus Luzern im Kreise der ganzen DFB-Familie und freuen sich bereits wieder auf die RailDays 2021 welche zwischen dem 18. und 20. Juni stattfinden.



Bild von  
Peter Debrunner

DFB Geschäftsführer  
Josef Hamburger  
im Gespräch mit  
Besuchern

Volle Durchsicht

## Umweltverträglich und voll recyclingfähig

Von Beat J. Klarer, VFB Kommunikation/Marketing

Im vergangenen Jahr und auch kürzlich beschwerten sich einige Leserinnen und Leser des DadF beim Zentralvorstand sowie bei der Redaktion darüber, dass unsere Zeitschrift in Plastikfolie eingeschweisst ist. Wir haben versprochen, nach nachhaltigen Lösungen zu suchen. Die VFB-Vereinszeitschrift ohne Schutzhülle zu verschicken, ist zurzeit aus verschiedenen Gründen nicht möglich (Adressierung, Beilagen und Richtlinien der Post). Seit Mitte 2020 arbeitet aber unser Druckpartner, die

ZT Medien AG in Zofingen, mit einer neuen «Im eco»-Folie. Diese besteht zu mindestens 50 Prozent aus Recyclingmaterial. Der Bestandteil an fossilen Rohstoffen ist damit 50 Prozent geringer. Ausserdem ist sie ebenfalls recycelbar (kann unendliche Male in den Kreislauf wiederverwendet werden), womit das Abfallaufkommen reduziert wird. – Der ZV und die Redaktion bleiben an der Thematik weiterhin daran.



## Wagenremise Realp

# Schöne Fassade mit «Photofinish»

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

*Pünktlich auf Beginn der verschobenen Fahrsaison zeigte sich die Wagenremise den Fahrgästen im ansprechenden Kleid der Holzschalung und mit den nach oben abschliessenden Photovoltaik-Paneelen. Auch im Inneren der Remise war der Monobetonboden eingebracht. Die Signalanlage beim Strassenübergang ist montiert, aber noch nicht in Betrieb und die Humusierung des Daches und der Umgebung abgeschlossen. Die Geländer entlang den Dachkanten sind montiert.*

Seit Wiederaufnahme der Arbeiten im Frühling gab es viel sichtbaren Fortschritt, sowohl in der Halle wie vor allem auch aussen. Mit dem Einbringen des Monobetons erhielt der Remisenboden ein einheitliches Niveau auf Schienenoberkante, ein wesentlicher Beitrag zum effizienten und sicheren Betrieb und die Zusatznutzung für Anlässe. Zusätzlich wurden sorgfältig Entwässerungsbohrungen erstellt und die Spurrillen mit Gefälle ausgemörtelt, um für raschen Abfluss von Wasser zu sorgen. Nach Abklingen der Raumfeuchte infolge der Betonarbeiten stellte sich ohne irgendwelche Belüftungsmassnahmen ein optimales Raumklima ein. Die abschliessenden Arbeiten im Innenraum wie die Elektroinstallationen und die Bodenversiegelung erfolgen im Herbst.

### Gleisfeld «niveaugleich»

Auch das Gleisfeld vor der Remise zeigt ein verändertes Gesicht. Auch hier wurde das Niveau einheitlich auf Schienenoberkante angehoben. Zu diesem Zweck wurde ein Vlies auf das verdichtete Schotterbett aufgelegt und dieses mit einem sieben cm dicken Belag aus Strassenschotter „Gasparini“ belegt, benetzt und verdichtet. Das gesamte Gleisfeld ist somit mit Strassenfahrzeugen befahrbar. Die Sicherungsanlage des Bahnübergangs «Stoekental» ist montiert.

Entlang der Südfront der Remise sind die Parkfelder mit Verbundsteinen erstellt und für die Zufahrt der schweren Maschinen zur Maschinenremise wurde zur Schweigstrasse eine Betonplatte gegossen.

### Elegante Fassade

Die auffälligste Veränderung erhielt wohl die Fassade des Gebäudes. Auf einem Holzrost wurde die gefällige Lattenverkleidung montiert, die der Remise ein ansprechendes Äusseres verleiht und sie gut in die Landschaft einpasst. Nach oben schliessen über die ganze Länge der Südfront die Paneele der Photovoltaikanlage ab. Die Anlage hat eine Spitzenleistung von 22 kW und deckt den Bedarf der Remise und des Bahnhofs. Es ist geplant, über die bestehende Leitung auch zum Depot zurückzu-

links

Bild von  
Michaela Rapp

Zugkompositionen  
können als Einheit in  
der Remise eingestellt  
werden

rechte Seite

Bild von  
Manfred Willi

Montage der  
Signalanlage

Bild von  
Marcel Pflüger

Die Südfront mit den  
Solarpaneelen und dem  
Zugang zur Maschinenremise

Bild von  
Manfred Willi

Nivellieren des  
Gleisfelds





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

speisen, wo vor allem in der Küche ein hoher Spitzenbedarf besteht. Ausserhalb des Eigenbedarfs erzeugte Energie wird ins Niederspannungsnetz des Elektrizitätswerks Ursern eingespielen.

Beim Remisendach wurden die Brüstungsabdeckung erstellt, das Geländer montiert und das Dach sowie die Umgebung humusiert und mit «Bergwiese Swiss» angelegt.

### Entlastung des Bahnhofs

Zusätzlich zur Beherbergung der historischen Wagen hat die Remise mittlerweile auch ihren grossen Nutzen für den betrieblichen Ablauf des Stützpunktes bewiesen. Der Bahnhof wurde wesentlich entlastet. Die beiden Gleise 1 und 2 sind normalerweise frei und stehen für Rangierfahrten zur Verfügung. Das Einstellen vollständiger Kompositionen ist ein grosser Vorteil.

Die Abwicklung des Projektes ist vorbildlich gelaufen und allen Mitwirkenden und Unterstützern, insbesondere Manfred Willi als dem lokalen Bauverantwortlichen, gilt ausdrücklicher Dank. Die offizielle Einweihung der Remise mit geladenen Gästen wird am 4. September stattfinden. Ein Publikumsanlass ist für 2021 geplant.





## Pioniere der Furka-Dampfbahn

# Manfred und Walter Willi an Abschiedsfest geehrt

Von Josef Hamburger, Geschäftsleiter

*Manfred Willi ist nach über drei Jahrzehnten an vorderster Front bei der Furka-Bergstrecke aus der Geschäftsleitung zurückgetreten und in Pension gegangen.*

An einem Abschiedsfest am 27. Juni 2020 mit einem Extrazug in die Station Furka wurde Manfred zusammen mit seinem Bruder Walter, der die Bauabteilung viele Jahre lang geleitet hatte, gefeiert. Walter Willi musste 2013 aus gesundheitlichen Gründen zurücktreten. Manfred Willi war elf Jahre lang Leiter Bahntechnik, die letzten beiden Jahre noch stellvertretender Leiter Bahntechnik.

Die Geschäftsleitung bedankte sich im Namen der ganzen Furkagemeinde für die fast 30-jährige Treue beim Projekt «Rettet die Furka-Bergstrecke» und der erfolgreichen Aktion «Back to Switzerland».

Ein paar Auszüge aus der Laudatio von Geschäftsleiter Josef Hamburger:

*Lieber Manfred, nun wirst du pensioniert und AHV-Teenager! Ich möchte dir an dieser Stelle für die letzten 30 Jahre DFB, auch im Namen meiner VR- und GL-Kollegen ganz herzlich danken. Du hattest sicher manche schlaflose Nacht, weil wir das Unmögliche von dir wollten, es bereits gestern fertig sein sollte und nichts kosten durfte...*

*Du hast mir kürzlich gesagt, dass bis anhin wir deinen Arbeitseinsatz getaktet haben und neu gibst du uns den Arbeitstakt als Freiwilliger vor. Hier ein Angebot an Yvonne: Liebe Yvonne; wenn du einmal deine Ruhe haben möchtest, ein Anruf bei Reto Brehm, Ulf Weidle oder mir genügt und wir bieten Manfred wegen irgendeiner dringenden Sache auf die Furka auf. Wir sind da sehr flexibel... Das Angebot gilt für die nächsten mindestens 30 Jahre.*

*Nun möchte ich ein Versäumnis nachholen. Lieber Walter: vor rund 7 Jahren hast du, aus gesundheitlichen Gründen, die Leitung der Abteilung Bau abgeben müssen. Reto wurde als dein Nachfolger gewählt. Leider hat bis heute nie eine Verabschiedung in diesem Rahmen stattgefunden. Dies möchte ich gerne nachholen. Der heutige Abend gehört also auch ein bisschen dir. Gerne danke ich dir, auch im Namen meiner VR- und GL-Kollegen für deinen langjährigen Einsatz bei der DFB.*

Manfred Willi hat unter dem Titel «Drei intensive Jahrzehnte an der Furka-Bergstrecke» einen «kleinen Rückblick mit Bildern, Fakten und Geschichten, nicht nur für Eingeweihte» publiziert. Das Buch war leider vergriffen, ist mittlerweile als zweite Auflage in Form einer Broschüre wieder im DFB-Shop erhältlich.

Bilder von  
Michaela Rapp

Eine Passage beim  
Bahnhof Realp DFB  
wurde auf den Namen  
„Walter und Manfred  
Willi-Weg“ getauft.

Die HGm 4/4 61 führte  
den Extrazug in die  
Station Furka.





100-jährige Dame wird aufgefrischt

# Projekt Hauptrevision Lok Nr. 1

Von Andreas Huwiler

*Die mit Baujahr 1913 älteste Original Furka-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 benötigt eine Hauptrevision.*

Der Betrieb hinterlässt seine Spuren. Die letzte Hauptrevision R3 erhielt die Lok 1992/1993 nach der Rückholung aus Vietnam. Nach der Aufarbeitung der HG 4/4 708 soll die Lok im Austausch nach Uzwil transportiert und mit dem bewährten Fachwissen bzw. den langjährigen Erfahrungen des Werkstattteams auf Vorderfrau gebracht werden. Einige zu ersetzende Bauteile sind bereits bekannt. Was sonst noch zum Vorschein kommt, wird die Demontage zeigen müssen.

Ein Projektteam aus Vertretern der DFB AG und den Dampflokfreunden hat einen Projektplan sowie verschiedene Grundlagendokumente erarbeitet. Die auf den Erfahrungen der Revision der Lok HG 3/4 Nr. 9 budgetierten Kosten sollen zum grossen Teil durch die Dampflokfreunde finanziert werden. Dafür werden in den nächsten Monaten bestehende und potenzielle, neue Spender angegangen. Erfreulicherweise konnten bis zum 1. August bereits CHF 170'000 zweckgebundene Spenden verzeichnet werden. Ein grosser Betrag stammt

aus der Auflösung des 1000er-Clubs. Ziel ist es, in den nächsten zwei Jahren mindestens 80 Prozent der budgetierten Kosten sicherzustellen. Die Entwicklung der Spendeneingänge sowie alle weiteren Informationen sind auf [www.furka1.ch](http://www.furka1.ch) zu finden.

Seit Anfangs August macht auf der MGB auch eine HG 4/4 II zwischen Disentis und Zermatt auf dieses Projekt aufmerksam. Die MGB stellte uns für die kommenden zwei Jahre eine Lok als Werbeträger zur Verfügung. Einzig die geringen Kosten für Aufkleber und die Montage mussten übernommen werden. Ein grosses Dankeschön an die MGB für die Unterstützung und die gute Zusammenarbeit.

**Helpen auch Sie das schweizerische, über 100jährige Kulturgut langfristig zu erhalten. Die Lok soll auch in Zukunft dampfend auf der Furka-Bergstrecke zu bestaunen und erleben sein. Nutzen Sie für Ihre Spende den Einzahlungsschein bzw. die Bankverbindung im beigelegten Spendenflyer. Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung.**

## Unterstützen Sie die Revision der ältesten Original-Furka-Dampflokomotive Nr. 1



Jetzt Spenden.  
Schweizer Kulturgut erhalten.



Weitere Informationen finden Sie unter [www.furka1.ch](http://www.furka1.ch)





## Ein billiger Hüttenweg

# Albert-Heim-Hütte

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Um es vorweg zu nehmen, Albert Heim (1849 – 1937), war ein Schweizer Geologe aus Zürich. Er studierte Naturwissenschaften an der Universität Zürich und der ETH Zürich, dann habilitierte Heim an beiden Hochschulen. Billiger Hüttenweg daher, da die Hütte ganz nahe der Strasse steht.*

Viele Wege führen zur Unterkunft. Von Realp mit Auto, DFB oder Postauto, von unserer Haltestelle «Tiefenbach» bis Tiefenbach und dann zur Hütte. Von Realp oder Oberwald mit dem Postauto nach Tiefenbach, und mit dem Auto bis zum gebührenpflichtigen Parkplatz nördlich der Strasse. Achtung, das Postauto fährt nicht so oft.

Auf einem gut ausgeschilderten Wanderweg wandert man von Tiefenbach (2016) bis Tätsch (2272) und Punkt 2591 bis zur Hütte (2543). Fährt man mit dem Auto bis zum Parkplatz (2272), verkürzt sich die Zeit um ca. 20 Min. Total sind, je nach Kondition, mit ca. zwei Stunden zu rechnen. Vorsicht, der Schwierigkeitsgrad ist 2 von 6

Stufen. Trittsicherheit ist wichtig. Sie treffen eine neu renovierte Hütte an und können sich mit Speis und Trank verpflegen.

Rückweg gleich oder zum Furkapass, nach Realp oder auf dem Urschener Höhenweg bis nach Andermatt (ca. 5 Std.). Abstiegsmöglichkeit nach Hospental.

Öffnungszeiten:

Sommersaison ab 10 Juni bis Oktober offen.

Telefon Hütte: +41 (0)41 887 17 45

Mail: info(at)albertheimhuette.ch



Bilder von  
Günther Schneider

Albert-Heim-Hütte, ganz neu renoviert, komfortable Waschräume und Toiletten.

Früher musste man an einem Seilgeländer unter Absturzgefahr zu einem abenteuerlichen Plumpsklo ca. 20 m absteigen (bei jedem Wetter).

Galenstock, einmal von der andern (östlichen Seite) der Furka





# Geissbratwurst mit Rösti und Birnen

Das Rezept für Geissbratwurst mit Rösti und Birnen wird aus Ziegenfleisch zubereitet und kommt aus dem Kanton Uri.

Zutaten für 4 Personen

1 Stk	Birnen	
1	Stk	Geissbratwurst
200	g	Kartoffeln klein, festkochend
1	Prise	Pfeffer aus der Mühle
1	Prise	Salz
2	EL	Sonnenblumenöl

Zubereitung

1. Wasser wird in einem Kochtopf aufgekocht und gesalzen. Die Kartoffeln werden im kochenden Wasser ca. 15 – 20 Minuten bissfest gekocht. Danach werden die Kartoffeln geschält und zum Erkalten beiseitegestellt. Sobald die Kartoffeln kühler sind, werden sie mit der Raffel klein gerieben.
2. Die Birnen oder im vorliegenden Fall Äpfel werden in Scheiben geschnitten
3. In einer Grillpfanne wird Öl hineingegeben und die Geissbratwürste darin knusprig angebraten.  
Das Ausgangsrezept ist etwas komplizierter, das modifizierte einfach und schnell zubereitet, man kann auch Beutlrösti nehmen.  
Die Mischung von Geissbratwurst und Äpfel, bzw. Birnen gibt einen angenehmen Geschmack.

Möchte man noch Sauce, so köchelt man Rotwein etwas ein und gibt Bratensauce dazu – wunderbar.

Geissbratwürste erhält man im Urnerland im Herbst.

Quelle: [gutekueche.ch](http://gutekueche.ch)



## Nachrufe

# Josef Giger ist nicht mehr

Von Manfred Willi , DFB Abteilung Bau



Josef Giger ist am 19. Mai in seinem 69. Lebensjahr unerwartet verstorben. Seppi war viele Jahre in der Vegetationsgruppe an der Furka-Bergstrecke tätig. Er war ein ausgesprochen liebenswürdiger Kollege.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

# Reisenotiz eines Furka-Dampfbahn-Freundes

Von Willi Häslein, Mitglied VFB Sektion München/Oberbayern

Bei herrlichem Sonnenschein bewundern wir im Bahnhof Oberwald DFB das blitzend-saubere Wunderwerk, die von unserem Dampflokteam exzellent wieder hergestellte HG 4/4 Nr. 704. Die Maschine steht, matt glänzend, leise röchelnd und leichte Dampffähnchen austossend, am Bahnsteig. Sie wird uns über Gletsch und die Furka nach Realp ziehen.

Jetzt sitzen wir schon erwartungsvoll im Abteil. Der Abfahrtspiff ertönt und der Zug rollt sanft an. Wir spüren bald den leisen Ruck beim Eingriff in die Zahnstange, gleiten am links bereit stehenden Löschezug vorbei und überqueren die Strasse. Dort bestaunen die beidseitig aufgehaltenen Automobilisten unsere Überfahrt und winken unsere Grüsse fröhlich zurück.

Die kräftig ansteigende Bahntrasse nimmt unsere Lok mühelos. In die laut knallenden Auspuffschläge mischt der Lokführer gekonnt einen lang gezogenen, jubelnden Achtungspiff. Rechts unter uns rauscht der junge Rotten zu Tal. Gleich nimmt uns die Dunkelheit des Kehrtunnels die Aussicht, während der Dampfgeruch und die veränderte Geräuschkulisse unser herrliches Fahrerlebnis bis in die letzte Faser vervollkommen.

Dampfbahn-Herz, was willst du mehr?



Bilan dégrisant après trois semaines

# Démarrage difficile dans une saison 2020 raccourcie

Texte traduit par François Martin

*La saison 2020 du DFB a démarré très péniblement. A lui seul, le report de trois semaines du début de la saison a causé un énorme manque à gagner.*

Les voyages de groupe ont diminué de plus de moitié et ne se rattrapent pas vraiment, dit Karl Reichenbach, directeur des ventes, en regardant les trois premiers week-ends. Nous avons reçu de l'étranger de nombreuses annulations. Depuis des années, 90% des voyageurs

viennent de Suisse. Cela compense un peu les défections des étrangers.

Les beaux jours, les voyageurs individuels compensent partiellement les groupes. Par mauvais temps, les touristes d'un jour restent aussi à la maison. "Il est momentanément impossible de juger où la saison va nous conduire. Probablement un gros trou financier", conclut Reichenbach provisoirement.



Photo  
Michaela Rapp

Depuis le 6 juillet, les voyageurs du DFB aussi portent des masques.



## DFB Assemblée générale

# 2019 : à nouveau des chiffres noirs - 2020 s'annonce plus difficile

Par Mark Theiler, responsable du DFB pour les médias  
Texte traduit par Claude am Rhyn

*Ce printemps, tout a été chamboulé, aussi chez nous au DFB. Au lieu de pouvoir se rencontrer le 20 juin à Andermatt à l'occasion de l'Assemblée générale, les actionnaires n'ont pu y participer qu'indirectement en raison des restrictions dues à la pandémie, ceci par l'entremise du représentant indépendant. Ce dernier a représenté les voix relatives à 48'441 actions, soit 16,54% des titres émis.*

Les circonstances de ce printemps ont été inhabituelles mais les chiffres de l'exercice 2019, soumis aux actionnaires, se laissent voir. Pour la troisième fois consécutive, le chemin de fer à vapeur de la Furka (DFB) a présenté des chiffres noirs l'année dernière.

L'année passée, 483 trains ont parcouru le trajet sommital entre Realp et Oberwald, soit 18 de plus qu'en 2018. Ce sont 6'549 kilomètres que les trains voyageurs ont effectués, soit 400 kilomètres de plus que l'année précédente. Enfin, 29'339 passagers ont été transportés, soit 600 de plus que pendant l'été 2018.

Les 5 locomotives à vapeur en service ont parcouru en tout 5'312 kilomètres, ce qui représente presque 500 kilomètres de plus que la saison 2018. Le nouveau fleuron de la ligne sommitale, la HG 4/4 no 704, a effectué 876 kilomètres lors de sa première année de service, conformément à l'horaire qui lui était assigné.

### **Promouvoir la professionnalisation**

Que le DFB SA connaisse aujourd'hui un tel succès après une période délicate est, d'une part, dû au fait d'avoir promu la professionnalisation dans toute la structure, écrit Ernst Künzli, président du conseil d'administration, dans le rapport annuel. Une adaptation progressive de la stratégie commune élaborée pour la première fois a permis, d'autre part, de poser à temps d'importants jalons pour l'avenir.

Ernst Künzli a surtout fait l'éloge d'Urs Züllig, directeur général parti à la retraite fin 2019 après 8 ans de bons et loyaux services au sein du DFB. Il a encore pu mener beaucoup de tâches à bien au cours de sa dernière année d'activité. Maintenant débute une nouvelle période au cours de laquelle des buts importants devront être atteints par notre nouveau directeur général, Josef Hamburger.

### **Assemblée générale virtuelle**

Le rapport et le bilan annuels ont été adoptés par les actionnaires à une grande majorité de oui. Le quitus a également été donné aux organes et à l'utilisation du bénéfice de l'exercice. Le bilan annuel montre un revenu brut de CHF 1'976'423.--. Une fois déduits les montants destinés au personnel, à l'exploitation, aux déductions, aux dépenses d'ordre financier et de tous ordres, le bénéfice annuel net s'élève à CHF 7'083.--. En 2018, les dépenses de tous ordres avaient été nettement inférieures, ce qui avait permis de dégager un bénéfice annuel net de CHF 15'679.--. Du bénéfice net de 2019, CHF 6'728.-- seront reportés sur le nouvel exercice, les CHF 335.-- restants affectés aux réserves légales.

### **Prévisions pour 2020 plutôt sombres**

Le résultat de l'exercice 2020 du DFB SA devrait reculer de façon importante à cause des mesures prises en raison de la pandémie du Coronavirus et du report de trois semaines de l'ouverture de la saison, selon le rapport relatif au bilan de l'exercice. L'impact exact sur cette année et pour la suite ne peut pas encore être prédit à l'heure actuelle.

On prévoit également que les liquidités pourraient subir un impact négatif. Le DFB SA a de ce fait contracté un crédit Covid 19 garanti par l'état de CHF 405'000.--. Il a été accordé le 3 avril 2020 avec un taux 0 et devra être remboursé au cours des 5 prochaines années.



Le gros entretien: une tâche permanente

# La ligne doit être maintenue et soignée

Par Mark Theiler, DFB SA  
Texte traduit par Hans Maurer

*Les quelque 18 kilomètres de la ligne du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka nécessitent un soin attentif. Pour garder les voies, murs de soutènement et tunnels au niveau de sécurité nécessaire, CHF 700'000 sont dépensés chaque année.*

L'exploitation du train ne génère des recettes que durant trois mois, mais l'infrastructure coûte cependant toute l'année, souligne Josef Hamburger, directeur. S'ajoute que le DFB ne reçoit aucune subvention fédérale, car il n'a aucun mandat de transport. Le chemin de fer à vapeur doit cependant observer les directives de l'Office fédéral des transports.

L'entretien de la ligne n'est pas simple. Les voies serpentent exposées dans un paysage alpin sauvage. Les tunnels, ponts et murs de soutènement ont été construits en grande partie il y a une centaine d'années. Après la cessation de l'exploitation à l'automne 1981, la ligne sommitale a été laissée à l'abandon pendant quelques années sans aucun entretien, jusqu'à ce qu'elle soit rétablie pour une exploitation normale.

## Viaducs en cure

L'entretien de la ligne est une tâche permanente du DFB. Cela inclut la mise en état de murs de soutènement sur des pentes soumises à d'éventuels glissements de terrain, l'amélioration des tunnels et l'assainissement des ponts. Actuellement, divers travaux sont en cours. Le mur de soutènement partiellement remis en état près du tunnel II a subi de nouveaux dégâts pendant l'hiver 2019/2020. Grâce au report de l'ouverture de l'exploitation au 3 juillet, toute cette partie a pu être assainie pour longtemps.

Les coûts d'un montant de CHF 110'000 ont été pris en charge par la Fondation Ligne sommitale de la Furka sur le compte du Fonds «Lit de la Reuss». Ce fonds va être épuisé d'ici la fin 2022 et devra être ré-alimenté. A ce jour, il manque CHF 200'000 pour que tous les travaux puissent être finalisés. Les trains de construction utilisés dans ce but sont tractés par la machine à vapeur HG 3/4 No.1.

D'autres travaux sont en cours dans le tunnel sommital de la Furka. Les coûts pour l'étape d'assainissement 2020



Photo  
Willy Gitz

L'assainissement du viaduc Mässweid, long de 47,2 mètres et construit en pierres naturelles, s'élève à CHF 40'000.



## Section Romandie

# Chronique d'une semaine de travail

Par François Clavadetscher

se montent à CHF 90'000. Le financement est assumé par l'association de la ligne sommitale de la Furka, ainsi que par les cantons du Valais et d'Uri. Ces travaux d'assainissement n'ont rien de définitif et seront suivis par d'autres étapes afin de continuer à garantir les normes de sécurité.

Du côté valaisan, entre Gletsch et Oberwald, trois viaducs sont actuellement en cours d'assainissement. Les coûts pour l'assainissement du viaduc Eischföh, long de 36,5 mètres et construit en pierres naturelles, s'élèvent à CHF 20'000, à la charge du DFB. Les dépenses pour l'assainissement du viaduc Mässweid, long de 47,2 mètres et construit en pierres naturelles, s'élèvent à CHF 40'000, montant à la charge du DFB.

Les travaux sur le viaduc Biel, ouvrage voûte en pierres naturelles, long de 94,5 mètres coûtent CHF 80'000. Bien que ces travaux n'aient pas été planifiés à l'origine, ils seront pris en charge par la Fondation ligne sommitale de la Furka.

### Le programme contient encore beaucoup de projets

En 2022, il est prévu d'effectuer des travaux au pont sur le Rhône et à l'entrée du tunnel hélicoïdal peu après Gletsch, ainsi que sur des écoulements de ruisseaux. En 2023, les trois courts tunnels entre Realp et le viaduc du Steffenbach subiront une cure.

Les ouvrages de soutènement et les murs le long de la Furkareuss nécessitent un entretien constant. Dans la gorge étroite entre Realp et Tiefenbach, les crues régulières de la Furkareuss endommagent les rives. Depuis la construction de la ligne en 1913/1914, le lit de la rivière s'est abaissé de quelque cinq mètres à cet endroit. Sans des mesures de construction, il est probable que des affouillements menacent et conduisent à des glissements de la ligne.

### Renouvellement des voies côté valaisan

Le renouvellement des voies est un autre sujet récurrent. Jusqu'à ce jour 300 mètres de voies ont été renouvelés annuellement. Les travaux côté uranais ont été terminés l'année dernière. Dès 2021, les travaux de renouvellement commenceront à Gletsch en direction de Muttbach. Ces travaux auront désormais lieu tous les deux, mais s'effectueront sur une longueur de 600 mètres, avec un coût de CHF 200'000. Si tout se passe bien, cette section de ligne pourra être terminée en 2031.

*Il s'agira d'être aussi bref que la délégation romande est courte...*

*En ce qui concerne la section Romandie il est difficile de faire mieux: un seul Romand (et encore? diront certains...) accompagné de nos deux fidèles camarades de la région bâloise Eugen Lindegger et Markus Zinggred, j'aurais presque honte...*

Il est vrai que la pandémie sévit cette année et les craintes au sujet de grands rassemblements sont fondées. Mais Uri c'est la Suisse profonde et pure, qui est un peu épargnée, la statistique de l'OFSP le démontre.

Pour reprendre depuis le début il s'agit donc du compte-rendu de la section «Balandie». Mais la plume délicate et fleurie de Herr W. von Stadt, alias Hervé Deville, va nous manquer, c'est le moins que l'on puisse dire!

Lors, on s'attaque lundi à un presque inaccessible talus couvert d'aulnes au-dessus du tunnel II. Pour rappel ce dernier est situé entre le tunnel I et le tunnel III, compté dans le sens de la voie qui – comme chacun sait – commence à Brig. Ceux qui ne le savaient pas viennent d'apprendre quelque chose. Ledit tunnel est situé à une demi-heure à pied depuis le dépôt de Realp. A pied le long de la voie s'entend, donc une interdiction de voie est nécessaire pour passer «ordnungsgemäss» le premier tunnel, donc le III (ha ha!). Ce sera chose faite par deux fois et ainsi passera la première journée sous la houlette experte de Pius Hodel, baptisé par nous le Roi des Aulnes (der Erlenkönig), ex-capitaine des pompiers de son village. Durant trente ans il a utilisé l'eau dans la lutte contre incendies et ce jour il lutte contre elle qui s'infiltré partout et risque d'affaiblir les structures du tunnel. Quel retour de manivelle!

Mardi nous végétons, manière de dire... toute la journée le long de la voie. Les experts que sont Eugen et Markus en matière d'utilisation de débroussailluses font merveille et beaucoup de bruit.

Nous assistons à un incident rare, amusant pour nous, un peu en amont du merveilleux signal rotatif Hipp lorsque le train historique revient pour 16h15. La locomotive siffle désespérément à en perdre vapeur car le fameux signal est resté fermé! Peu après nous apprendrons que si la commande du signal est transmise électriquement la rotation du signal lui-même est assurée par un mécanisme de clocher d'église dont le contre-poids doit être régulièrement remonté. Cette opération est sous la responsabilité du chef de gare.

Mercredi, programme identique avec le soutien de Peter, un



Bernois magnifique de Bümpliz qui n'hésite pas à nous dire «eis nach'em Angere» [une chose après l'autre].

N.B. Constatation est faite que de l'essence 2-temps (mélange avec 2% d'huile) ravitaille systématiquement une petite souffleuse Honda avec moteur 4-temps. Cette erreur n'empêche nullement la machine de fonctionner bien qu' à la longue un peu de calamine sera déposée à l'intérieur, mais il y a plus grave: la fausse impression que la machine est lubrifiée par son carburant pourrait lui être fatale un jour. En effet, un petit réservoir d'huile de lubrification est clairement identifiable à sa base, avec jauge. Son niveau est à contrôler avant utilisation. Le niveau est parfait, ouf, fin de l'histoire.

Jeudi la météo n'est pas très fameuse mais jusqu'ici nous avons été gâtés. Les petits talus, certains sont surencombrés, font l'objet d'un service «toilette pour cocker» et toute la «route taiseuse» (c'est ainsi que l'on comprend «Schweigstrasse», serait-ce un reste de Réduit National) est impeccablement nettoyée.

Entretemps une bonne âme nous invite à la gare après le repas de midi pour un excellent espresso, nettement préféré au jus de chaussettes disponible au réfectoire.

Déjà vendredi matin est là; nous devons vérifier l'efficacité de notre travail de lundi au-dessus du tunnel II. Y a-t-il accumulation d'eau ou non? Donc avant toute chose, faire interdire la voie deux fois et intercaler notre travail entre le passage des deux trains...

En fait le second ne passera pas aujourd'hui, dû à une annulation cause COVID-19. L'inspection des travaux démontre qu'ils ont été efficaces et le sentier d'accès amélioré, empierré de manière adéquate.

Diverses demandes nous sont adressées, comme à une équipe de dépannages urgents. En effet, des chemins ont quasiment disparu sous les herbages à Gletsch ainsi qu'autour du wagon-réfectoire d'Oberwald, par exemple. A la terrasse de la gare de Gletsch je suis interpellé par «Eisvogel», équivalent allemand de martin-pêcheur, évidemment puisqu'il s'agit de Martin Fischer! Nous accédons volontiers à sa demande qui consiste à dégager la vue sur les lanternes d'aiguillage... depuis sa vigie, pardon! Le samedi sera comme un autre samedi où, à 0730, j'apprends fortuitement que je fais partie d'une équipe ad hoc de bourrage de ballast vers Tiefenbach combinée à la position de protecteur. Quelques appels téléphoniques avec le Fahrdienstleiter (chef d'exploitation) plus tard et déjà l'après-midi se termine avec une descente depuis Tiefenbach avec le vapeur de 16h15.

Cela fait déjà six heures que Markus et Eugen m'ont abandonné pour rentrer à Bâle. Dernier moment génial, le but de la semaine est atteint à 17h avec un bain rafraichissant et tonique dans le Furkareuss. Magnifique, à refaire... Heureusement ma collègue Brigitte Bauco étant sur le train historique dimanche, la rentrée fut belle. A refaire aussi!

Photos  
François Clavadetscher

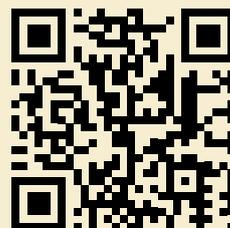




## Informationen zu den VFB Sektionen

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) ist in 21 Sektionen gegliedert. Einen Überblick bietet die Internetseite [www.dfb.ch/verein](http://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](mailto:vfb-aargau@dfb.ch)

### AGENDA

So. 27. September bis Fr. 2. Oktober Sa. 17. Oktober 2020	Furka-Arbeitswoche 4 Sektionsreise Eisenbergwerk Gonzen	Jean Claude Zimmerli  Heidi Schmid	062 823 44 34  079 779 03 49
---	---	--	------------------------------------

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

### Werkstatt auf kleiner Flamme

Die Wagenwerkstatt ist zwar Corona-bedingt geschlossen, einzelne Aktivitäten finden trotzdem statt. So wurde der Zahnradwagen des AB 4453 revidiert, nachdem er einen Lagerschaden erlitten hatte. Er konnte rechtzeitig zum Saisonbeginn in den AB 4453 eingebaut werden und erfüllt wieder seine Funktion im Gegenzug.

Auch an den in der Werkstatt in Revision befindlichen Wagen, dem B 4231 und dem AB 4421 gab es kleine Arbeiten soweit es die Distanzregeln erlaubten. So wurde in beiden Wagen der Linoboden verlegt und in der Schreinerei an Holzteilen gearbeitet. Wir werden künftig mit kleinen Teams versuchen, die Projekte weiterzuführen, nachdem die Coronasituation sich auf absehbare Zeit wohl nicht ändern wird. Damit sind die ursprünglichen Zeitvorstellungen zwar nicht einhaltbar, es erhält die Werkstatt aber am Leben. Die erforderlichen gesundheitlichen Vorsichtsmassnahmen haben oberste Priorität.

rechts  
Bild von  
Heidi Schmid

Die Bergvegetation  
zeigte sich an der Er-  
öffnungsfahrt in voller  
Pracht.

### Zug- und Stossvorrichtungen für besseren Fahrkomfort

Zwar nicht in Aarau, sondern vornehmlich in Uzwil, wurde an verbesserten Zug- und Stossvorrichtungen für die Personenwagen gearbeitet. Untersuchungen hatten gezeigt, dass das Federungsverhalten der Wagen sehr unterschiedlich war und einzelne Pufferfedern sogar gebrochen waren. Dies führte zu unangenehmen Schwingungen der Waggons beim Bremsen und infolge der ungleichmässigen Traktion der Dampflokomotiven. Für den roten Stammzug wurden in Zusammenarbeit mit Uzwil verbesserte Puffer mit einer progressiven 16 t Kegestumpffeder der RhB geschaffen. Der bisherige Betrieb des Zuges bestätigt die Richtigkeit der Massnahme. Sie wird sukzessive bei allen Wagen umgesetzt.

### Sponsorentafel für die Wagenremise

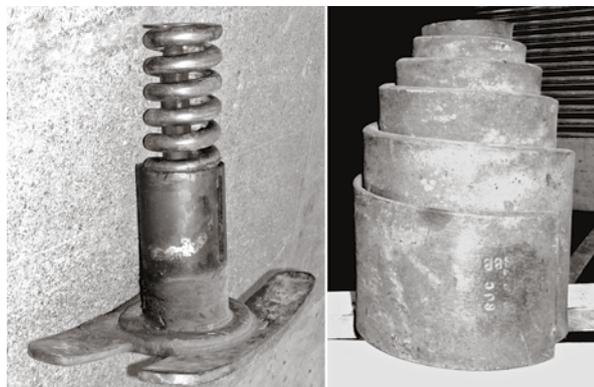
Die Wagenremise Realp wurde bis zu Beginn des Fahrbetriebes weitgehend fertiggestellt. Siehe den Beitrag in



Bild von  
Heinz Unterweger

Wieder-Zusammenbau  
des Zahnradwagens für  
den AB 4453

Bild von Werner Beer



Verlegen des Linobodens  
im B 4231

Bilder von  
Heinz Unterweger

Zug- und Stossvorrich-  
tung eines Vierachsers

Ersatz von Spiral-  
federn mit linearer  
Charakteristik durch  
Kegelstumpffedern mit  
progressiver Charak-  
teristik



Bild von Werner Beer

Die Sponsorentafel  
beim Seiteneingang der  
Remise dankt allen, die  
das Projekt ermöglicht  
haben.

Bild von Ruedi Tobler

Gleisarbeiten in der  
Furka-Arbeitswoche

diesem Heft. Von der Sektion Aargau, die sich massgeblich für die Mittelbeschaffung des Projektes eingesetzt hat, wurde mit Unterstützung von Beat Deola die Sponsorentafel konzipiert, hergestellt und schlussendlich an der Remise montiert.

### Furka-Arbeitswoche 2

Nachdem die erste Arbeitswoche wegen Corona ausfallen musste, trafen sich vom 28. Juni bis 3. Juli neun Kollegen auf der Bergstrecke. Schwerpunkte waren Gleisarbeiten unterhalb Gletsch auf dem Viadukt Biel und Vegetationspflege und die Reinigung von Entwässerungsgräben.

### Furka-Eröffnungsfahrt

Am zweiten Betriebstag, dem 4. Juli, erlebten 42 Teilnehmende mit unserer Reiseleiterin eine wunderschöne Fahrt über die Furka-Bergstrecke. Dank des späteren Datums zeigte sich die Alpenflora üppiger als in anderen Jahren.





## Innerschweiz

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

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Arbeits-Einsätze im Herbst 2020 an der Furka, jeweils Samstags :

29. August

10. Oktober

19. September

Wir durften unsere Arbeits-Einsätze durchführen mit Ausnahme des Samstages im April.

Unsere Baustellen waren immer draussen entlang der Geleise. So konnten die Vorgaben zu CoVid-19 immer gut eingehalten werden. Natürlich spüren wir eine Zurückhaltung beim Anmelden für einen Froni-Tag. Obwohl die Arbeitsgruppen eher kleiner waren, konnten Arbeiten für die Wagenremise Realp und an der Strecke auf Urner- und Waliser-Seite gemacht werden. Besten Dank allen Freiwilligen für den grossen Einsatz.

Kommt doch im Herbst nochmals an die Furka, für einen strengen, kameradschaftlichen, unvergesslichen Samstags-Fronitag,

Anmeldung und Infos zu den Arbeitseinsätzen bei:

Jakob Hartmann

Willy Auf der Maur

Baumatt

Alte Gasse 6

6284 Sulz LU

6423 Seewen SZ

041 / 917 15 46

077 407 60 13

gerne montags, ab 19 Uhr

willy.aufdermaur@dfb.ch

siehe auch auf dfb.ch, in der Agenda Sektion Innerschweiz

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

## Nordwestschweiz

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

Sa, 03. Oktober 2020, ganzer Tag

**Herbstausflug**

Kohlebergwerk «Käpfnach» (Bergbaumuseum), Horgen

Treffpunkt

07.45 Uhr

Basel SBB, Passerelle Gleis 12

Tagesablauf

07.34 Uhr

Abfahrt ab Liestal, Gleis 3

07.45 Uhr

Ankunft in Basel SBB, Gleis 9

(Hinfahrt)

08.06 Uhr

**Abfahrt ab Basel SBB, Gleis 12**

09.00 Uhr

Ankunft in Zürich HB, Gleis 10

09.07 Uhr

Abfahrt ab Zürich HB, Gleis 31

09.29 Uhr

Ankunft in Horgen, Gleis 4

09.33 Uhr

Abfahrt mit Bus 121, Kante C

09.36 Uhr

Ankunft in Haltestelle «Bergwerk»

10.00 Uhr

Beginn der Führung für ca. 2 Std.

12.36 Uhr

Abfahrt ab Haltestelle «Bergwerk»

12.48 Uhr

Ankunft mit Bus 121 in Au ZH

«Aubrücke»; anschliessend Marsch zum

Landgasthof «Halbinsel Au»

Mittagessen bis ca. 15.00 Uhr

13.00 Uhr

(Rückfahrt)

15.24 Uhr

Abfahrt mit Schiff BAT 3730

ca. 1 Std. ab «Halbinsel Au» bis Zürich

«Bürkliplatz»; anschliessend mit Tram zum HB

17.08 Uhr

Abfahrt ab Zürich HB, Gleis 13

18.02 Uhr

Ankunft in Liestal

18.13 Uhr

Ankunft in Basel SBB, Gleis 8

Kosten

Zu Lasten **Teilnehmer**

Billett nach Au ZH «Aubrücke» und zurück ab «Halbinsel Au»

bis Basel SBB >> (SBB Spar- und/oder Gemeindetageskarte)

Mittagessen (CHF 30.- bis 35.-) ohne Getränke

Zu Lasten **VFB NWCH**

Eintritt und Führung für Gruppe bis 20 Personen CHF 350.-

Tenue

Schuhe mit Gummisohlen, Jacke und - sofern vorhanden -

kleine Taschenlampe

**Mo - Sa, 05. – 10. Oktober 2020, 6 Tage**

**Bauwoche, Realp**

Unter der Leitung von Erich Meier (079 406 62 64) wird eine

Gruppe «Freiwillige» unseres Vereins die notwendigen Herbst-

arbeiten der Bahn unterstützen.

**Do, 12. November 2020, 18.30 Uhr**



## Ostschweiz

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

### Bauwoche 20 (10.- 15.05.2020)

Von Markus Geiger

#### Jahresendsitzung Vorstand

Anschliessend Nachtessen mit den freiwilligen Helfern des laufenden Jahres. Einladung folgt schriftlich.

Ort: Restaurant «Weiherhof» Basel

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

**Mitgliedertreffen** (ME: Metzger-Fondue)

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

#### Mi, 06. Januar 2021, 19.00 Uhr

**Drei Königstag**

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

Ein fröhliches Wiedersehen am frühen Sonntag-Abend in einer gewohnten Umgebung, aber versehen mit Corona-Regeln. Die Rechteck-Sitzordnung (Notabene mit 2 Meter Abstand) und max. 12 Personen in der Kantine war sehr ungewohnt. Das Essen, war wieder sehr fein und üppig.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön der Küchenmannschaft! Das anschliessende Briefing war vor allem von zwei Prioritäten gezeichnet. Einerseits das entrosteten und malen des Wasserturms. Auch die Montage der neuen Armaturen gehörte dazu. Andererseits das Verlegen der Boden-Bewehrung für den Monobeton in der Wagenremise. In dieser Woche waren wir die einzige Baugruppe, dafür fanden sich aber noch zahlreiche Einzelhelfer ein.

#### Montag - Freitag

Nach dem feinen Frühstück am Montagmorgen, begrüusste und informierte uns Manfred im Detail über die bevorstehenden Arbeiten.

#### Wagenremise

Wie schon eingangs erwähnt, machten sich fünf Fronis auf den Weg zur Wagenremise. Dort warteten 9 t Armierungsgitter fachgerecht zugeschnitten, platziert und gebunden zu werden. In 2'800 gebohrten Löchern mussten ebenso viele Armierungswinkel, mit HILTI-HIT eingeklebt und ausgerichtet werden. Eine echt schweisstreibende, ungewohnte

Anmeldung:

#### Herbstausflug Kohlebergwerk «Käpfnach»

Meldefrist: Montag, 14. September 2020

..... Anzahl Personen  
(auch Gäste sind willkommen)

Anmeldung:

#### Mitgliedertreffen

Meldefrist: Montag, 16. Novmeber 2020

..... Anzahl Personen  
(auch Gäste sind willkommen)

Name .....

Vorname .....

Adresse .....

PLZ, Ort .....

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



Bild von  
Markus Geiger:

Der revidierte Wasserturm in Realp.



## AGENDA OSTSCHWEIZ

18.-23.10.2020 04.11.2020	3. Bauwoche KW. 43 furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Markus Geiger	071 385 07 23
22.-24.01.2021 05.-07.03.2021	Werbeauftritt an der Grenzenlos St. Gallen Werbeauftritt an die50plus Weinfelden	Andreas Huwiler Erwin Hug Erwin Hug	071 966 45 62 071 385 64 17 071 385 64 17

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar. Die aktuelle Agenda ist auch unter [www.dfb.ch/ostschweiz](http://www.dfb.ch/ostschweiz) zu finden.

und strenge Boden-Arbeit. Bis auf wenige Meter waren die Armierungsgitter am Freitagnachmittag fertig eingebracht. Die Mannschaft vollbrachte eine TOP-Leistung bis am Schluss, Bravo, Danke!

### Wasserturm-Realp

Zu viert machten wir uns auf den Weg zum Wasserturm. Zuerst hiess es Arbeitsvorbereitung: Hochdruckreiniger, Quarzsand, Strom, Wasser, etc. organisieren. Am Montagnachmittag machten wir eine Nasssandstrahl-Probe und es funktionierte! Der Dienstag- und Mittwoch war für innen und aussen Nasssandstrahlen ausgefüllt. Mit einem Palett gefüllt mit Quarzsand und dem «Bruno» (Kran) auf Gerüstgeländer-Höhe heben. Den verbrauchten Quarzsand unten am Wasserturm wieder wegräumen.

Das Wetter machte unsere Arbeit nicht gerade leicht. Zeitweise schien die Sonne, Nebel und Regen waren auch immer wieder zur Stelle. Daraus folgte: Wir spannten ein Notdach über den Wasserturm. Somit konnten wir mit der Eisenglimmerfarbe die Aussenwand lackieren (zweites Mal nach 24 Std.). Das Innere des Wasserturms rollerten wir mit einer 2K-Grundierung und anschliessend mit einer 2K-Email-Lackierung (Hellblau) den Schlussanstrich. Am Donnerstag haben wir noch Unterstützung von Kurt Forster (Schweissung der GEBERIT-Rohr-Briden) und Markus Staubli (Konstrukteur und Ersteller der neuen Armaturen) bei der Montage erhalten. Super, Danke! Beim Aufstieg zum Wasserturm war der Kabelkanal beim Trasse beschädigt und der unterste Tritt verfault. Mit Sepp Koller genau die richtige Wahl, das wieder mit Sicherheit instand zustellen.

Am DFB-Bahnhof versetzten wir noch 2 Eisen-Pfosten am Gehweg und montierten die rotweissen Ketten.

Ein herzliches Dankschön gebührt Sepp Koller für das allmorgendliche Frühstück herrichten mit heissem Kaffee!

Dieses Jahr verzichteten wir auf das traditionell zur Wochenmitte gemeinsame Team-Nachtessen auswärts. Ausschlaggebend waren für uns die Corona-Regeln. Aber die DFB-Küche, mit ihrer aufgestellten Mannschaft, verwöhnte uns so gut, dass wir die gemeinsamen Stunden in der umgebauten Kantine mit interessanten Gesprächen in Gruppen oder im Plenum genossen!

Am Freitag-Mittag war schon wieder soweit. Nach dem letzten tollen Mittagessen dieser Woche, dankten wir der Küche nochmals herzlich! Im Verlaufe des Nachmittags (Ab 15.00 Uhr), verabschiedeten wir uns schon wieder von den Kollegen. Die Arbeitswoche verstrich im Nu im Kreise einer toll motivierten Fronis - Gruppe.

Ein herzliches Dankeschön ALLEN Beteiligten für ihren verdienstvollen-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!

Eine Müde und trotzdem aufgestellte Truppe, machte sich wieder auf die Heimreise um sich hoffentlich bei nächster Gelegenheit wieder zu Treffen.

### Aufruf des Präsidenten

Jetzt erst recht – die DFB benötigt Ihre Unterstützung!  
Von Andreas Huwiler

Der Coronavirus hat die ganz DFB-Familie getroffen. Werbestände, Mitgliederanlässe, Stammtreffen und auch einige Hauptversammlungen der Sektionen konnten nicht durchgeführt werden. Arbeiten in den Werkstätten mussten unterbrochen werden oder verzögerten sich. Der Grossteil der Gruppenreisen wurden storniert, der Start des Fahrbetriebs musste verschoben werden und die Maskenpflicht fördert den Verkauf von Fahrkarten auch nicht unbedingt. All dies führt zu einem Jahr mit einem Fragezeichen, wie die Dampfbahn am Schluss des Jahres finanziell dastehen wird. Wir alle hoffen, dass es bei einem blauen Auge bleibt.

Die Furka-Organisationen selbst unterstützen die DFB AG im Rahmen der Möglichkeiten. Wir alle können aber auch unseren Beitrag zu einem besseren Ergebnis beitragen. Bis Ende Fahrsaison mit der DFB fahren (ist auch mit Maske ein Erlebnis!) oder Gutscheine für eine Fahrt verschenken, Mitglied bleiben und neue gewinnen, laufende Projekte direkt finanziell unterstützen oder Souvenirartikel kaufen und verschenken (ist auch online unter [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) möglich). Dies alles sind mögliche Beiträge, um die Dampfbahn aktiv zu unterstützen.

Wir danken allen für die Unterstützung zur Sicherung des einmaligen Schweizer Kulturgutes.

Alle Bilder  
von Markus Geiger

Die Baugruppe Ost-  
schweiz

Eine Email-Innen-  
lackierung wird  
aufgerollt

Die Baustelle Wasser-  
turm



## Berlin-Brandenburg

VFB-Sektion Berlin-Brandenburg, Dieter Frisch, Konrad-Wolf-Str. 66b, DE-13055 Berlin, [vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch](mailto:vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch)

### Bauwoche mit Schutzkonzept

Von Axel Schiele und Dieter Frisch

Die Welt wird von einem Virus ergriffen. In fast allen Ländern Europas ist ein mehr oder weniger strenger Lockdown an der Tagesordnung und der jährliche Arbeitseinsatz unserer Sektion an der Furka-Bergstrecke steht an. Arbeit und Aufenthalt in Realp reguliert dieses Jahr ein Schutzkonzept und die Einreisemodalitäten an den Grenzen blieben lange unklar.

Bei den Teilnehmern an der Bauwoche tauchten zahlreiche Fragen auf, die es vorab zu klären galt.



Schließlich stand die Sektion Berlin-Brandenburg zur 29. KW am 13.07.2020 mit neun Leuten zum Einsatz bereit, wobei Axel auf Grund krankheitsbedingtem Ausfall kurzfristig die Leitung der Baugruppe übernahm.

Nach der Begrüßung und Einweisung durch den neuen Bahntechnik-Chef Ulf Weidle ergaben sich für die Arbeiten in der Bauwoche drei Schwerpunktbereiche.

Michael, Thomas, Wieland, Günter und Axel, der am Montag



Axel befestigt einen Zahnstangensattel mit neuen Schrauben.

Mitglieder der Sektion Berlin-Brandenburg überprüfen den Zustand der Kleineisen auf der Strecke oberhalb des Lammenviadukts.



## dampf an der furka aus den vfb sektionen

noch Küchendienst versah, hatten während der ganzen Woche mit der Kontrolle der Kleineisen auf der Trasse zwischen Oberwald und Kehrtunnel gut zu tun.

Neben Pflegearbeiten war insbesondere der Sitz der Zahnstangensättel zu überprüfen. Die Muttern mussten, wenn erforderlich, festgezogen werden. Wenn das nicht mehr möglich war, wurden diese mit dem Trennschleifer angeschnitten und mit einem Meißel aufgesprengt, so dass eine neue Schraube mit Mutter eingebaut werden konnte. Am Freitag erreichte die Kleineisenbehandlung die erste Wasserfassung. Nachdem am Montag Hubert und Ronald ebenfalls beim Kleineisen halfen, hatten beide fortan hauptsächlich mit Schotter zu tun. Dieser musste zunächst mit Diesellok und dem Schotterwagen Fad 4855 oberhalb Tiefenbach angefahren und tags darauf verteilt werden. Donnerstag hatten die beiden dann am Bahnübergang Oberwald Gleis-Stopfarbeiten ausgeführt.

Ein weiterer Einsatz zum Stopfen des Gleises im Bereich zwischen Tiefenbach und Steinstafelbrücke (km 51.1), bei dem auch Michael half, stand am Samstag an.

Klaus und Frank waren für den Löschzug eingeteilt, der jedoch ab Mittwoch wegen des feuchten Wetters nicht mehr zum Einsatz kam. Für beide gab es allerdings ein anderes Betätigungsfeld. Weil die automatische Steuerung der Schranke wiederum versagte musste per Eingriff "nachgeholfen" werden. Zwischendurch galt es für sie, einen Graben für Kabelschutzrohre zwischen dem DFB Dienstgebäude in Oberwald (Bahnhofs-Chalet) und dem Gnagi-Wagen auszuheben.

Insgesamt konnten alle anstehenden Arbeiten in der Bauwoche bewältigt werden.

Michael versucht, die Schrauben eines Zahnstangensättels auf der Trasse über den Lammenviadukt zu lösen.

Sattelverschraubungen in derart schlechten Zustand waren verrostet und zu ersetzen.

Wenn sich ein Zug näherte, musste der Gleisbereich verlassen werden und es hatte Zeit für einen "Schnappschuss".

Axel, Michael und Thomas tauschen an den Zahnstangensätteln oberhalb des Lammenviadukts mehrere Befestigungsschrauben aus. Dazu ist es auch erforderlich, die notwendige Baufreiheit im Schotterbett herzustellen.





# Rhein-Main

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

## Biebertalbahn

### DFB-Wagon X 2924 erinnert jetzt an das BIEBERLIES

Von Stefan Runzheimer, Gladenbach  
und Frank Meve, Webmaster der Sektion Rhein-Main e.V.

In den vergangenen Jahren wurden bereits etliche ausgediente Dienstwagen der DFB an andere Interessenten im In- und Ausland abgegeben und konnten so die Kasse der Furka-Dampfbahn aufbessern.

Im Mai 2020 gelangte mit dem ausgedienten Elektromagazinwagen X 2924 erstmals ein Wagon ins Vereinsgebiet der Sektion Rhein-Main. Er soll zukünftig Teil des Industriedenkmals sein, das an die Biebertalbahn erinnert. Der dortige Heimatverein Rodheim-Bieber hatte vor einigen Jahren die Initiative ergriffen und ein altes Stück Bahndamm samt historischem Brückenkopf am Fluss Bieber hergerichtet. Das Denkmal mit Informationstafel wurde 2016 eingeweiht, allein eine Lok oder ein Wagon fehlte noch auf dem ca. 40 m nachgebauten Gleisabschnitt. Nach jahrelanger Suche in mehreren europäischen Ländern wurde man schließlich bei der Furka-Dampfbahn fündig, denn der X 2924 war ja ein umgebauter Personenwagen. Sein Baujahr wird mit 1905 angegeben, seit 1995 fuhr er als B 2224 bei der DFB.



Der Wagon konnte gegen eine Spende von 1000 Franken übernommen werden. Die Kosten für den Transport aus der Schweiz nach Rodheim werden mit 2000 Euro angegeben. Die Kosten für den Kran zur Aufstellung belaufen sich auf rund 1000 Euro.

Da unsere Sektions-Bauwochen dem Coronavirus zum Opfer fielen und auch noch nicht an einen normalen Stammtisch zu denken war, hatten wir nun einen Anlass für ein loses Treffen. Am 30. Mai trafen sich acht Vereinsmitglieder ca. 75 km nördlich von Frankfurt/ Main, unter freiem Himmel mit ausreichend Sicherheitsabstand. Vor Ort informierte uns Stefan Runzheimer in einem kleinen Vortrag über die Geschichte des DFB-Wagons und der Biebertalbahn, die im Volksmund BIEBERLIES genannt wurde.

Von der meterspurigen Biebertalbahn, die von 1898 bis 1963 betrieben wurde, um die Stadt Gießen mit dem rohstoffreichen Biebertal zu verbinden, blieb fast nichts erhalten. Die letzte Dampflok kommt heute bei einer Museumsbahn in Sauerland zum Einsatz. Die Personenwagen von damals sind alle verschrottet worden.

Bei unserem Sektionstreffen zwei Wochen nach der Aufstellung erstrahlt der Wagon bereits teilweise im neuen grünen Kleid. Im Andenken an seine Schweizer Herkunft schwenkt Burkhard Ohmstede noch einmal die Kantonsflaggen seines letzten Einsatzgebietes. Weitere Informationen und Bilder vom Treffen finden sich auf unserer Sektions-Homepage [www.furka-rhein-main.de](http://www.furka-rhein-main.de)

Wenn der Wagon als Ausstellungswagen fertig restauriert ist, werden wir wiederkommen.

### Historie des X 2924:

- 1905 Baujahr SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft) und Lieferung an die Brünig Bahn als C3 630
- 1954 Verkauf an SGA
- 1955 Umzeichnung in C 124
- 1956 Umzeichnung in B 124 (nach Ausbau Mittelachse)
- 1960 neue Aussenbleche
- 1994 an DFB
- 1995 Inbetriebnahme DFB als B 2224
- 1996 Neuanstrich durch Werkstätte Realp
- 2007/2008 Umzeichnung zum Dienstwagen X 2924 (Elektrowagen)
- 2020 an Heimatverein Rodheim/Bieber und Aufstellung als Industriedenkmal für die ehemalige Biebertalbahn

Bild von  
Hanspeter  
Teutschmann

Der B2224 in Realp als  
Elektromagazin

Bild von  
Frank Meve

Burkhard Ohmstede  
schwenkt die Kantons-  
flaggen Uri und Wallis



## Schwaben

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

### Die Sektion Schwaben in Zeiten von Corona

Von Bernd Hillemeyr, Präsident Sektion Schwaben

Die Sektion Schwaben war wie fast alle anderen Vereine in mehrfacher Hinsicht durch die Corona-Epidemie betroffen. Durch die Auflagen konnten keine Stammtische mehr abgehalten werden, da zudem auch sämtliche Gaststätten geschlossen waren. Zum Glück lag der Termin unserer Hauptversammlung noch vor diesen massiven Einschränkungen und konnte daher normal stattfinden. Leider konnte der geplante Sektionsausflug entfallen. Durch die Absage von allen Veranstaltungen mussten wir auch endgültig auf die Teilnahme an der Freiwilligenmesse in Neu-Ulm verzichten.

Als Auswirkung des Lockdowns wird nun unser langjähriges Stammtischlokal, der Herrenkeller in Ulm, zum

Jahresende schließen. Derzeit ist vollkommen offen, ob hier auch in Zukunft ein Lokal sein wird. Daher haben wir uns auf die Suche nach einem neuen Stammtischlokal gemacht und sind bei der Sportgaststätte des ESC Ulm in der Einsteinstraße in Ulm fündig geworden.

Unsere Stammtische ab dem 10. September werden dort zu den bisher geplanten Terminen stattfinden. Eine Anfahrtsbeschreibung finden Sie auf unserem Internetauftritt [www.dfb.ch/schwaben](http://www.dfb.ch/schwaben).



Foto von  
Reto Brehm

Bei der Sanierung der abgerutschten Stützmauer beim Tunnel II kam die HG 3/4 Nr. 1 zum Einsatz.

## Interesse für freiwillige Mitarbeit beim VFB und/oder bei der DFB AG



Ich interessiere mich für eine Mitarbeit bei der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke. Ich weiss, dass meine Tätigkeit finanziell nicht entschädigt wird. Die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung ist jedoch gewährleistet. Meine Daten werden vertraulich behandelt.

Personalien (bitte in Blockschrift)			
<b>Name</b>		<b>Vorname</b>	
<b>Geb'datum</b>		<b>Beruf</b>	
<b>Strasse/Nr.</b>		<b>PLZ</b>	
<b>Wohnort</b>		<b>Land</b>	
<b>Tel Festnetz P</b>		<b>Tel mobile</b>	
<b>E-Mail P</b>		<b>E-Mail G</b>	

Ich möchte mich beim VFB *und/oder* bei der DFB AG freiwillig engagieren (nach erfolgter Ausbildung bzw. Einführung. Mich interessieren folgende Aufgabenbereiche:

Verein Furka-Bergstrecke			
<input type="checkbox"/>	Wagenbauwerkstatt Aarau (VFB Sektion Aargau)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Sektion
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
DFB AG			
<input type="checkbox"/>	Dampflokheizer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer/in (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Maurer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Bahnwagen	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Löschzug	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugchef/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in (Eintrittsalter max. 60 J.)	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen/Gästen vor Ort / im Zug	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Shop- und Schaltermitarbeiter/in	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Marketing / Werbung / PR /
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort/im Zug	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webauftritt
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Personalrestaurant / Küche	<input type="checkbox"/>	Social Media-Manager
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Bahnhofcafé Realp / Buffet Furka	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Logistiker/in	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Instandsetzung Gebäude, Umgebung / Hauswartung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministration
Siehe auch: <a href="http://www.dfb.ch">www.dfb.ch</a> / mithelfen			

<input type="checkbox"/>	Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf
<input type="checkbox"/>	Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:
<input type="checkbox"/>	mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)
<input type="checkbox"/>	mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)
<input type="checkbox"/>	als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)

Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an die folgende Adresse:

Verein VFB	Verein Furka-Bergstrecke (VFB)	DFB AG	Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
	Mitgliederservice/Administration Frau Simone Hurter Steinachstrasse 6 CH-8910 Affoltern am Albis Telefon: +41 44 761 47 01 Mobile: +41 79 329 47 62 simone.hurter@dfb.ch		Personaldienst Frau Nadine Degen Scheidwäg 16 8197 Rafz Mobile +41 79 718 12 63  nadine.degen@dfb.ch



## Demontage der Steffenbachbrücke 2020 Besichtigung

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten, mit einer Besuchergruppe unter der Leitung der DFB bei der diesjährigen Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu sein.

Datum Demontage Herbst 2020:  
Samstag, 03. Oktober 2020 (ganzer Tag)

Programm (Aenderungen vorbehalten)

- 08.15 Uhr Treffpunkt in der Kantine des  
DFB-Stützpunktes Realp  
Einführung in die Geschichte und  
Konstruktion der Brücke
- ca. 08.45 Uhr Bahntransport zur Brücke und  
Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
- ca. 13.30 Uhr Bahntransport zurück  
Anschliessend fakultativ: Mahlzeit  
in der DFB-Kantine, ev. zusammen  
mit der Montageequipe

Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten: Fr. 25.–

Mahlzeit: Fr. 15.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1'800 m ü.M., und es muss mit schlechtem Wetter und auch mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer (bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail und Personenzahl angeben; ebenso, ob mit oder ohne Mittagessen):

Werner Gysi, Summerauweg 18, CH-8623 Wetzikon

Telefon 044 930 63 53

E-Mail [wgysi@sunrise.ch](mailto:wgysi@sunrise.ch)



**CLUB GRAND  
HOTEL & PALACE**

**Tradition und Qualität  
Mehr als 100 Mitglieder  
Möchten auch Sie dazugehören?**

Feldbergstrasse 86, 4057 Basel,  
E-Mail [gubser@clubgrandhotelpalace.ch](mailto:gubser@clubgrandhotelpalace.ch)  
UNSERE MITGLIEDER IM GOMS:

**Grand Hotel Glacier du Rhone**      **Glatsch**

**Hotel Furka**      **Oberwald**

**Hotel Hubertus**      **Obergesteln**

freuen sich auf Ihren Besuch!

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

**[www.clubgrandhotelpalace.ch](http://www.clubgrandhotelpalace.ch)**





Unser historisches Bild von Volker Kabisch zeigt die Station Furka im August 1990. Der heutige Präsident der VFB Sektion Nürnberg nahm damals an seiner ersten Bauwoche teil. Die Ausweichhaltestelle am östlichen Portal des Furka-Scheiteltunnels befand sich, neun Jahre nach der Betriebseinstellung der Furka-Oberalp-Bahn, noch im Dornröschenschlaf. Das Gebäude und das Tunnelportal waren verbarrikiert, die Geleise überwuchert. Doch schon 1993 fuhr die DFB wieder bis hierhin. Mit dem historischen Bild wollen wir in Erinnerung rufen, wie weit der Weg zur Rettung der Furka-Bergstrecke war und wie weit wir gekommen sind. Zusendungen an die Redaktion sind erwünscht. (jw)

Impressum:

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

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

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

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

Sektionsnachrichten :  
Aargau: Heinz Unterweger,  
[heinz.unterweger@dfb.ch](mailto:heinz.unterweger@dfb.ch)  
Bern: Julian Witschi, [julian.witschi@dfb.ch](mailto: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](mailto:administration@dfb.ch)

Adressänderungen Vereinsmitglieder:  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a.A.  
[vfb.mitgliederservice@dfb.ch](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch)

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

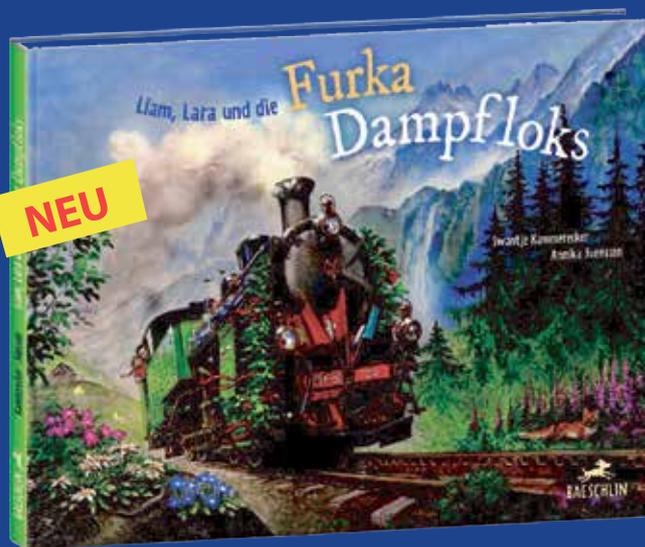
Abonnement : CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

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

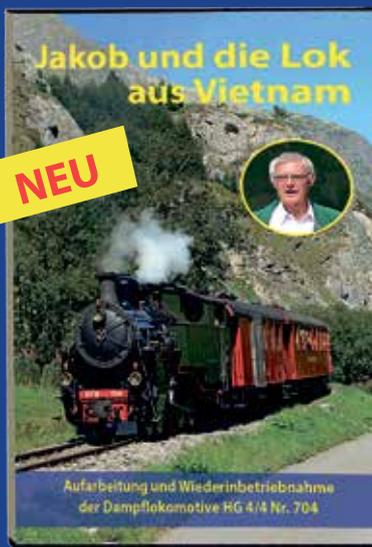
Rabatte:  
2-Mal = 5% / 3-Mal = 10% / 4-Mal = 15%

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

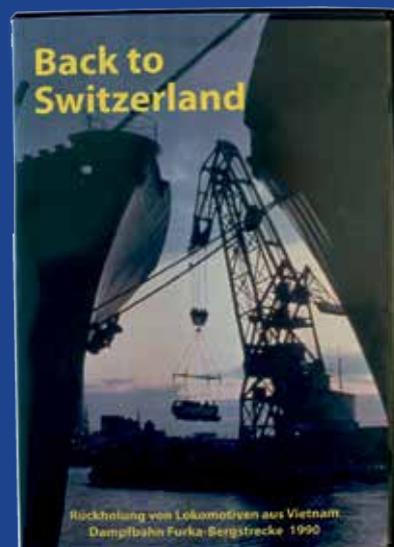
# 30 Jahre Rückholung von Dampflokomotiven aus Vietnam (1990 - 2020)



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



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



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



Bestellen Sie bei unserem Online-SouvenirShop: [shop.dfb.ch](http://shop.dfb.ch)  
Weitere Informationen: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)