

Nr.
4/2022



furka dampf an der



Saisonbilanz
2022



4

Ein neuer
Wagen



8

Hauptrevision
Lok Nr. 1



6

12



DFB im
Kamerafokus

Gönnerclub
unterwegs



16

Aus der Stiftung



14



Actuel dès 22



Sektionen ab 26

Impressum 39

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2023 13.01.2023

Erscheint Mitte
Februar

Ausgabe 3/2023 28.07.2023

Erscheint Ende
August

Ausgabe 2/2023 28.04.2023

Erscheint Anfang
Juni

Ausgabe 4/2023 13.10.2023

Erscheint Mitte
November



Foto von
Andreas Huwiler:

Die blaue Lok 1 auf
Abschiedsfahrt.

Photo d'Andreas
Huwiler:

La loc bleue No.1 au
départ de sa course
d'adieu.

Editorial

Von Ruedi Traub

Schön war sie anzusehen, die Lok HG 3/4 Nr. 1 auf ihrer Abschiedsfahrt. Aus Vietnam zurückgeholt, kehrte sie nach der Revision 1993 im ehemaligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk in Meinigen auf die Furka-Bergstrecke zurück. Dreissig Saisons später kommt sie nun in die Hauptrevisi- on. Lesen Sie dazu den Bericht der Dampflokkfreunde.

Auf eine andere neue Dampflokk dürfen Sie sich jetzt schon freuen. 2023 soll die zweite HG 4/4, die Nummer 708, aus der Werkstätte Uzwil an die Furka kommen. Zugleich gefeiert werden die Jubiläen «30 Jahre Streckeneröffnung Tiefenbach-Furka» und 40 Jahre Verein Furka-Bergstrecke (VFB). Halten Sie sich dafür die Termine vom Freitag 25. und Samstag 26. August 2023 frei.

Zunächst ziehen die Verantwortlichen in diesem Heft Bilanz zur abgelaufenen Saison 2022. Zuversicht ist auch für die kommende Saison angezeigt. Interessant ist der Tätigkeitsbericht der Stiftung, die wieder einen Gönnerausflug durchgeführt hat. Wir würdigen weiter verdiente Führungskräfte, porträtieren aber auch Mitarbeiter im dunkeln Kämmerlein respektive im Gleisbaumagazin.

Und wir geben der Furkaregion Platz. Etwa im Artikel, wie Wohnräume traditionell mit einem Giltsteinofen beheizt wurden. Am 19. November ist im Goms der Start in die Langlaufsaison geplant. Mehr dazu, auch zu den Winterwanderwegen, auf www.goms.ch. Auf der anderen Seite der Furka wurden kürzlich weitere Grossinvestitionen in die Skidestination Andermatt-Sedrun eingeleitet. Und schliesslich zum feinen Schluss: Der Walliser Risotto mit Safran von Mund.

Elle était belle à voir, la loc HG 3/4 No. 1, lors de sa course d'adieu. Rapatriée du Vietnam, elle était revenue en 1993 sur la ligne sommitale, après sa révision aux anciens ateliers du Reichsbahn à Meinigen. Trente saisons plus tard, elle part pour sa révision principale. Lisez le compte-rendu des Dampflokkfreunde.

Mais, déjà, une autre locomotive à vapeur nous réjouit. En 2023 arrivera la deuxième HG 4/4, numéro 708, de retour de l'atelier d'Uzwil. En même temps, nous fêterons «30 ans de la réouverture du tronçon Tiefenbach-Furka» et 40 ans de l'Association «Ligne Sommitale de la Furka» (ALSF). Retenez les dates des vendredi 25 et samedi 26 août 2023.

Les responsables dressent le bilan de la saison 2022. Et sont optimistes pour la saison à venir. Intéressant aussi, le rapport d'activité de la Fondation, qui a de nouveau organisé une sortie des donateurs. Nous rendons à nouveau hommage à des dirigeants méritants, mais parlons aussi des travailleurs de l'ombre, notamment dans le «Gleisbaumagazin».

Et nous parlons de la région de la Furka. Un article évoque les pièces chauffées par un poêle en catelles. Le 19 novembre débutera la saison de ski de fond dans la Vallée de Conches. Plus d'infos, ainsi que sur les randonnées hivernales, sur www.goms.ch. Sur l'autre versant de la Furka, de gros investissements viennent d'être décidés pour la région de ski Andermatt-Sedrun. Et pour terminer: le risotto valaisan avec du safran de Mund (Naters).

Titelbild von
Urs Züllig:

Feierlich geschmückt
dampft die HG 3/4
Nr. 1 ein letztes Mal
vor der nötigen
Hauptrevisi- on.

Photo de couverture
d'Urs Züllig:

Magnifiquement
décorée, la HG 3/4
No. 1 entreprend son
dernier voyage avant
sa nécessaire révision
principale.



Saisonbilanz 2022

Umsatz und Passagierzahlen - aber auch Kosten stark gestiegen

Text und Fotos von Mark Theiler, Medien DFB AG

Nach der Saison 2022 ziehen die Verantwortlichen der DFB AG eine ambivalente Bilanz. Die Passagierzahlen und der Umsatz konnten gegenüber 2021 klar gesteigert werden. Die massiv höheren Kosten für Kohle und Diesel werden die Jahresrechnung aber stark belasten.

Total 24'435 Passagiere fuhren zwischen Ende Juni und Ende September 2022 mit der Dampfbahn. Das sind rund 7,5 Prozent mehr als 2021. 21'632 Passagiere fuhren in der 2. Klasse, 2'572 in der 1. Klasse. 231 Passagiere genos-

Kantons Wallis führte dazu, dass an den acht Wochenenden zwischen 21./24. Juli und 8./11. September im letzten Walliser Teilstück keine Dampfloks eingesetzt werden durften. Dennoch ist Geschäftsleiter Josef Hamburger zufrieden: "Wir dürfen auf eine sehr gute Betriebsaison zurückblicken und hatten fast immer bestes Bergsommer-Wetter".

Genau Zahlen zum Umsatz und zum Jahresergebnis können die Verantwortlichen noch nicht veröffentlichen. Laut Verkaufsleiter Reichenbach wird der budgetierte

Umsatz knapp erreicht. Dies bedeutet, dass die DFB AG umsatzmässig nahe an die Zahlen des Rekordjahres 2019 herankommt. Damals habe die Saison aber viel länger gedauert, gibt Reichenbach zu bedenken.

Kohle doppelt so teuer

Sorgen machen den Verantwortlichen die in die Höhe geschossenen Kosten für Kohle und Diesel. "Leider sind die Preise für Kohle doppelt so hoch wie im letzten Jahr, was uns ein grosses Loch in die Kasse reissen wird", bedauert Geschäftsleiter Hamburger.

Bei den Erlösen im Ticket- und Souvenirverkauf und im Bereich Gastro werden die hoch angesetzten Budgetzahlen knapp erreicht. Die Bergbeiz auf der Furka, wo dieses Jahr 4000 Aperoplättli oder Essen verkauft wurden, konnte den Umsatz stark steigern. Das neue Bistro in Realp verzeichnete gar eine Verdoppelung des Umsatzes. In der Wagenremise wurden dieses Jahr ohne Fest 2500 Personen verpflegt.

sen die Fahrt in der Premium-Klasse. "Die Passagierzahlen liegen innerhalb der Erwartungen", sagt Verkaufsleiter Karl Reichenbach. Die Gäste aus Asien würden aber nach wie vor und wohl auch in naher Zukunft fehlen.

Keine Einbussen verursachte die sogenannte "Phase Rot", die Umstellung von Dampf- auf Dieseltraktion zwischen Oberwald und Gletsch. Das generelle Feuerverbot des

"2023 wollen wir diese Zahlen konsolidieren", meint Verkaufsleiter Karl Reichenbach. Nächstes Jahr ist ein weiteres Fest geplant. Am 24. und 25. August 2023 werden 30 Jahre seit Inbetriebnahme des Abschnittes Realp-Furka und 40 Jahre Verein Dampfbahn Furka-Bergstrecke gefeiert. Am gleichen Wochenende wird die Lok HG 4/4 Nr. 708 eingeweiht.





Foto von
Ruedi Traub:

Die HG 4/4 704
beim Wasserkran in
Oberwald.

Foto von
Mark Theiler:

Das neue Bistro im
DFB-Bahnhof Realp
ist nicht nur ein Bijou,
sondern sorgte schon
im ersten Betriebsjahr
für schöne Umsätze.



Hauptrevision startet

Die Abschiedsfahrt der Lok Nr. 1

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke

Nach dreissig Betriebsaisons hat die Dampflokk HG 3/4 Nr. 1 eine Hauptrevision nötig. Mit Sponsoren und Gönnern ging es auf die vorläufig letzte Fahrt.

Die älteste Original-Furka-Dampflokkomotive, die HG 3/4 Nr. 1 mit Baujahr 1913, kehrte nach der Rückholaktion aus Vietnam und der Revision in Meiningen 1993 auf die Furka-Bergstrecke zurück. Seither stand die Lok jedes Jahr im Einsatz. Entsprechend gross ist nun die Notwendigkeit der im nächsten Jahr startenden Hauptrevision R3.

Vorher wurde aber der vorläufige Abschied von der Furka-Bergstrecke gebührend gefeiert. Dazu fand am 10. September 2022 eine durch die Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke organisierte Extrafahrt für Sponsoren und Gönner statt.

Letzte Fotos im stilechten blauen Zug

Nach dem Empfang und der ersten Stärkung mit einem wärmenden Kaffee holte die von Andreas Schuler wunderschön geschmückte und von Maschinenmeister Hansruedi Dällenbach und seinem Stellvertreter Nicolas Darioli auf Hochglanz polierte Lok die Personenwagen vor der Wagenremise ab. Passend zum Tag konnten die Gäste so die Lok bereits vor der Fahrt hautnah erleben und auch die offizielle Begrüssung konnte vor der strahlenden Lok stattfinden.

Nachdem die Gäste dann im Zug Platz genommen hatten, ging es im stilechten «Blauen Zug» zum ersten Halt in Tiefenbach. Mit dem in der Dampflokkwerkstätte Uzwil frisch revidierten Original-Wasserkran der ehemaligen Furka-Oberalp-Bahn wurde noch einmal Wasser gefasst.

Für die Fotografen stand kurz nach der Weiterfahrt der erste Höhepunkt auf dem Programm: Der Zug hielt nach dem Steinstaffelviadukt, die Hälfte der Passagiere stiegen aus und verteilten sich auf der angrenzenden Wiese, so dass der inzwischen zurückgesetzte Zug bei einer Scheindurchfahrt auf dem Viadukt über die Furkareuss fotografiert werden konnte. Wie bestellt, zeigte sich auch die Sonne von ihrer besten Seite.

Dank an Sponsoren, Gönner und Dampflokkfreunde

Auf 2160 Meter über Meer, in der Station Furka angekommen, durften die Gäste einen reichhaltigen Apéro geniessen und die Lok konnte verschnauften. Der Projektleiter der Hauptrevision, Markus Staubli, informierte dazu über die anstehenden Arbeiten. Der Geschäftsführer der DFB AG, Josef Hamburger liess es sich nicht nehmen, den Sponsoren und Gönnern sowie den Dampflokkfreunden für die wertvolle Unterstützung zu danken.

Bevor die Gäste gestärkt die Fahrt zurück nach Realp geniessen, bestand die Möglichkeit, die Lok bei der «Modeschau» auf der Drehscheibe und anschliessend den Extrazug bei einer Scheinausfahrt aus dem Furka-Scheiteltunnel zu beobachten. Der kurz eintretende Regen tat der guten Stimmung keinen Abbruch.

Zurück in Realp, war erneut für das leibliche Wohl gesorgt. Die Wagenremise Realp eignet sich für solche Anlässe sehr gut. Die

im Einsatz stehenden Freiwilligen machten einen super Job. Natürlich gesellte sich auch die Lok Nr. 1 zu der Gesellschaft; sie konnte vor der Wagenremise noch einmal bestaunt werden.



Alle Informationen
zum Projekt Lok
Nr. 1 sind hier zu
finden:



www.furka1.ch



linke Seite
Foto von
Andreas Huwiler:

Der in Uzwil revidierte
Original-Wasserkran

rechte Seite
Foto von
Urs W. Züllig:
Der Star des Tages

Fotos von
Andreas Huwiler:
Wasserfassen in
Tiefenbach

Auf dem Laufsteg
respektive der
Drehscheibe Furka

Foto von
Urs W. Züllig:
Der Extrazug auf dem
Steinstafelviadukt

Foto von
Hans Siegwart:
Verdankung des Zug-
personals

Urs Züllig, Präsident der Dampflokkfreunde, blickte in seiner Ansprache auf die bewegten Jahre der Lok zurück und dankte seinerseits allen Sponsoren und Gönnern für die grosszügige finanzielle Unterstützung. Ohne diese Sympathisanten wären solche Grossprojekte nicht finanzierbar und der Betrieb der Furka-Bergstrecke wäre stark gefährdet. Die Veranstaltung schloss mit einem feinen Dessert, so dass die Gäste ohne Hunger den Heimweg antreten konnten.

Nächster Halt Uzwil

Die Lok Nr. 1 wurde nun mit dem Kilometerstand 47'650, gefahren auf der Furka-Bergstrecke seit der letzten Hauptrevision im Jahr 1993, ausser Betrieb genommen. Sie wird im Winterhalbjahr für den Transport nach Uzwil vorbereitet. Dieser wird im Frühjahr 2023 mit der Anlieferung der HG 4/4 708 kombiniert durchgeführt.



Rolloutfeier mit Sponsoren

B 4231 – ein «neuer» Wagen für die DFB

Von Werner Beer, Werkstattleiter, Heinz Unterweger, Kommunikation

Die Wagenwerkstatt Aarau öffnete am 15. Oktober ihre Tore zu einer etwas ungewöhnlichen Rollout-Feier.

In Hinblick auf eine drohende erneute Corona-Welle und das im Herbst noch angenehme Ambiente in der ungeheizten Wagenwerkstatt hatte Werkstattleiter Werner Beer den Termin zur «Taufe» des B 4231 auf Mitte Oktober angesetzt. Der Wagen war am Rollout noch nicht ganz fertig, präsentierte sich aber bereits mit vollständiger Blechverkleidung und im kleineren Abteil mit vollständigem Innenausbau.

Auf der Rückseite und im grösseren Passagierabteil gab er einen interessanten Einblick in die konstruktiven Details und die dahinterliegende Arbeit an einer Unzahl von Komponenten und deren Zusammenbau. Den Sponsoren und Besuchern bot er so einen ausgezeichneten Blick hinter die Kulissen der Revisionsarbeit mit Erläuterungen der Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt aus erster Hand.

«Wagentaufe» mit den Sponsoren

Zur sogenannten «Wagentaufe», dem feierlichen Entüllen des Revisionsdatums, versammelten sich die Sitzplatzsponsoren und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Wagenbauhalle. Susi Sigel und Peter Debrunner als Vertreter des Küchenteams kam die Ehre zu, das Datum auf einer Seite des Chassis freizulegen. Damit wurde zum Ausdruck gebracht, dass die Arbeit im Hintergrund der Küche genauso zum Wiedererstehen des B 4231 beigetragen hat wie die der direkt am Wagen Arbeitenden. Auf der anderen Chassisseite enthüllten die verdienten Werkstattmitarbeiter Hans Friedli und Peter Loser das Revisionsdatum.

Nach dem anschliessenden Apéro öffnete sich die Wagenwerkstatt dem zahlreich erschienenem Publikum. Redaktionelle Beiträge über den Anlass in mehreren lokalen Blättern hatten Interesse geweckt. Zeitweise war im grossen Verpflegungsbereich der Piazza Furka und im Furkastübli kein Platz mehr frei.





Der B 4231 mit wechsellvoller Geschichte

Als BC4 152 mit Baujahr 1914 war der Vierachser Teil der Erstausrüstung der BFD. Nach vielen Revisionen einschliesslich Klassenwechsel und Umbezeichnungen endete er schliesslich als X 4231 (Dienstwagen) in Ulrichen. Der Wagenkasten in Holzbauweise war nur mehr gut für den Abbruch und so landete das Chassis 2013 in Aarau zur Totalrevision und zum Neubau des Wagenkastens (Siehe Details auf der Homepage unter <https://www.dfb.ch/de/stories/vfbag-wwa-b4231>).

Erste Arbeiten am Chassis und den Drehgestellen starteten 2014. Wegen des Bedarfs an 1.-Klasse-Sitzplätzen und Dienstabteilen wurde das Projekt auf Wunsch der DFB durch die Revisionen der Wagen ABD 4554, AB 4462, AB 4453, BD 2503 und AB 4421 unterbrochen und der B 4231 diente lange Zeit als willkommene Ablagefläche bei der Revision dieser Wagen. Nach Ablieferung des Salonwagens AB 4421 im Spätsommer 2021 konzentrierte sich die volle Kraft der Wagenwerkstatt auf den B 4231. Die Abschlussarbeiten erfolgen über den Winter und der Wagen wird im Frühjahr 2023, sobald die Schneeverhältnisse den Transport erlauben, wieder Höhenluft atmen.



Ohne finanzielle Belastung der DFB

Die Revision auch dieses Wagens wurde vollständig von der VFB-Sektion Aargau getragen, von ihren ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, von den Sitzplatzsponsoren, deren Beiträge die Bezahlung des erforderlichen Materials ermöglichten, und von den Lieferanten und Dienstleistern für spezielle Arbeiten, die vielfach ihre Leistungen sehr kostengünstig erbracht haben. Der B 4231 wird der Dampfbahn somit ohne jede finanzielle Belastung zur Verfügung gestellt und verbleibt im Besitz der VFB-Sektion Aargau.

Fotos von
Heinz Unterweger:

Das kleinere Abteil ist
eingerichtet

Begrüssung durch
Sektionspräsident
Kurt Gross

Der B 4231 präsen-
tiert sich strahlend



Rückkehr nach 40 Jahren

Ein Furka-Pionier auf Besichtigungstour

Von Silvio Bircher

Vor 40 Jahren war Silvio Bircher einer der Furka-Pioniere der ersten Stunde. Heuer fuhr er wieder einmal über die Furka. Hier sein Erlebnisbericht.

„Oberwald sollte auch nach Eröffnung des Basistunnels für die Furka-Dampfbahn der zentrale Sammelort und der westliche Endpunkt bleiben. Gross war die Freude, als am 12. August 2010 „mit Gottvertrauen und Volldampf“ (so die Titelschrift im Vereinsorgan „Dampf an der Furka“) die gesamte Betriebsstrecke von Realp bis Oberwald freigegeben und eingeweiht wurde.

Am 30. Juli stiegen meine Frau und ich in Oberwald im Hotel Furka bei Nanzers ab. Wir wollten ein paar Stationen des Wiederaufbaus der Furka-Bergstrecke an uns vorbeiziehen lassen, in Erinnerungen schwelgen und bestaunen, was in Fronarbeit von den vielen Bahnfreunden aufgebaut worden war.

Wir bestaunten als erstes die heutigen Betriebsanlagen und den Start je eines Dampf- und Dieselizeuges. Am Sonntag, dem letzten Julitag, gings dann bei frischem Wind, aber für die Hochtallage immer noch heisser Witterung, mit dem Postauto die Passstrasse hinauf. Eindrücklich war der Moment, wo die Autos stehen bleiben und der heranrückenden Diesel-Bahnkomposition den Vortritt lassen mussten. Hier wurden 1981 und 1982 die Bahngleise bereits entfernt.

In Bundesbern interveniert

Das war der Moment, wo ich zwei Vorstösse im Nationalrat zur Erhaltung der Furka-Dampfbahn in Bern einreichte und

damit die Thematik einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht wurde. Wir stoppten folgerichtig kurz in Gletsch vor dem historischen Grandhotel „Glacier du Rhone“, da dort unsere kleine Kerngruppe am 6. August 1983 die Protestkundgebung mit dem Titel „Rettet die Furka-Bergstrecke“ durchgeführt hatte. Ein grosses Medienecho inklusive dem Schweizer Fernsehen belohnte unsere Anstrengung!

Das Postauto näherte sich bald der legendären Spitznadelkurve ums Hotel Belvédère. Es bleibt wohl weiterhin geschlossen, denn es resultiert seit einiger Zeit für die Besitzerfamilie Carlen aus Brig kein rentabler Betrieb mehr.

Meine Frau und ich waren an einem Herbsttag anfangs dieses Jahrhunderts die einzigen und letzten Gäste. Darauf besorgten zwei Angestellte die Einwinterung. Am Kaminfeuer erzählten sie uns, wie früher eine kleine Belegschaft den ganzen Winter über im eingeschneiten Hotel ausharren musste, ohne Kontakt zur Aussenwelt, aber mit genug Essensvorräten. Das 1893 von den Seiler-Hoteliers erbaute Belvédère macht jetzt mit den zahlreichen Bretterverschlägen einen eher trüben Eindruck. Leider ist seit kurzem auch das ebenfalls von den Seilern schon 1859 erbaute Glacier du Rhône-Hotel in Gletsch geschlossen, nicht einmal Tranksame wird verkauft...

Auf der Furka-Passhöhe auf respektablen 2436 Meter über Meer ist die Endstation des Postautos, und wir stehen vor der auf unendlich vielen Bildern dokumentierten Passhöhentafel. Hier scheiden sich auch die grossen Wasserströme: in westlicher Richtung der Rotten, später Rhone genannt,



Politiker mit Bähnlerherz

Der heute 77-jährige Aargauer Silvio Bircher war nach der Stilllegung der Furka-Bergstrecke Ende 1981 eine der treibenden Kräfte bei der Rettung dieses Streckenabschnitts und beim Aufbau der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Bircher sass von 1979 bis 1993 als Vertreter der SP im Nationalrat. Von 1992 bis 1998 gehörte er der Aargauer Regierung an. Er war während acht Jahren Mitglied des SBB-Verwaltungsrats. Mit einer Parlamentarischen Initiative gab er den Anstoss für die Einführung des Halbtaxabonnements, dessen Preis damals 100 Franken betrug. Silvio Bircher bekleidete dazu viele weitere Ämter. (mt)



mit Ziel Mittelmeer, in östlicher Richtung strömt das Wasser im Rhein davon, um bald gegen Norden abzudrehen und sein Wasser in den Atlantik zu ergiessen. Wir steigen den beschwerlichen Saumpfad, teils fast nicht mehr sichtbar, hinab Richtung Furka-Haltestelle auf 2160 Metern über Meer.

Selfie mit Froni

Einige Fronis bereiten sich auf die Verpflegung einer bald eintreffenden Besuchergruppe vor. Ihr Chef Werner Meyer besteht darauf, mit mir ein Selfie zu machen. Den Bircher sehe man ja nicht jeden Tag, bemerkte er trocken, und spendet mir einen wunderbaren Espresso. Im Hintergrund sichtbar ist noch der Eingang des Scheiteltunnels. Hier verschwinden die Furka-Dampf- und Dieselzüge im 1874 Meter langen Loch, bis sie auf 2120 Metern über Meer bei der Station Muttbach-Belvédère wieder das Tageslicht erblicken.

Der Fussweg bis Realp mit 1546 Metern über Meer ist weiterhin beschwerlich und führt über die einzige Zwischen-

station Tiefenbach mit 1849 Metern über Meer. Ein deutsches Ehepaar wartet auf den Dampfzug ins Urnerland und will uns auch zum Einsteigen überreden, aber wir marschieren wie geplant mit zunehmend kürzerem Atem den Rest bis Realp weiter.

Ein einziges Töff-Treff-Restaurant ist geöffnet, wo wir beide die lang ersehnte Magnum-Glace erstehen und mit der Matterhorn Gotthard Bahn Richtung Hospenthal-Andermatt-Göschenen auf der Gotthardroute dem Aargau zustreben. Im Zug schläft fast alles, denn die Hitze gegen Abend wird zur grossen Last für Jung und Alt. Ich wollte doch die künstlich aufgeschichteten Badeinseln vor Flüelen sehen, doch wache ich erst in Arth-Goldau auf, weil mich eine Schwyzerin beim Aufstehen unsanft aus dem Schlaf rüttelt..."

Noch ein Hinweis: Nächstes Jahr werden die 40 Jahre Dampfbahn Furka-Bergstrecke gebührend gefeiert.

Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Mitfahren

2023 verkehren die Dampfzüge vom 29. Juni bis 24. September jeweils von Donnerstag bis Sonntag und täglich vom 10. bis 20. August. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, 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 viermal jährlich das 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 Dampflokkomotiven 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 Steuererminderung 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, Postfach 1, CH-3998 Reckingen; E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, E-Mail: aktienregister@dfb.ch

Mehr wissen

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

Einfach
einscannen &
mehr erfahren!





DFB im Kamerafokus

Die Dampfbahn ist ein begehrtes Filmsujet

Von Mark Theiler, Verantwortlicher Medien DFB AG

Die Dampfbahn ist jedes Jahr ein begehrtes Sujet auf Tausenden von Fotos und Filmen der Besucherinnen und Besucher. Auch für professionelle Filmteams bilden die dampfenden Loks mit ihren historischen Wagen eine ungewöhnliche Kulisse.

Dreimal nahmen dieses Jahr Filmemacher unsere Züge ins Visier. Schon am ersten Betriebstag war ein Team von Vincent Savoy von der Walliser Produktionsfirma Pentamedia mit einem Kameramann unterwegs. Gedreht wurden einzelne Szenen für einen eineinhalbminütigen Werbefilm über die Vielfalt der Walliser Naturkulissen. Dieser Werbefilm soll ausländische Filmproduzenten dazu bringen, ihre Produktionen im Wallis zu realisieren.

Verbreitet wird das Video von der Walliser Filmkommission, die sich später darum kümmert, die Dreharbeiten zu ermöglichen und zu erleichtern. Der Film wurde und

wird bei mehreren Filmfestivals (Cannes, Locarno, Berlin, Solothurn) und anderen Veranstaltungen, bei denen ausländische Produzenten zusammenkommen, gezeigt.

Eine Woche später waren Nicole Bircher und Stefan Hänni von der Luzerner MOTION production GmbH bei uns zu Gast. Sie realisierten für SAT.1-Schweiz eine Folge der Sendereihe "landuf, landab" über das Goms. Zur Illustration porträtierte das Team Leute aus der Gegend. Bei uns war es Heizer-Lehrling Jonas Kalbermatten. Die Sendung wurde Mitte August mehrmals ausgestrahlt.

Mitte August wurden in Gletsch Teile des Dokumentar-/Spielfilms "La Conquête de l'Eau" unter der Regie von Raphaël Blanc gedreht. Die Verhandlungen im Voraus gestalteten sich als äusserst schwierig, weil die Ansprüche der Filmcrew bei laufendem Betrieb nicht umzusetzen waren.



Foto von
Mark Theiler:

Marius, Léo und Manon
kommen mit Hund
Colin in Gletsch an:
Szene aus dem Spiel/
Dokumentarfilm "La
Conquête de l'Eau".



Zu Hilfe kam die Phase Rot, bei der die von Realp kommende Dampflok wegen Waldbrandgefahr im Kanton Wallis nur bis Gletsch fahren durfte. Mit der Dampflok und zwei von Realp herbeigeschafften Personenwagen konnte die gewünschte Szene, die Ankunft in Gletsch, ohne Publikumsbeeinträchtigung und ohne Stören des Betriebes gedreht werden. Der Film handelt vom Vater Marius, der seinen Kindern Léo und Manon die Geschichte der "Eroberung" des für den Kanton Wallis wichtigen Gutes Wassers näher bringt.

Im Frühling dieses Jahres war die Dampfbahn zudem in der Samstagabendsendung "Danke Happy Day" auf SRF 1 präsent. Die Dreharbeiten über den Zugfan Nico, der eine Fahrt mit der Dampfbahn geschenkt erhalten hatte, waren im September 2021 gedreht worden.

Dreharbeiten bei der Dampfbahn sind stets ein Art Drahtseilakt. Auf der einen Seite darf der laufende Bahnbetrieb nicht gestört werden, auf der anderen Seite kann nicht jede Szene, vor allem bei Spielfilmen, gleich im ersten Take unter Dach und Fach gebracht werden. Die jeweils betroffenen DFB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter sind sich aber alle immer bewusst, dass jede Szene über die Dampfbahn, die im Fernsehen oder in Werbe- und Kinofilmen erscheint, unsere Bekanntheit steigert und uns Fahrgäste bringt, die wir sonst nicht erreichen.

Die Ergebnisse mit Ausnahme des Films "La Conquête de l'Eau" können auf der DFB-Webseite unter <https://www.dfb.ch/de/stories/pressespiegel> angeschaut werden. Ein Trailer und weitere Angaben zu "La Conquête de l'Eau" finden sich unter <https://artemis-films.ch/catalogue-de-films/la-conquete-de-leau/>



Foto von
Mark Theiler:

Heizer-Lehrling Jonas Kalbermatten steht Nicole Bircher für die SAT.1-Sendung "landuf, landab" vor prächtiger Kulisse in Gletsch Red und Antwort. Stefan Hänni fängt das Ganze mit seiner Kamera ein.



Aus der Stiftung

20 Jahre Stiftung Furka-Bergstrecke

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Am 20. Juni 2002 gründeten in Brig Dr. Peter Schwaller, Verwaltungsratspräsident der DFB AG und Peter Heinzer, Vizepräsident des VR DFB AG bei Notar Steiner die Stiftung Furka-Bergstrecke mit einem Startkapital von CHF 5'000. Der erste Stiftungsrat, eingesetzt von der DFB AG bestand aus Dr. Odilo Guntern, Brig, als Präsident, Ambros Gisler, Schattdorf, Hans Hallenbarter, Obergesteln und Peter Heinzer, Andermatt.

„Die Stiftung dient der Förderung der Wiederinbetriebnahme der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – **Teil Gletsch-Oberwald** – als nostalgisches Kulturgut von nationaler touristischer Bedeutung“.

Eine der Aktionen war der symbolische Verkauf von Anteilscheinen „Schiene pro Meter“ als Darlehen. Der Erfolg hielt sich jedoch in Grenzen. Später wurden die Anteilscheine in Spenden umgewandelt oder auf Verlangen zurückbezahlt.

Am 11. Mai 2005 wurde die Stiftungsurkunde von Dr. Odilo Guntern, Präsident Stiftungsrat und Dr. Peter Schwaller als VR Präsident der DFB AG beim Notar geändert. Die alten Statuten wurden aufgehoben.

„Die Stiftung bezweckt die Förderung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Interesse der Sicherung dieses historischen Kulturgutes von nationaler Bedeutung und als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Ursern. [...] Sie öffnet und verwaltet einen Dotationsfonds für Spenden und Sponsoren zur Finanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb der Dampfbahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel. [...] Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszwecke. [...] Im Rahmen des Stiftungszwecks entscheidet der Stiftungsrat über Anlage und Verwendung des Stiftungsvermögens.“

Der neue Stiftungsrat bestand aus Peter Schwaller, Präsident, Thomas Kaech, Vizepräsident, Hans Meiner, Walter Benz, Claude Wenger, Bernd Hillemeyr, Peter Püntener, und Peter Bernhard (beratend). Peter Riedwyl wurde am 12. Dezember 2005 in den Stiftungsrat und am 24. August 2009 als Nachfolger von Peter Schwaller zum Präsidenten gewählt.

Spende Hansjörg Wyss

Bereits im Hinblick auf die neue Stiftung wurde die Firma PIAR AG beauftragt, potenzielle Grossspender zu finden, die ein Herz für ein historisches Kulturgut haben. Viele Anfragen wurden leider negativ beantwortet.

Im Dezember 2004 schrieb die Firma PIAR AG einen Brief an Hansjörg Wyss in die USA. Bereits am 2. Januar 2005 kam als Antwort, dass er mit Bedingungen bereit sei, einen namhaften Beitrag an die Sanierung der Strecke Gletsch-Oberwald zu leisten. Der Transfer der Spende aus der Wyss Foundation (USA) in die gemeinnützige Stiftung Furka-Bergstrecke müsse steuerfrei erfolgen können und dürfe ausschliesslich für Investitionen verwendet werden. Die Stiftung dürfe mit diesem Geld keine Geschenke entrichten. Für Zahlungen an die DFB AG müsse ein realer Gegenwert erbracht werden. Die Stiftung musste ein rund 60 seitiges Affidavit mit den amerikanischen Behörden unterschreiben. Zudem verlangte Hansjörg Wyss eine Eigentumsübertragung der Strecke Oberwald-Gletsch von der Matterhorn Gotthard Bahn (Rechtsnachfolgerin der Furka-Oberalpbahn) zur Stiftung.

Hansjörg Wyss erklärte sich bereit, die CHF 3 Millionen für die Wiederinstandstellung der Strecke Gletsch-Oberwald mit jährlichem Reporting gemäss Budget der DFB AG zu finanzieren. Die Spende Hansjörg Wyss gab den entscheidenden Impuls, die ganze Strecke Realp-Oberwald im Jahr 2010 wieder in Betrieb zu nehmen.

Bald zeigte sich, dass die CHF 3 Millionen nicht genügten. In einem denkwürdigen Gespräch in Solothurn wurde Hansjörg Wyss dargelegt, dass CHF 700'000 an Mehrkosten anfallen würden. Die DFB Fachleute versicherten, dass jetzt alle Risiken erkannt und eingerechnet seien. Hansjörg Wyss erklärte sich bereit, diese Mehrkosten zu finanzieren. Die Schlussabrechnung der DFB AG war nochmals CHF 400'000 höher.

Gönnerclub

Stiftungsrat Walter Benz beantragte im Jahr 2008 die Schaffung eines Gönnerclubs mit dem Zweck der Beschaffung monetärer Mittel für die Furka-Bergstrecke und der Pflege eines für die Gruppe Furka-Bergstrecke wichtigen Kreis von Personen. Gönnerinnen und Gönner lädt der Stiftungsrat jährlich zu einem Gönnerevent auf

Foto von
Bernd Hillemeyr:

Stiftungsratspräsident
Peter Riedwyl am dies-
jährigen Gönnerevent
im Jura.



der Furka-Bergstrecke oder bei einer befreundeten Organisation ein. Die Stiftung orientiert bei dieser Gelegenheit über Ihre Tätigkeit und die Verwendung der Mittel. Der erste Gönnerevent fand am 29. August 2009 mit fast 100 Teilnehmern statt. Fast alle bisher erhaltenen Legate und Erbschaften sind von verstorbenen Gönnerclub Mitgliedern eingegangen.

HG 4/4

Mit der Aktion „Back to Switzerland“ wurden 1990 die zwei Dampflokomotiven HG 4/4 704 und 708 in die Schweiz zurückgeholt. Der anschliessend gegründete 1000-er Club Dampflokomotive HG 4/4 beabsichtigte, die Wiederinstandstellung von einer Lok zu finanzieren. Angedacht waren Kosten von einer Million Franken. Rasch zeigte sich, dass die Kosten eher bei CHF 1.5 Millionen liegen würden. Im Juni 2007 kaufte die Stiftung der DFB AG die beiden Loks inkl. der erbrachten Vorleistungen für CHF 434'018 ab und sicherte die Finanzierung für die Restaurierung zu. Der 1000er Club war damit einverstanden.

Schliesslich war der Fremdaufwand für die Lok 704 gesamthaft CHF 2.1 Millionen, daran leistete der 1000-er Club CHF 613'250.

Die Inbetriebnahme der zweiten Lok 708 ist für 2023 geplant. Die Kosten bewegen sich auch in etwa bei CHF 2.1 Millionen. Die Loterie Romande leistete einen substanziellen Beitrag. Wertvoll und wichtig waren die Leistungen der Stadler Rail, die für uns zwei neue Lok Rahmen erstellte. Eine Nutzungsvereinbarung mit der DFB AG regelt die Verwendung.

Erweiterung Werkstätte Realp

Die Erweiterung Werkstätte Realp war eine grosse Herausforderung und zugleich ein Lehrstück für die Stiftung. Zu Beginn waren keine definitiven Pläne und kein verbindlicher Kostenvoranschlag vorhanden. Zusatzwünsche ver-

teuerten das Projekt. Die Schweizer Berghilfe leistete einen substanziellen Beitrag zum Start des Projektes. Beim Start war die Gesamtfinanzierung noch nicht gesichert. Der Stress zur Geldbeschaffung war dementsprechend enorm. Die Endkosten waren CHF 2.7 Millionen an Stelle der geplanten CHF 2.1 Millionen.

Der Stiftungsrat beschloss als Konsequenz, dass in Zukunft beim Start eines Projektes professionelle Pläne und 80 Prozent der Bausumme in der Kasse vorhanden sein müssen.



Remise / Eventhalle Gletsch

Im Rahmen der Evaluation der Standorte für eine Wagenremise standen neben Realp auch Oberwald und Gletsch zur Diskussion. Die Stiftung hat für den Standort Gletsch ein Projekt für eine Remise und Eventhalle ausarbeiten lassen. Die DFB AG bevorzugte und realisierte die Wagenremise in Realp. Diese ist mit historischen Wagen bereits ausgelastet.

Grossunterhalt

Nach dem Kapitalschnitt bei der DFB AG war klar, dass sie den Grossunterhalt selber mit den Einnahmen nicht finanzieren kann. Die SFB leistet seit dem Jahr 2018 jährlich rund CHF 500'000 an den Grossunterhalt. Der Verein Furka-Bergstrecke (Zentralvorstand) leistet zusätzlich CHF 300'000 pro Jahr.

Ausblick

Die Stiftung hat seit dem Jahr 2005 CHF 25 Millionen Franken zusammengetragen, zum Teil mit testamentarisch festgelegten Zweckbindungen. Herzlichen Dank allen Spendern, insbesondere auch den Mitgliedern des Gönnerclubs, für Legate und Erbschaften.

Der ehrenamtlich tätige Stiftungsrat hat die Aufgabe sicherzustellen, dass Gelder nur gemäss Stiftungszweck verwendet werden dürfen. Die Revisionsstelle der SFB und die Stiftungsaufsicht des Kantons Wallis beaufsichtigen die ordnungsgemässe Verwendung der Spendengelder.



Aus der Stiftung

Gönnerclub unterwegs im Jura

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

Am 25. August fand der 14. Gönnerevent der Stiftung Furka-Bergstrecke statt. Ziel war die schmalspurige Strecke der Jurabahnen zwischen Glovelier und La Chaux-de-Fonds.

Am Morgen trafen sich die rund 100 Teilnehmer des Gönnerevents im Bahnhof Glovelier, wo schon der Sonderzug des Vereins „La Traction“ bereitstand. Leider war das Wetter so heiss und trocken, dass anders als geplant keine Dampflokomotiven zum Einsatz kommen durften. Dafür stand aber ein auch schon historisches elektrisches Triebfahrzeug zur Verfügung.

Die Strecke führt von Glovelier durch ausgedehnte Wälder, und nach wenigen Kilometern war eine Besonderheit dieser Linie erreicht. Es handelt sich hier um eine Spitzkehre, um den Anstieg von 500 Höhenmeter auf die Hochfläche der Freiberge zu bewältigen. Der Betrieb der Spitzkehre wird in der einsam gelegenen Station automatisch durch vier Rückfallweichen geregelt.

In einer ehemaligen Sägerei

Nach der weiteren Fahrt durch Wälder und vorbei an einsam gelegenen Gehöften wurde Pré-Petitjean erreicht. Dort liegt das Depot von „La Traction“. Es handelt sich nicht um ein altes Eisenbahndepot. Ursprünglich eine Sägerei, wurde der Bereich vom Verein zur Heimat der historischen Fahrzeuge umgebaut und erweitert.

Im Depot erfolgte die offizielle Begrüssung durch den Stiftungsratspräsidenten Peter Riedwyl und den Geschäftsleiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Josef Hamburger. Auch bekamen die Gönnerinnen und Gönner interessante Informationen zu der Geschichte und den Tätigkeiten von „La Traction“.

Beim Rundgang durch das Depot gab es zahlreiche historische Fahrzeuge zu sehen, darunter auch die Dampflok, die eigentlich für unseren Zug geplant waren. Das Mittagessen wurde für die Gönnerinnen und Gönner in den beiden Speisewagen in zwei Gruppen serviert. Während bei der ersten Gruppe der Zug noch im Depot stand, konnte die zweite Gruppe das Essen während der Fahrt geniessen.

Über die Freiberge

Über die Hochebene der Freiberge ging die Reise weiter über Saignelégier und Le Noirmont, vorbei an den berühmten Waldweiden und mit Ausblick bis nach Frankreich. Kurz vor La Chaux-de-Fonds beginnt dann der Abstieg ins Tal. Innerhalb der Stadt wird die Bahn zur Strassenbahn, um im Bahnhof der für ihre Uhrenindustrie bekannten Stadt den Endpunkt zu erreichen. Dort endete auch der Gönnerevent.

Der Anlass wurde von den Stiftungsräten Hans Meiner und Heinz Schaller wieder hervorragend organisiert. Vielen Dank auch an „La Traction“ für die Bewirtung im Speisewagen und die umfassende Betreuung im Zug und im Depot.

Fotos von
Bernd Hillemeyr:

Im Depot von „La
Traction“

Historischer Sonderzug
begegnet modernem
Triebwagen



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





Nachruf

Verdientes Mitglied ist nicht mehr



Claude Wenger

ist am 4. August 2022 nach längerer, schwerer Krankheit im Alter von 80 Jahren gestorben.

Seine Leidenschaft und sein Engagement:
«Die Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke»

Claude entwickelte schon in seiner frühen Kindheit eine Leidenschaft für Eisenbahnen, als er mit seinem Vater die Dampflokomotiven am Genfer Bahnhof bewundern durfte. Nach Abschluss seines Studiums in Elektrotechnik am Technikum Le Locle im Kanton Neuenburg war er tätig als Ingenieur bei Charmilles-Technologies, Swissair in Zürich und Sodeco in Genf. 45-jährig übernahm Claude fachliche und personelle Verant-

wortungen in den wirtschaftlichen Bereichen der Telekommunikationsbranche, zuerst bei Nixdorf und später bei Siemens, wo er Ende 2003 als Geschäftsführer für die französische Schweiz in den Ruhestand ging.

Zu Beginn der 80er Jahre erfuhr er vom Projekt «Rettet die Furka-Bergstrecke» und trat der Genfer Sektion des Vereins Furka-Bergstrecke bei; er wechselte später in die „Sektion Romandie“ und engagierte sich sowohl in Versammlungen und Komitees als auch an Arbeitseinsätzen auf der Bergstrecke. Im Jahre 2004 wurde Claude anlässlich der Generalversammlung zum Vizepräsidenten der DFB AG gewählt. Massgebend setzte er sich mit dem damaligen Präsidenten Peter Schwaller ein für die Verbesserungen der Strukturen des Vereins VFB und half mit, die Stiftung Furka-Bergstrecke SFB zu gründen. Letztere hat das Ziel, das Kulturgut der Dampfbahn langfristig zu sichern und die vielen noch anstehenden grossen Projekte über Sponsoring zu finanzieren.

Claude war während sieben Jahren Vizepräsident des Verwaltungsrates der DFB AG, davon zwei Jahre als Präsident ad interim, sowie Mitglied des Stiftungsrates. Er erkannte früh, dass die Führung eines Unternehmens mit drei Einheiten DFB AG, VFB und SFB, die alle klaren Aufgaben haben und gleichberechtigt für den Erfolg verantwortlich sind, hohe Ansprüche an die Teamfähigkeit ihrer Führungsgremien erfordert. Dazu formulierte er den übergeordneten Begriff

«Die Welt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke»,

der Ansporn sein soll, dass alle am gleichen Strick in einvernehmlicher Richtung ziehen sollen.

Als ehemaliger Geschäftsführer im Bereich öffentlicher Verkehr und Kommunikation brachte Claude wertvolle Erfahrungen und Netzwerke in den DFB-Verwaltungsrat und in den Stiftungsrat ein. Seine fundierten Ansichten, Stellungnahmen und Voten fanden stets Gehör. Er unterstützte alle Verantwortlichen in der DFB-Geschäftsleitung in ihren Aufgaben nach Kräften, begegnete ihnen auf Augenhöhe und persönlich mit menschlichen Qualitäten. Seine Beliebtheit stand für Bodenständigkeit, Bescheidenheit, Ehrlichkeit und Treue.

Claudes privates, langjähriges Hobby war, geprägt durch seine umfassenden Fähigkeiten, der Bau einer Modelleisenbahn. Seine Anlage Om der Station Oberwald und anschliessender Zahnstangenstrecke inkl. Steffenbachbrücke versetzt den Betrachter in die Zeit vor dem Furka-Basistunnelbau.

Wir danken ihm für seinen grossen Beitrag und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Peter Schwaller
Präsident des DFB Verwaltungsrates 1999-2005
Präsident des Stiftungsrates 2005-2009

Hans Tribolet
Mitglied des DFB Verwaltungsrates 2003-2011

Kulinarisches aus der Region

Safran-Reis nach Munder Art

Ausgelesen von Ruedi Traub, Redaktor

Die nötigen Zutaten:

950 ml *Gemüse-Bouillon*
30 g *Butter*
270 g *Cherry-Tomaten*
3 TL *Olivenöl*
50 g *Parmesan*
1 Prise *Pfeffer*
330 g *Risottoreis*
1 Msp *Safranfäden*
1 Prise *Salz*
1 Stk *Zwiebel*



Zubereitung:

- Zuerst die Bouillon in einem grossen Topf aufkochen.
- Unterdessen die Zwiebel schälen und fein hacken. Die Zwiebelwürfel in einem separaten Topf mit etwas Öl für ca. 5 Minuten glasig andünsten. Dann den Reis einrühren und für weitere ca. 2 Minuten glasig andünsten.
- Eine Kelle Bouillon dazugeben und dann den Safran einrühren. Die restliche Bouillon nach und nach einrühren, sodass der Reis immer knapp mit Flüssigkeit bedeckt ist. Dies dauert gegen eine halbe Stunde, bis der Reis cremig und gar ist.
- Währenddessen die Cherry-Tomaten waschen und halbieren, diese etwa 10 Minuten vor Ende der Garzeit unter das Risotto rühren.
- Topf von der Platte nehmen und das Safranrisotto schliesslich mit Butter und geriebenem Parmesan verfeinern.

Leider kann man Munder Safran fast nicht kaufen, da nur wenig angepflanzt wird. Und dieses Wenige wird fast ausschliesslich im Restaurant Mund gebraucht. Safran aus anderen Quellen kann praktisch überall im Lebensmittelhandel gekauft werden. Wer nach Mund gehen möchte: Das Dorf wird von Brig über Naters und Birgisch erreicht.

Foto von Ruedi Traub



Aus der Furkaregion

Giltsteinofen, schön und praktisch

Von Ruedi Traub, Redaktor

Es gab im Wallis eine Zeit, in der pro Haus nur ein Raum beheizt und zudem der Rauch schlecht oder gar nicht abgeleitet wurde. Also kam man auf die Idee, den Rauch in andere Zimmer abzuleiten.

Das System wurde immer raffinierter, das Ergebnis kennen wir: Das Feuer und der Rauch ist in einem geschlossenen Raum, «Schwedenofen» wird er heute genannt.

Meine Grosseltern im aargauischen Villigen hatten in der «Stube» eine «Choust», welche vom Küchenofen aus beheizt wurde. Der Rauch verliess den Ofen seitwärts und erreichte dann die Choust. Am Küchenofen selbst war ein «Schiff» angebracht, in welchem sich immer heisses Wasser befand. Leider muss ich hier abrechnen, da das Thema zu weitschweifend würde. Mein Grossvater war übrigens Hafner-Meister und in der Werkstatt, «Boutique» genannt, stand ein Ofen, in welchem auch heute noch Ofenbestandteile gebrannt werden könnten.

Was ist nun aber das Geheimnis, dass solche Öfen so warm geben? Giltstein hat eine natürliche Fähigkeit, die Wärme lange aufzubewahren. Als Hüttenwart habe ich immer dafür geschaut, dass vor der Nachtruhe ein gute Glut vorhanden war. Nachgeholfen habe ich mit einem nassen Zeitungspapier, welches ich um ein Brikett wickelte, welches so am Morgen immer noch glühte.

Giltstein ist ein Gemisch von Serpentin, Talk und Asbest und kann mit gewöhnlichen Werkzeugen bearbeitet werden, sogar mit dem Taschenmesser. Viele Öfen sind kunstvoll verziert. Je nach Gegend heisst der leicht bearbeitbare Stoff Lindflüe, Speckstein etc. Giltstein gibt es nicht nur im Wallis, sondern auch in Graubünden, im Tessin und in Oberitalien.

Foto des
Musée de Bagnes:

Ein Ausstellungstück
im Val de Bagnes, wo
Giltstein abgebaut
wurde.

Foto von
Holzbau Weger:

Ein Giltsteinofen in
einem Haus in Oberwald.

Quellen:

*Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde, Idiotikon,
Historisches Lexikon der Schweiz, Internet*





Das Rollmaterial der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Teil 3

Das Kraftpaket HG 4/4

Von Theo Stolz, Verwaltungsrat der DFB AG

Die für die Zahnradbahn nach Đà Lạt in Indochina gebauten Vierkupppler sind heute die stärksten Dampfloks der DFB. Der Neuaufbau der 708 ist in der Endphase.

Die französische Kolonialverwaltung betrieb im damaligen Indochina (heute Vietnam) die 84 Kilometer lange gemischte Adhäsions- und Zahnradstrecke zwischen Tháp Chàm und Đà Lạt. Der Betrieb auf den drei meterspurigen Zahnstangenabschnitten System Abt wurde erst ab 1928 aufgenommen. Die maximale Steigung betrug 120 ‰ und es wurden über 1500 Höhenmeter überwunden.

Dazu lieferte die SLM 1923/24 die HG 4/4 701 – 705 an die französische Kolonialverwaltung, die sie in Indochina einsetzte. Als Reparationsleistung lieferte die Maschinenfabrik in Esslingen 1929 die nach SLM-Unterlagen gebauten HG 4/4 706 und 707. 1930 folgten die von SLM gebauten HG 4/4 708 und 709.

Zwei Mal Krieg

Im japanisch-chinesischen Krieg zwischen 1937 und 1945 wurden die Lokomotiven 701, 705, 707 und 709 zerstört und 1947 durch vier HG 3/4 der FO ersetzt, die von der südvietnamesischen Staatsbahn beschafft wurden. Die noch vorhandenen HG 4/4 wurden in VHX 40 302, 303, 304, 306 und 308 umgezeichnet.

Der Betrieb der Strecke nach Đà Lạt wurde 1968 während des

Vietnamkrieges eingestellt. Von den HG 4/4 waren noch die 304, 306 und 308 vorhanden. 1975 wurde die Strecke abgebaut, um andere im Krieg zerstörte Bahnstrecken zu reparieren. Dabei kamen die HG 4/4 letztmals zum Einsatz. 1990 hat die DFB die ehemaligen FO-Lokomotiven und die zwei HG 4/4 304 und 308 in die Schweiz zurückgeholt. Von der unvollständigen HG 4/4 306 gelangten der Rahmen, die Zylinderblöcke, die Radsätze und der Zahnradantrieb 1998 zurück in die Schweiz.

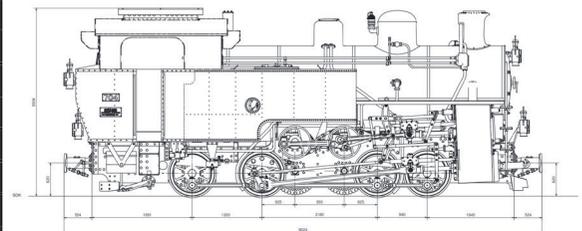
Weit entwickelte Technik

Technisch sind die HG 4/4 von den vorgängig an die indische Nilgiri-Bahn gelieferten HG 4/5 abgeleitet. Der genietete Innenrahmen in Blechbauweise lagert die vier Kuppelachsen. Die dritte Achse dient als Antriebsachse. Die beiden Endachsen sind seitlich verschiebbar, um eine bessere Kurvengängigkeit zu erreichen. Die Abfederung erfolgt mit Blattfedern.

Der Kessel ist mit 104 Siederohren und den 18 Rauchrohren des Überhitzers ausgerüstet. Der Antrieb erfolgt nach dem System Winterthur. Die Lokomotive verfügt über vier Antriebszylinder, die im Verbund arbeiten. Die unten liegenden Hochdruckzylinder treiben die Adhäsionsachsen an und die darüber liegenden Niederdruckzylinder die Zahnradantriebe. Die Umsteuerung erfolgt mit Kolbenschiebern. Diese Bauart erlaubt es, die Zylinder horizontal einzubauen. Weiter hat sie den Vorteil der guten Zugänglichkeit.

Technische Daten

Bezeichnung Ablieferung	HG 4/4 701-705	HG 4/4 706-707	HG 4/4 708-709
Bezeichnung VHX	40 302-40 304	40 306	40 308
Bezeichnung DFB	HG 4/4 704	-	HG 4/4 708
Hersteller	SLM	Esslingen	SLM
Baujahr	1923/24	1929	1930
Fabriknummern	2937 – 2941	4227-4228	3413-3414
Triebraddurchmesser / Zahnraddurchmesser	855 / 840 mm		
Zylinderdurchmesser A – Z / Kolbenhub A – Z	455 / 450 / 455 / 430 mm		
Leer- / Dienstmasse	36,3 / 45,7 t		
Rostfläche / Heizfläche direkt / total / Überhitzer	1,65 / 6,7 / 92,4 / 20,9 m ²		
Kesseldruck	14 Atm.		
Leistung	800 PS		
Maximale Zugkraft	14,6 t		
Anhängelast 110 ‰	70 t		
Kohlevorrat / Wasservorrat	1,8 / 4,0 t / m ³		
Achsstand fest / total	2,18 / 4,40 m		
Länge über Puffer / max. Höhe / max. Breite	9,024 / 3,504 / 2,700 m		
Höchstgeschwindigkeit Adhäsion / Zahnrad	40 / 15 km/h		





Der Zahnradantrieb erfolgt über zwei gekuppelte Zwischen-gelegewellen, die über ein Reduktionsgetriebe 1:2 den im Rahmen aufgehängten Zahnradwagen antreiben. Durch diese Übersetzung haben alle Zylinder den gleichen Durchmesser, obwohl der Dampfdruck in den Hochdruck- und Niederdruckzylindern unterschiedlich ist. Die Adhäsionszylinder mit dem Schieberkasten bilden je ein Gussstück, während die Zahnradzylinder mit ihren Schieberkästen als ein Gussstück produziert wurden. Die drei gegossenen Bauelemente sind mit dem Rahmen verschraubt.

Beim Anfahren in der Zahnstange kann in die Zahnradzylinder Frischdampf eingespeist werden. Die Lokomotive weist fünf verschiedene Bremssysteme auf. Die automatische Vakuumbremse wirkt auch auf den Zug. Auf der Lokomotive wirkt diese mit je einem Bremsklotz pro Rad auf die Kuppelachsen 1, 3 und 4. Die Handbremse wirkt ebenfalls auf diese Klötze. Für Gefällefahrten sind die Lokomotiven mit einer verschleiss-freien Gegendampfbremse ausgerüstet. In den Zahnstangenabschnitten kann der Zug mit den beiden unabhängigen Bandbremsen angehalten werden, die auf jeder Zwischengelegewelle angeordnet sind. Deren Betätigung erfolgt über Bremsspindeln durch den Lokführer oder den Heizer.

Sehr anspruchsvolle Revision

Nach der Rückführung der Lokomotiven 704 und 708 in die Schweiz wurden diese zwischengelagert, denn es musste die

Finanzierung für die anstehende Hauptrevision gesucht werden. Um eine rationelle Fertigung zu erlauben, wurden oft die neu angefertigten Teile für beide Lokomotiven gleichzeitig hergestellt. Nach zwölfjähriger Arbeit in den Werkstätten Chur und ab 2013 in Uzwil konnte die HG 4/4 704 2018 auf der DFB-Strecke in Betrieb genommen werden.

Die HG 4/4 708 folgt 2023.

Da die beiden Zahnradlokomotiven nie in der Schweiz im Einsatz standen, verlangte das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Neuzulassung nach den heute gültigen Vorschriften. War dies technisch nicht möglich, musste der Nachweis erbracht werden, dass die damalige Ausführung die gleiche Sicherheit brachte. Besonders bei den rechnerischen Nachweisen musste viel Engineering betrieben werden. Auch die Hauptrevision stellte die Werkstätte Uzwil vor grosse Herausforderungen. Das Nieten schwer zugänglicher Stellen an Rahmen und Kessel erforderte die Herstellung von speziellem Werkzeug. Auch die neuen Kumpelteile der Kupferfeuerbüchse wurden in Uzwil hergestellt, da sich kein Lieferant finden liess.

Diese leistungsstärkste Zahnradlokomotive der DFB erlaubt es, einen Wagen mehr mitzuführen als mit den HG 3/4 und somit mehr Plätze pro Zug anzubieten. Die Kesselbauart führt dazu, dass die Lokomotiven auf den Zahnstangenabschnitten immer mit dem Kamin auf der Bergseite eingesetzt werden müssen.





Bilan de la saison 2022

Recettes en forte hausse – les frais prennent malheureusement aussi l'ascenseur

De Mark Theiler, chargé de communication DFB AG – traduit par Jean-Pierre Melchner

Les responsables du DFB SA dressent un bilan à deux faces après la saison 2022. Le nombre de passagers et les recettes ont fortement augmenté par rapport à 2021. Les coûts massivement élevés pour le charbon et le diesel vont plomber le résultat de manière importante.

Au total 24'435 passagers ont voyagé avec le chemin de fer à vapeur entre fin juin et fin septembre 2022, ce qui représente environ 7.5 % de plus qu'en 2021. 21'632 passagers ont roulé en 2e classe, 2'572 en 1e classe, 231 se sont offert le trajet en classe Premium. "Le nombre de passagers correspond aux attentes", déclare Karl Reichenbach, responsable des ventes. Les voyageurs asiatiques pourraient manquer à l'avenir comme dans le passé.

Photo de
Ruedi Traub:

La HG 4/4 704 à
la grue à eau à
Oberwald

En revanche la "phase ROUGE" (ainsi que l'on appelle le passage de la traction vapeur à la traction diesel entre Oberwald et Gletsch) n'a pas provoqué de péjoration. L'interdiction générale de faire des feux du canton du

Valais a eu pour conséquence qu'aucune locomotive à vapeur n'a pu être mise en service au cours des 8 week-ends entre les 21/24 juillet et les 8/11 septembre sur le dernier tronçon valaisan. Cependant le directeur Josef Hamburger affiche sa satisfaction: "Nous pouvons considérer rétrospectivement cette saison comme très bonne et avions presque constamment un temps estival de montagne".

Les responsables ne sont pas encore en mesure de publier les chiffres relatifs aux recettes et aux résultats. D'après le chef de ventes Reichenbach le budget recettes sera juste atteint. Ce qui signifie que le DFB SA va s'approcher de son chiffre d'affaires de l'année record de 2019. K. Reichenbach ajoute cependant que cette année-là, la saison avait duré beaucoup plus longtemps.

Le charbon coûte deux fois plus

La hausse des prix du charbon et du diesel cause des soucis aux responsables. "Malheureusement les prix du charbon ont doublé par rapport à l'année précédente, ce qui va creuser un gros trou dans la caisse", constate avec regret le directeur Hamburger.

Dans les ventes de billets et souvenirs et dans le secteur gastro, les chiffres budgétés seront juste atteints, bien que fixés de manière très ambitieuse. La buvette de montagne située à la Furka a pu fortement améliorer son chiffre d'affaires, puisque 4'000 planchettes d'apéro y ont été servies cette année. Le nouveau Bistro à Realp a même enregistré un doublement de son chiffre d'affaires. Dans la remise à wagons on a pu nourrir 2'500 personnes sans avoir organisé de fête.

"Nous voulons consolider ces chiffres en 2023", pense Karl Reichenbach, responsable des ventes. L'année prochaine une nouvelle fête est prévue: les 24 et 25 août 2023 seront fêtés les 30 ans de la mise en service du tronçon Realp-Furka et les 40 ans de l'Association Ligne Sommitale de la Furka. Ce même week-end sera inaugurée la locomotive HG 4/4 708.





La révision principale commence

Le voyage d'adieu de la locomotive no. 1

De Andreas Huwiler, marketing/médias Amis du train à vapeur – traduit par Eric Gassmann

Après 30 saisons d'activités, la locomotive à vapeur HG 3/4 no.1 a besoin d'une révision majeure. En présence des mécènes et des sponsors, elle effectuait sa (provisoirement) dernière sortie.

La plus ancienne locomotive à vapeur d'origine, la HG 3/4 no.1, construite en 1913, retournait, après le sauvetage du Vietnam et la révision à Meinigen, en 1993 sur la ligne sommitale de la Furka. Depuis lors, elle fut en activité chaque année. La nécessité d'entreprendre la révision totale R3 l'année prochaine était devenu inévitable.

L'adieu provisoire de la ligne sommitale de la Furka a été fêté convenablement. Le 10 septembre 2022, les amis du train à vapeur (Dampflokfreunde) de la ligne sommitale ont organisé une course spéciale pour les mécènes et sponsors.

Dernières photos dans le style original du train bleu

Après la réception et la première collation avec un café chaud, le chef de machine Hansruedi Dällenbach et son remplaçant Nicolas Darioli ont conduit une locomotive, bien polie et préparée, vers les wagons voyageurs entreposés dans la remise de wagons. On remarquera spécialement la ravissante décoration d'Andreas Schuler. Les hôtes purent ainsi admirer la locomotive avant le voyage, et apprécier le discours de bienvenue officiel ayant lieu devant la locomotive rayonnante.

Lorsque les hôtes eurent pris place dans le train, un premier arrêt avec ce «train bleu» de style original était prévu à Tiefenbach. Avec la grue à eau originale de l'ancienne ligne «Furka-Oberalp», révisée par l'atelier d'Uzwil, on a encore une fois rempli le réservoir.

Pour les amateurs de photos, le programme prévoyait un premier point culminant tout juste après le départ : Le train s'arrêta après le viaduc «Steinstafel»; la moitié des passagers débarqua et se plaça dans la prairie avoisinante, permettant au train de reculer, puis de revenir sur le viaduc au-dessus de la Reuss de la Furka pour se faire photographier. Et, comme sur demande, le soleil faisait son apparition.

Remerciement aux sponsors, mécènes et amis du train à vapeur

A 2'160 mètres au-dessus de la mer, arrivés à la station Furka, les hôtes pouvaient savourer un apéro succulent, et la locomotive pouvait «respirer». Le chef de projet de cette révision capitale, Markus Staubli, tenait à informer sur les travaux prévus. Le directeur du DFB SA, Josef Hamburger, ne

manquait pas de remercier les sponsors, les mécènes et les amis du train à vapeur de leur soutien précieux.

Avant que, bien nourris, les hôtes entreprennent le trajet de retour vers la station Realp, il y eut la possibilité d'admirer la locomotive lors d'un «défilé de mode» sur la plaque tournante, et par la suite d'observer le train spécial lors d'une manœuvre de sortie simulée du tunnel de faîte de la Furka. La pluie brève n'a pas altéré la bonne ambiance.

De retour à Realp, on s'occupait de nouveau du bien-être physique. La remise à wagons se prête très bien pour ce genre d'occasion. Les bénévoles de service ont fait un travail superbe. Naturellement la locomotive no.1 s'est jointe à la fête; elle pouvait être admirée encore une fois devant la remise à wagons.

Urs Züllig, président des amis du train à vapeur, revenait, lors de son exposé, sur les années mouvementées de la locomotive et remerciait, de son côté, tous les sponsors et mécènes pour leur soutien financier généreux. Sans ces sympathisants, un projet majeur comme celui-ci ne serait simplement pas possible, et l'exploitation de la ligne sommitale serait mise en péril. La fête se termina avec un dessert exquis, permettant ainsi aux hôtes de rentrer sans faim à la maison.

Prochain arrêt Uzwil

La locomotive no.1, après avoir roulé 47'650 kilomètres, exclusivement sur la ligne sommitale de la Furka, depuis sa révision principale de l'année 1993, sera mise hors service. Elle sera préparée durant le semestre hivernal pour le transport à Uzwil. Celui-ci sera effectué au printemps 2023, en combinaison avec la livraison de la HG 4/4 708.



Photo de
Urs W. Züllig :

La star du jour



De la Fondation

Club des donateurs en sortie dans le Jura

Par Bernd Hillemeyr, membre du Conseil de Fondation – traduit par Claude Amrhyn

Le 25 août a eu lieu la 14ème sortie des donateurs de la Fondation de la Ligne Sommitale de la Furka. Le but de cette excursion était la ligne à voie étroite entre Glovelier et La Chaux-de-Fonds.

Le matin, environ 100 participants à cette sortie se sont retrouvés à la gare de Glovelier où le train spécial de l'association «La Traction» était déjà prêt. Malheureusement, le temps était tellement chaud et sec que, contrairement à ce qui avait été prévu, aucune locomotive à vapeur n'a pu être mise en service. C'est une locomotive électrique, également historique, qui a pris le relais.

Depuis Glovelier, le trajet serpente à travers de vastes forêts et, après quelques kilomètres, les participants sont arrivés à une particularité de cette ligne. Il s'agit d'un rebroussement qui permet de franchir un dénivelé de 500 mètres pour accéder au plateau des Franches-Montagnes. Dans cette station isolée de Combe-Tabellion, le rebroussement se fait automatiquement grâce à 4 aiguilles talonnables.

Dans une ancienne scierie

Après un parcours dans les forêts et devant une métairie isolée, le convoi a atteint Pré-Petitjean. C'est ici que se trouve le dépôt de «La Traction». Ce n'est pas un ancien dépôt de chemin de fer. A l'origine, il s'agissait d'une scierie, qui a été transformée et agrandie par l'association pour y remiser ses véhicules historiques.

Ensuite, dans le dépôt, ont eu lieu les salutations officielles par le président du Conseil de Fondation, Peter Riedwyl, et par le directeur général du DFB SA, Josef Hamburger. Les

donatrices et donateurs ont pu bénéficier d'intéressantes explications concernant l'histoire et les activités de «La Traction».

Lors de la visite du dépôt, les participants ont pu admirer de nombreux véhicules historiques, entre autres des locomotives à vapeur qui étaient, en fait, prévues pour notre train. Le déjeuner des participants a été servi dans deux wagons restaurants et en deux groupes. Alors que le premier groupe se restaurait dans le train encore au dépôt, le deuxième groupe a dégusté le repas pendant la suite du trajet.

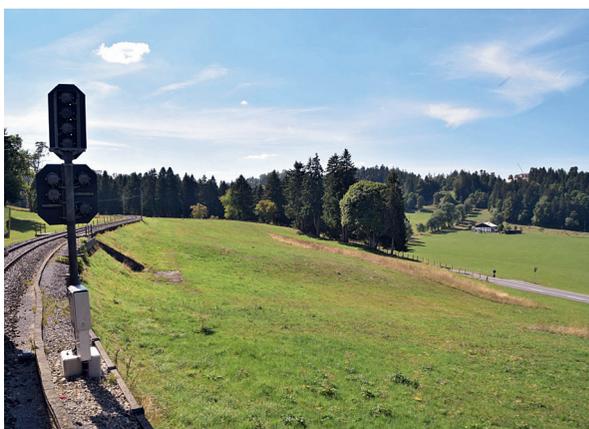
A travers les Franches-Montagnes

Sur le plateau des Franches-Montagnes, le trajet se poursuit vers Saignelégier et Le Noirmont en longeant les célèbres pâturages forestiers avec vue jusqu'en France. Peu avant La Chaux-de-Fonds commence la descente dans la vallée. Dans la ville, le train se transforme en tram, pour atteindre son terminus dans la gare de la célèbre ville horlogère. C'est également ici que s'achève la sortie des donateurs.

Cette sortie a de nouveau été organisée de main de maître par les conseillers de la Fondation, Hans Meiner et Heinz Schaller. Merci aussi à «La Traction» pour le service dans les wagons restaurants et pour tout l'accompagnement dans le train et le dépôt.



Vous pouvez trouver d'autres informations sur la Fondation et le club des donateurs sur la page d'accueil dans le site www.dfb.ch/stiftung.



Photos de
Bernd Hillemeyr

Les Franches-
Montagnes

Le train spécial
historique à côté d'un
nouveau convoi





Nécrologie

Un membre honoré n'est plus

**Claude Wenger**

est décédé le 4 août 2022 à l'âge de 80 ans à la suite d'une longue et grave maladie.

Sa passion et son engagement:

«Le monde du Train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka»

Dès sa plus tendre enfance, Claude s'est passionné pour le chemin de fer lorsque, avec son père, il venait admirer les locomotives à vapeur à la gare de Genève. Après ses études en électrotechnique au Technicum du Locle, dans le Canton de Neuchâtel, il a travaillé comme ingénieur chez Charmilles-Technologies, Swissair à Zürich et Sodeco à Genève. À l'âge de 45 ans, Claude a assumé des responsabilités professionnelles et

personnelles dans les secteurs économiques de la branche des télécommunications, tout d'abord chez Nixdorf et plus tard chez Siemens, où, en sa qualité de directeur général pour la Suisse Romande, il a pris sa retraite à fin 2003.

Au début des années 80, il s'est intéressé au projet «Sauvez la ligne sommitale de la Furka» et il est devenu membre de la section genevoise de l'Association de la ligne sommitale de la Furka; il passa ensuite à la «Section Romandie» et s'engagea aussi bien dans les assemblées et les comités que dans les travaux à effectuer sur la ligne sommitale. En 2004, lors de l'Assemblée générale, Claude a été élu Vice-président du DFB SA. Avec Peter Schwaller, le Président de l'époque, il s'est attaché de manière décisive à améliorer les structures de l'Association ALSF et il contribua à la création de la Fondation de la ligne sommitale de la Furka SFB. Celle-ci a pour but de protéger à long terme le bien culturel que représente le Train à vapeur et de financer par des dons et par du sponsoring les grands projets encore à réaliser.

Claude a été pendant 7 ans Vice-président du Conseil d'administration du DFB SA, dont 2 ans comme Président ad interim, et membre du Conseil de Fondation. Il a compris très tôt que la conduite d'une entreprise formée des 3 entités DFB SA, ALSF et SFB, ayant chacune des tâches clairement définies et étant responsables, sur un pied d'égalité, de son succès, exigeait une haute aptitude au travail en équipe de la part des instances dirigeantes. En formulant dans cet esprit le concept

«Le monde du train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka»,

il créa la motivation nécessaire afin que tous tirent à la même corde et dans la même direction.

En sa qualité d'ancien directeur du domaine des transports publics et de la communication, Claude a apporté des expériences et des relations précieuses au sein du Conseil d'administration et de la Fondation du DFB. Ses avis fondés, ses prises de position et ses interventions étaient très écoutés. Il a toujours soutenu autant que possible tous les membres de la direction du DFB dans leurs tâches, il discutait avec eux d'égal à égal, personnellement et avec de grandes qualités humaines. Sa popularité reposait sur son pragmatisme, sa modestie, son honnêteté et sa fidélité.

À côté de sa famille, il consacrait son temps libre, grâce à ses grandes connaissances, à la construction de son modèle réduit. Son installation Om de la gare d'Oberwald et de la ligne à crémaillère, y compris le pont du Steffenbach, renvoie l'observateur à l'époque précédant la construction du tunnel de base de la Furka.

Nous le remercions pour sa grande contribution et nous garderons toujours de lui un excellent souvenir.

Peter Schwaller

*Président du Conseil d'administration du DFB 1999-2005,
Président du Conseil de Fondation 2005-2009*

Hans Tribolet

Membre du Conseil d'administration 2003-2011



dampf an der furka
aus den vfb sektionen

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 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

Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

Der B 4231 im roten Kleid

Zur Publikumsöffnung der Wagenwerkstatt und der vorgezogenen – «Wagentaufe» mit Mitarbeitenden und Sitzplatzsponsoren am 15. Oktober zeigte sich der B 4231 bereits strahlend mit der Blechverkleidung und dem

kleineren Abteil mit Bänken. Für die vollständige Fertigstellung hat es nicht gereicht, dafür gab es interessante Einblicke hinter die Oberfläche und Details der Revisionsarbeit. (Siehe den ausführlichen Bericht in diesem Heft.)



Bilder von
Heinz Unterweger:

Imprägnierung der 12.5
m langen Bodenbalken
des AB 4463



AB 4463

Bei absoluter Priorität des B 4231 arbeitete vor allem die Fahrwerksgruppe am AB 4463: Zerlegung der Fahrgestelle, sorgfältige Überarbeitung aller Einzelteile und Lackierung vor der Lagerlegung für den späteren Zusammenbau. Auf dem aufgebockten Chassis sind die Bodenlängsbalken auf den Gummidämpferplatten aufgelegt und die beiden Stirnbalken eingepasst. Die Querbalken, welche die Bodenplatten tragen, sind zugeschnitten und gefälzt. Alle Holzteile werden aktuell imprägniert.

Aargauer Bauwochen 3 und 4

Von Jean Claude Zimmerli (JCZ) und Hanspeter Kistler (HK)

(JCZ) Die 3. Arbeitswoche vom 7. – 12. August wurde traditionell gemeinsam mit der Sektion Stuttgart durchgeführt. Am Tunnel-Bauwagen Eak 4711 wurden Elektro- und Schlosserarbeiten erledigt und anschliessend mit diesem Bauwagen ein weiterer Abschnitt des Scheiteltunnels für die Gunitbespritzung vorbereitet. Bei Wasserfassungen und -durchlässen, bei Quellen und Reservoirs waren diverse Revisionsarbeiten zu erledigen. Für das Festwochenende «30 Jahre Realp – Tiefenbach» wurden Vorbereitungsarbeiten geleistet.

(HK) In der 4. Arbeitswoche vom 2. – 7. Oktober wurde im Lager Geren zum Schutz des Holzlagers ein Dach erstellt, zusätzlich ein Kragarmgestell ergänzt. Bei der Autorampe Andermatt wurden Zahnstangenbünde für den Abtransport bereitgestellt. In Oberwald war ein Signalkabel zu verlegen.

Zusätzlich zu den Bauwochen waren verschiedene Kollegen als Einzelhelfer und Fachspezialisten (Bau- und Montageberufe) in kürzeren bis mehrwöchigen Einsätzen vor Ort, beispielsweise bei Schneeräumung, Gleisbau u.a...

Letzte Werbestandaktionen der Sektion Aargau im Jahr 2022

Von Peter Debrunner und Harald Salzmann

Am 10. und 11. September konnte unser Werbeteam wieder am Grossbahnfest bei den Baumschulen Zurlauben in Schinznach teilnehmen. Über vierzig Aussteller zogen ein breites Publikum an. Einmal mehr durften wir unsere Nostalgiebahn vielen Interessierten vorstellen und wir sind überzeugt, dass wir einige Passagiere für nächstes Jahr werben konnten.

Unser diesjähriger letzter Werbeeinsatz fand am Samstag 1. Oktober am 69. Winzerfest in Döttingen statt. Leider meinte es der Wettergott gar nicht gut mit uns. Trotz der misslichen Bedingungen konnten wir einige Besucher zu unserem Zelt locken und unsere Bahn und die zugehörigen Aktivitäten näherbringen.



Bilder von
Heinz Unterweger:

AB 4463: Alle demonstrierbaren Teile der Drehgestelle sind abgenommen und werden sorgfältig überarbeitet.

Bild von
Jean Claude Zimmerli:

Arbeit in der Rottenschlucht

Sektionsreise zu den Rettern der REGA

Von Heinz Unterweger

Am REGA-Stützpunkt in Wilderswil erhielten wir höchst interessante Einblicke in die technische Spitzenausrüstung der REGA, die Rettungsorganisation und das Vorgehen bei Einsätzen. Ein Rettungshelikopter mit seinen Einrichtungen und die zugehörige Ausrüstung der Ärzte für die Soforthilfe konnte unter fachkundiger Führung besichtigt werden. Ein zweiter Heli mit Spezialausrüstung wie Wärmebildkamera, Restlichtverstärker für Nachteinsätze und Ortungsmöglichkeit von Handys mit der REGA-App für Suchaktionen – und nur dafür – zeigte sein Inneres. Hochinteressant – und hoffentlich möglichst wenig benötigt.

Laufende Informationen auf der Website
Im Infoforum <https://www.dfb.ch/de/stories/vfbag-infoforum> berichten wir wöchentlich über die Arbeitsfortschritte in der Wagenwerkstatt.



Nordwestschweiz

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

Vereinstätigkeiten bis 30. April 2023

Änderungen bleiben vorbehalten

Sa, 26. November 2022, 11.00 bis ca. 15.00 Uhr

Mitgliedertreffen (ME: Metzger-Fondue), Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10), Ort: Restaurant "Arlesienne", Curlingzentrum Arlesheim

Fr, 06. Januar 2022, 18.30 Uhr, Drei Königstag

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

Do, 16. März 2023, 19.30 Uhr,

39. Generalversammlung VFB NWCH (gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

Traktanden:

1. Protokoll der 38. GV vom 17. März 2022
2. Tätigkeitsbericht 2022
3. Jahresrechnung 2022 und Revisionsbericht
4. Décharge 2022 an den Vorstand
5. Wahlen
 - 5.1 Sektionspräsident
 - 5.2 Mitglieder des Vorstandes
 - 5.3 Rechnungsrevisoren
 - 5.4 Wahl der Delegierten
6. Beiträge 2023 (Orientierung)
7. Jahresprogramm 2023/2024
8. Budget 2023
9. Orientierungen der Tätigkeiten DFB AG/SFB/VFB Dachverband

Fotos von
M. Nikles:

Andrück-Plattform für
die Zugsbildung

Führerin Martina
Feldmann

Arbeit während 8
Stunden mit Entkupp-
lerstange



Anmeldung für Mitgliedertreffen

Meldefrist: Montag, 21. November 2022

_____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

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

10. Anträge von Mitgliedern (Eingaben an VS bis 15. Februar 2023)

11. Verschiedenes

Reisebericht Herbstausflug vom 07. Oktober 2022

Besichtigung RB Limmattal, Spreitenbach AG

Film (<https://youtu.be/oACRGKLCHRw>) und Bericht von Fritz Brunner

Endlich, nach mehrmaligem Verschieben wegen Corona, konnte der schon längst geplante Besuch des RB „Limmattal“ letztlich durchgeführt werden.

Pünktliche Abfahrt des IR 36 auf Gleis 12 um 10.37 Uhr in Basel nach Dietikon. Unmittelbar neben dem Bahnhof gab es zuerst im Restaurant „Bären“ ein üppiges Mittagessen zu einem rasonablen Preis. Danach fuhren wir um 14.20 Uhr mit dem Bus Nr. 303 in Richtung Killwangen bis zur Haltestelle Spreitenbach IKEA. Von dort war es nur ein kurzer Fussmarsch bis zum Eingang des Rangierbahnhofes Limmattal.

Um 14.45 Uhr wurden wir an der Pforte von unserer Führerin Martina – auch Tina genannt – Feldmann abgeholt. Zuerst stiegen wir 4 Stockwerke hoch zur Kommandozentrale. Im Aufenthaltsraum wurde uns ein Film (<https://www.youtube.com/watch?v=KGxyPBhJ054>) über den Rangierbahnhof Spreitenbach gezeigt. Die eine Hälfte der Gruppe, wir





Wallis

VFB-Sektion Wallis, Daniel Minder, Bahnhofstrasse 9c,
CH-3904 Naters, vfb-wallis@dfb.ch

waren immerhin 25 Personen, besuchte zuerst die Kommandozentrale, wo der gesamte Rangierbahnhof gesteuert wird. Die andere Hälfte durfte vorerst aus dem Aufenthaltsraum den interessanten und vielfältigen Betrieb am Ablaufberg beobachten.

Nach der Station Kommandozentrale fassten wir alle eine leuchtgelbe Warnweste. Martina Feldmann führte uns zum Rangierbahnhof auf Gleisebene, bald unterquerten wir durch den Maschinenraum der Andrück-Plattformen den ganzen Rangierbahnhof querab. Am anderen Ende - also auf der Nordseite - konnten wir dann einem eigens für Besucher inszenierten Tango der Andrück-Plattformen zusehen.

Der nächste interessante Ort war am Ablaufberg nach der Entkopplung der Wagen. Dort konnten wir hautnah die Wagen vor unserer Nase vorbeirauschen sehen. Darauf ging es etwas weiter auf die Kuppel des Ablaufberges, wo die Wagen abgedrückt werden. Einen besonderen Job machen dabei die Männer mit der Entkuppelstange - sie müssen die Haken anhand einer vorgegebenen Liste entkoppeln. Die Lok, eine Aem 940, drückt die Wagen auf den Ablaufberg, wo auf dem Zenit des Berges die Wagen in freier, eigener Fahrt den Berg hinunterrollen und in die zuvor hoffentlich richtig gestellten Weichen in das vorgesehene Aufstellgleis rollen. Damit die Wagen zusammen gekuppelt werden können, braucht es die Andrück-Plattformen, die unter den Wagen aktiv werden und die Wagen Richtung Zugspitze nach vorne drücken.

Wir konnten dann noch einige interessante Loks im Vorbeifahren beobachten, danach ging es wieder zurück Richtung Kommandogebäude. Während der Führung gab es sehr viele Fragen, die von Martina Feldmann als Verantwortliche für die operative Umsetzung der strategischen Entscheide im RB gerne und fachlich einwandfrei beantwortet wurden. Zu guter Letzt - nach ca. 1,5 Stunden - wurden wir von ihr dann gebührend, mit einem Zustupf in die Kaffeekasse von Urs Degen, verabschiedet, und unser Besuch war bereits wieder Geschichte.

Der Bus brachte uns nach Baden an den Bahnhof, und von da aus die SBB wieder nach Basel. Es war wiederum ein super gut organisierter Anlass mit einem sehr interessanten Thema, vor allem für Bahnenthusiasten. Diese kamen natürlich voll auf ihre Rechnung.

Für alle Teilnehmer geht ein erfolgreicher Tag zu Ende. Wir wünschen uns weitere solch grossartige informative Veranstaltungen und danken ganz speziell Urs Degen für seine ausserordentliche Arbeit.

Sektion Wallis sucht dringend Vorstandsmitglieder

Von Lorenz Degen, Mitglied des Vorstandes

Unsere sehr verdienstvolle Kassierin Anna Gisler wird ihr Amt auf die Vereinsversammlung 2023 hin ablegen und aus dem Vorstand ausscheiden. Ebenso suchen wir nach wie vor eine neue Präsidentin oder einen Präsidenten. Der Aufwand an Arbeit ist nicht gross. Wir halten etwa vier Vorstandssitzungen pro Jahr ab, hinzu kommt die GV und ein Ausflug.

Für das **Amt des Kassiers** suchen wir eine Person, die Freude am Umgang mit Zahlen hat. Der Kassier oder die Kassierin verwaltet unser Bankkonto, überprüft die Zahlungseingänge und zahlt Rechnungen mit einer zweiten Kollektiv-Unterschrift. Sie kontrolliert die Bank-Abschlüsse und erstellt die Jahresrechnung für die GV. Dazu gehört auch ein jährlicher Termin mit den Revisoren für die Buchprüfung.

Der oder die **Präsident/in** führt die Sektion nach innen und aussen, koordiniert die Termine des Vorstandes, leitet die Sitzungen und ist das «Gesicht» unseres Vereins. Ein Wohnsitz im Kanton Wallis ist keine Bedingung, ein Bezug zur Region ist jedoch erwünscht.

Dringend ist die Neubesetzung des Kassen-Amtes: Nach Vereinsrecht dürfen wir den Verein ohne Kassier/in nicht weiterführen. Das würde bedeuten, dass wir uns einer anderen Sektion anschliessen oder die Sektion Wallis auflösen müssen. Zu diesem äussersten Schritt möchte es der Vorstand nicht kommen lassen. Es wäre sehr bedauerlich, wenn ausgerechnet im Wallis keine VFB-Sektion mehr existieren würde, wo doch mehr als die Hälfte der Strecke auf Walliser Boden liegt.

Wer sich für eines unserer Ämter angesprochen fühlt oder jemanden kennt, den wir kontaktieren können, melde sich bitte rasch möglichst beim Aktuar Daniel Minder, vfb-wallis.sekretariat@dfb.ch.



Foto von
Beat Moser:

Der Vorstand der
Sektion mit (von links)
Daniel Minder, Lorenz
Degen und Walter
Schlatter



Ostschweiz

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

AGENDA

03. - 05.03.2023	Werbeauftritt an der 50Plus in Weinfelden	Erwin Hug	071 385 64 17
11.03.2023	36. HauptVERSAMMLUNG	Andreas Huwiler	071 966 45 62
19. - 23.04.2023	Werbeauftritt an der Ferienmesse an der OFFA in St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
05. - 13.05.2023	Werbeauftritt an der SIGA in Sargans	Erwin Hug	071 385 64 17

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

MitgliederANLASS 2022 Stadler St. Margrethen 2.0

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Unter diesem Motto durften wir auch dieses Jahr eine Führung im Werk St. Margrethen der Stadler Rail durchführen. So kamen auch die Mitglieder und Gäste in den Genuss einer Führung, die aufgrund der grossen Nachfrage letztes Jahr "ausgeladen" werden mussten.

Flirt, Kiss, Wink, Smile, Tango, Tina oder Variobahn sind einige bekannte Produkte aus dem Hause Stadler Rail. Über gewonnene Aufträge kann man immer wieder in der Tagespresse, aber auch in Fachzeitschriften lesen.

Was sich aber hinter der Decke, dem Boden oder den Wandverkleidungen der Fahrzeuge alles "versteckt", ist kaum vorstellbar. Umso eindrücklicher ist es, wenn man im Werk St. Margrethen den Prozess vom angelieferten Wagenkasten aus Aluminium bis zum fertigen Produkt mit eigenen Augen erleben kann. In diesem erst 2020 eröffneten Werk St. Margrethen werden Doppelstockzüge, Trams, Metrozüge und Reisezugwagen gefertigt.

Beindruckend sind auch einige Kennzahlen der Stadler Rail:

- Mitarbeiter aus 45 Nationen
- Weltweit 14'000 Mitarbeiter

Foto von
Erwin Hug:

Der neue Werbestand
der Sektion Ostschweiz

Foto von
Andreas Huwiler:

Erklärung zu
Drehgestellen



- 1'350 Mitarbeiter bei Stadler Rheintal (St. Margrethen und Altenrhein)

Den sehr interessanten Rundgang rundete der vielseitige Apéro riche ab, so dass die Mitglieder und Gäste die verschiedenen Eindrücke verarbeiten und diskutieren konnten. Ein grosser Dank geht an alle an diesem Anlass beteiligten Personen.

Endlich wieder Werbeauftritte in der Ostschweiz

Von Erwin Hug

Aufgrund der behördlich verordneten Einschränkungen wegen der Corona-Pandemie waren in den vergangenen zwei Jahren keine Werbeauftritte mehr möglich. Nachdem die Massnahmen nun in diesem Frühjahr gelockert wurden, konnten wir uns endlich wieder auf Märkten und Veranstaltungen präsentieren.

Mit dem neuen Zelt pavillon durften wir am Maimarkt in Gossau SG, an den arbon-classics TG, am RhB-Bahnfestival in Landquart GR und am Härbschtmärt in Islikon TG die Dampfbahn und den Verein dem Publikum vorstellen und dabei Fahrgäste und Vereinsmitglieder werben. Der Erfolg bestätigte die Notwendigkeit solcher Auftritte.

Für 2023 haben wir bereits drei Messeauftritte gebucht. Die Daten sind in der Agenda im Dampf an der Furka aufgeführt.



Solothurn

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

Sektionsreise auf den Pilatus

Von Walter Weibel, Aktuar

Für die diesjährige Vereinsreise am 20. August haben wir uns etwas Besonderes ausgedacht. Wir besuchten die weltweit steilste Zahnradbahn, die Pilatusbahn.

Nachdem wir alle Gäste eingesammelt hatten, fuhren wir mit dem Car nach Kriens. Von dort ging es mit der Gondelbahn bis Fräkmüntegg. Nach einem kleinen Spaziergang wurde ein Apero serviert. Danach konnten wir uns an einem Buffet bedienen und das Fleisch, die Gemüsespiessli, Kartoffeln usw. an einer offenen Feuerstelle zubereiten.

Das seit Wochen anhaltend schöne und warme Wetter machte leider ausgerechnet an diesem Tag eine Pause. Es war eher kühl und der Berg versteckte sich zeitweise im Nebel. Die Stimmung in der Gruppe war trotzdem gut, man hatte sich in weiser Voraussicht mit einer warmen Jacke ausgerüstet. Nach dem Zmittag fuhren wir

individuell mit der Kabinenbahn auf Pilatus Kulm, wo wir einen längeren Aufenthalt geplant hatten. Die Wetterfesten nutzten die Zeit für eine kurze Wanderung auf den Esel oder das Oberhaupt, von wo bei klarem Wetter eine tolle Rundschau möglich ist. Ansonsten sass man gemütlich bei Kaffee oder Bier zusammen und diskutierte über Gott und die Welt.

Pünktlich um 15.00 Uhr reisten wir mit der berühmten Zahnradbahn nach Alpnachstad, wo uns der Car für die Heimreise erwartete. Vielen Dank dem Organisationsteam Sergio Rovelli, Jürg Dietschi und Walter Weibel.

Unsere nächsten Anlässe:

02. Dezember 2022: Chlausenhöck (Einladung folgt)

04. März 2023: Generalversammlung VFB Sektion Solothurn (Einladung folgt)



Fotos von
Walter Weibel:

Die Pilatusbahn.
Verpflegung an offener
Feuerstelle.



Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

Sa 04. Mär, 14.00 Uhr	HV in Bassersdorf	B. Berto	052 222 97 67
Mo 29. Mai – Sa 03. Jun	Bauwoche 1	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Mo 14. Aug – Sa 19. Aug	Bauwoche 2	B. Berto	052 222 97 67
Mo 25. Sep – Sa 30. Sep	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67

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

Jahresrückblick des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Ein ereignisreiches, aber trotzdem fast normales Jahr neigt sich dem Ende zu. Die Aufhebung der «Corona-Restriktionen» ermöglichte uns, eine etwas verspätete reguläre Hauptversammlung mit 64 Teilnehmern erfolgreich durchzuführen. Auch unser Stamm in Zürich konnte wieder reaktiviert werden.

Das Abschiedsgeschenk für unseren langjährigen Reiseleiter, Fritz Renold, eine Fahrt über die Furka mit seiner Familie, konnten sie bei schönstem Wetter geniessen. Auf der Station Furka überraschte ich sie mit einem Apéro. Fritz: nochmals herzlichen Dank für deine Arbeit zugunsten unserer Sektion und der Furka-Dampfbahn.

Alle Sektionsreisen konnten wir planmässig durchführen. Die mehrmals verschobene Fahrt ins Tirol sowie die SERV-Reise nach Prag und Dresden waren gut gebucht und ein voller Erfolg, ebenso die Tagesausflüge an den Rheinfall und ins Appenzellerland. Allen Organisatoren bzw. Reiseleitern ein herzliches Dankeschön.

Unsere drei Bauwochen konnten erfolgreich und unfallfrei durchgeführt werden, allerdings nicht ohne diverse organisatorische Unzulänglichkeiten.

Wir waren mit unserem Stand an der Gewerbeausstellung Dielsdorf, der Messe für Kleinhersteller Bauma, der Glarner-Messe und der Winti-Messe präsent. Trotz diesen Bemühungen konnten wir nur wenige neue Mitglieder finden. Ich habe privat zwei Führungen durchgeführt und dabei 3 neue Mitglieder gewonnen.

Allen Freiwilligen, die Einsätze zugunsten unserer Dampfbahn geleistet haben, möchte ich recht herzlich danken. Ein grosser Dank geht auch an die Partnerinnen, die uns ermöglichen, vor Ort Einsätze zu leisten. Ich weiss, ich wiederhole mich, aber dieser Aspekt geht gerne vergessen. Wie jedes Jahr geht ein herzliches Dankeschön an unsere treuen Sponsoren. Im Oktober konnten wir nach zwei-

jährigem Unterbruch unser traditionelles «Froni-Essen», als Anerkennung für die Aktiven, wieder durchführen.

Einladung zur Hauptversammlung 2023

Datum: 4. März 2023

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

Traktanden: Die Statutarischen für das Vereinsjahr 2022

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

In eigener Sache

Nach einem beschwerlichen Anfang wurde unsere Website den neuen Bedürfnissen angepasst. Anfangs Juli wurde die neue Mitgliederverwaltung ohne vorherige Mitteilung oder Konsultation seitens des ZV eingeführt. Trotz mehrmaliger Intervention bei den verantwortlichen Personen habe ich leider seit dieser Umstellung keinen Zugriff mehr auf unsere Mitgliederdaten. Das bedeutet für mich, dass ich die neuen Mitglieder nicht begrüssen und auch keine Geburtstagswünsche verschicken kann. Diese Einschränkungen hindern mich sehr stark daran, meine präsidialen Aufgaben korrekt und mitgliederfreundlich zu erledigen. Mit all den in letzter Zeit aufgelaufenen Problemen dreht sich in mir der Gedanke, den Bettel als Präsident hinzuschmeissen.

Nun wünsche ich allen frohe Feiertage und ein glückliches neues Jahr.

Die Motorengruppe

Von Peter Fischer, Gruppenleiter

Für einen sicheren Fahrbetrieb auf der Furka Bergstrecke sind jedes Jahr umfangreiche Unterhaltsarbeiten an der Infrastruktur notwendig. Um diese Arbeiten ausführen zu können, braucht es neben reiner Handarbeit auch Werkzeuge sowie diverse Maschinen und Geräte.



Die DFB besitzt einen umfangreichen Gerätepark mit Schienenschraubmaschinen (sog. Tirefonneusen), Trennschleifer, Schienenbohrmaschinen, Stopfhämmer, Vibrationsstopfer für Schottereinbau, eine MATISA-Stopfmaschine, div. Stromgeneratoren und Kompressoren; insgesamt sind es nahezu 80 Objekte.

Die Mitglieder der Motorengruppe sorgen dafür, dass diese Maschinen gewartet und im Falle eines Defektes repariert und wieder einsatzfähig gemacht werden. Ein paar Beispiele aus vergangenen Wochen zeigen, was anstehen kann, wenn die Geräte, z.B. nach einer Bauwoche, zurückkommen:

- **Tirefonneuse PP35:** Motor startet nicht, Vergaseranschluss abdichten, Distanzringe abdrehen, damit Laufrollen gut drehen, undichten Benzinhahn besorgen und ersetzen.
- **Kleingenerator 1,8 kW:** Startet nicht, Vergaser kontrollieren, neue Ansaugmembranen beschaffen und einbauen.
- **Benzinschlagschrauber CEMBRE:** Benzin tropft heraus, Tank undicht, abdichten ohne Erfolg, neuen Tank beschaffen, einbauen
- **Vibroplatte BELLE:** stellt nach kurzer Zeit ab. Benzinzufuhr gereinigt, Ölniveau ergänzt, Probelauf
- **MATISA-Stopfmaschine:** Hydraulikzylinder undicht, ersetzt aus Reservebestand, Hydraulikventil kann nicht in Neutralstellung fixiert werden: demontiert, Feder ersetzt.
- **Fliehkraftkupplung** greift nicht, Mitnehmerteil flexibel gemacht.



Die Reparaturarbeiten können, dank handwerklichem Geschick meiner Kollegen, im Allgemeinen gut gemeistert werden. Viele der Geräte haben schon zig Jahre auf dem Buckel, weshalb die Ersatzteilbeschaffung oftmals Probleme und einen grossen Zeitaufwand verursacht. Trotzdem nehmen wir die Herausforderung gerne an und freuen uns immer wieder, wenn eine der reparierten Maschinen wieder gute Dienste für die DFB leisten kann

Reisebericht Appenzellerland vom 6. September 2022

Von Hermann Jenni, Reiseleiter

Nach einer gemeinsamen Anreise erwartete uns in Rorschach ein Triebwagen der Appenzeller Bahn mit angehängten offenen Aussichtswagen. Einer davon wurde flugs von uns in Beschlag genommen. Auf der Fahrt ins malerische Biedermeierdorf Heiden genossen wir bei herrlichem Son-



Bilder von
Peter Fischer:

Test der Tirefonneuse
PP35 nach der
Reparatur

Mitarbeiter der Moto-
rengruppe Mitarbeiter
mit Peter Fischer
(Bildmitte)

Ruhepause nach der
Reparatur der Stopf-
maschine Matisa



dampf an der furka aus den vfb sektionen

nenschein die grandiose Aussicht auf das «Schwäbische Meer» und liessen uns den Fahrtwind um die Nase wehen. Leider war die Zeit vor dem Mittagessen zu knapp um noch das Henry-Dunant-Museum zu besuchen.



Bild von
Hermann Jenni:

Die Ausflugsgruppe im
Appenzellerland

Das Essen im Hotel Heiden war ausgezeichnet und wurde uns von einem aufgestellten Team serviert. Weiter ging's mit dem Postauto nach Walzenhausen. Diesen Weg könnte man auch zu Fuss auf dem «Witzweg» zurücklegen, am Ziel mit garantiert gut trainierten Lachmuskeln.

Gleich nach der Ankunft bestiegen wir die Zahnradbahn nach Rheineck. «S'Bähni», wie die Einheimischen sie liebevoll nennen oder auch TGV (Train à Grande Vibration). Aus der 1896 eröffneten Standseilbahn mit Wassergewichts-Antrieb entstand durch einen Umbau im Jahre 1958 die heutige Zahnradbahn, wobei auch das normalspurige Zubringer-Tram zum Bahnhof Rheineck integriert wurde.

Leider musste die Schifffahrt durch das Naturschutzgebiet «Bisewäldli» und Mündungsgebiet des alten Rheins wegen niedrigem Wasserstand ausfallen. Alternativ fuhren wir mit dem Postauto über Thal, Buechtig nach Rorschach, vorbei an Rebbergen und immer wieder mit Ausblick auf den See.

Der krönende Abschluss der Reise bildete der «Stadtlift» in Rorschach, eine Betonskulptur, bestehend aus einem 30 Meter hohen Lift-Turm mit Plattform und einem Verbindungsteg, der die Bushaltestelle HB Süd mit den Perrons der SBB verbindet. Von der Plattform geniesst man die wunderschöne Aussicht auf die Stadt, den See und das Rheindelta.

Zufrieden und mit vielen schönen Eindrücken traten wie die Rückreise an. Ich bedanke mich herzlich bei allen TeilnehmerInnen und freue mich auf den nächsten Ausflug.

Rücktritt von Heinz Mettler

Von Bruno Letter

Nach 16 Jahren oder 950 Einsatztagen hat Heinz aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt eingereicht. Dies ist ihm nicht leichtgefallen, denn er war seit 2008 mit Leib und Seele ein überzeugter DFB-Fronarbeiter.

Foto von
Bruno Letter:

Heinz Mettler bei
der Arbeit

Jedermann, der in Realp Arbeitseinsätze leistet, kennt ihn. Er war die gute Seele im Gleisbaumagazin Bielen. Jederzeit war er bereit das Unmögliche möglich zu machen.

Angefangen hat Heinz im Frühjahr 2008 in einer Zürcher Bauwoche. Offensichtlich sprang das Dampfbahnfieler schon bei seinem ersten Einsatz über. Bereits einige Monate später leistete er einen weiteren Einsatz und half mit, 1'800 Meter Gleisjoche zu demontieren, welche die DFB von der Matterhorn-Gotthardbahn übernehmen konnte. Bei dieser Arbeit hat Heinz erfahren, aus wie vielen Komponenten unsere Gleisanlagen aufgebaut sind. Seinen Einsatz und sein technisches Wissen fiel dem Bauchef auf, so dass er Heinz als ständigen Mitarbeiter gewinnen konnte.

Nachdem ein Mitarbeiter für das Gleisbaumagazin Bielen gesucht wurde, lag es nahe, Heinz für diese anspruchsvolle Aufgabe zu gewinnen. Ein einziger Schnuppertag reichte, um diese Ernennung unter Dach und Fach zu bringen, obwohl die riesige und vielfältige Menge von Gleisbauteile eher abschreckend wirkte! Heinz war pingelig und jedes Stück hatte seinen Platz. Keine Schraube verliess sein Reich, ohne vorher geprüft worden zu sein. Sein Arbeitsplatz im früheren Armeebunker, ohne Tageslicht, war nicht wirklich ein Aufsteller und die konstant tiefe Temperatur und die Feuchtigkeit kein ideales Arbeitsumfeld.

Während acht Jahren versah Heinz auch regelmässig den Dienst als Streckenwärter. Diese Einsätze bei Wind und Wetter summierten sich zu etwa 750 Streckenkilometer. Die Kontrollgänge mit Sack und Pack waren nicht nur körperlich anspruchsvoll, sondern verlangten die volle Aufmerksamkeit. Nebst der Kontrolle der Schienen und Zahnlamellen ist auch der Zustand der Weichen und Zahnstangeneinfahrten zu prüfen. Auch die Beobachtung des umliegenden Geländes gehört zum Pflichtenblatt unserer Streckenwärter. Die Kontrolle der Bachdurchlässe und Rinnen, um Überschwemmungen vorzubeugen, sind weitere wichtige Aufgaben, vom Kontrollgang im Scheiteltunnel ganz schweigen.



Heinz wir danken dir für deine langjährige Freiwilligenarbeit und deinen unermüdlichen Einsatzwillen. Wir wünschen dir und deiner lieben Frau weiterhin alles, alles Gute, so dass ihr viele schöne und glückliche Stunden zusammen verbringen könnt.



Niederlande

VFB Sectie Nederland, Martin Bos, Mesdagstraat 51,
NL-6521 MN Nijmegen, vfb-nederland@dfb.ch

Bunker-Meister Heinz Mettler

Von Gerard Geist, Übersetzung: Peter Westmijze

Bunker sind vielseitig verwendbar. Ursprünglich wurde sie im militärischen Bereich benötigt, etwa als Unterstände für Flugzeuge (die Schweizer verstecken vielerlei Sachen in den Bergen) oder zur Lagerung von Munition. Nach dem Ende des kalten Krieges wurden viele Militärobjekte verlassen und gingen in Privathand über.

Diverse Bunker wurden umgenutzt. Ein Beispiel ist die Reifung vom "Twentschen Bunkerkäse" in ehemaligen Munitionsbunkern im Ort Daarle in den Niederlanden. Durch die ausgezeichnete Isolation ist die Luftfeuchtigkeit konstant und es herrscht ständig eine Temperatur von 15 Grad; das sind ideale Reifungsvoraussetzungen.

Menschen, die es laut mögen, hatten ihre Freude in den ehemaligen Bunkern im deutschen Rheine. Voriges Jahr fand die Polizei 120'000 Kilo illegales und lebensgefährliches Feuerwerk. In der gleichen Anlage wurde auch legales Feuerwerk gelagert.

Düster waren die Geschäfte in den ehemaligen NAVO-Bunkern im deutschen Traben-Trarbach. Die unterirdische Anlage wurde genutzt als Rechnerzentrum mit 400 kräftigen Servern und war verbunden mit dem Darkweb. Das Darkweb ist ein abgeschatteter Teil des Internets, wo die meisten Internetnutzer nicht tätig sind. Hier wird Drogenkriminalität unterstützt, ebenso Falschgeldtransaktionen, Cyberangriffe, Missbrauch von Menschen, Verbreitung von illegalen Fotos usw. Also höchst illegale Aktivitäten.

Der DFB-Bunker

Zum Glück gibt es neben Käsebunkern noch andere gute Anwendungen. Eine davon ist der alte Munitionsbunker neben dem DFB-Depot Realp. Der Bunker ist schon einige Jahre in

Gebrauch als Lager für die DFB und verfügt über einen richtigen Bunkermeister: Heinz Mettler, ein rüstiger Achtziger, der hier Herr und Meister ist. Nichts entgeht seinem scharfen Auge, und wenn jemand Sachen in Unordnung bringt, wird zur Verantwortung gezogen.

Jahrelang war es üblich, dass Material überall am Trasse liegen blieb. Viele Bolzen, Muttern und Ringe gingen verloren, und es fehlten ständig solche Materialien. Im Grunde genommen wäre genügend da, hätte man sie richtig gelagert. Das hat sich aber verändert. Der Weg zum Lagerbunker 'Bielen' ist vielen inzwischen bekannt. Ursprünglich hiess das Munitionslager 'Bielen', selbstverständlich mit einer eigenen Rampe direkt am Gleis für die Umladung von Munition.

Bestens sortiert

Die Materiallagerung ist sehr gut strukturiert. Vorne, in den roten Kisten, lagert der Greifvorrat, alles gut sortiert nach Sorte und Mass. Es ist sehr angenehm, immer die richtigen Materialien zu finden bei Aufgaben am Gleis. Das alles verdanken wir Heinz. Anfänglich vielleicht belächelt, leistet Heinz inzwischen ausserordentlich wertvolle Arbeit.

Wer viele Stück benötigt, stimmt es vorher mit Heinz ab, denn hinten im Bunker gibt es die Kisten mit den übrigen Vorräten. Materialien, die retour kommen, müssen laut Hinweis erst auf die Werkbank gelegt werden, wo Heinz sie überprüft, schmiert und sie dorthin schafft, wo sie gehören. Der vormalige Munitionsbunker hat ein System von vielen Gängen, in denen man sich leicht verirren kann. Zum Glück gibt es einen Plan, der auch die Ausmasse der Anlage zeigt. Also wir sind sehr froh, dass Heinz Mettler den Bunker und die Materiallagerung so gut im Griff hat.

Fotos von
Gerard Geist:

Das Lager Bielen ist
weit verzweigt.

Heinz Mettler in seinem
Reich

Die Laderampe an der
Bahnstrecke





Oberbayern

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

Es muss ja nicht immer das Oktoberfest sein - Info-Stand im MVG-Museum München

Von Siegfried Weber

Nach über einem Jahr Pause konnte sich am 1. und 2. Oktober 2022 bei der 11. Modellbahnausstellung im MVG-Museum wieder die VFB Sektion Oberbayern präsentieren. Trotz gleichzeitigem Oktoberfest kamen zahlreiche interessierte Besucher an den VFB-Stand.

Sektionspräsident Hans Berger, Wilfried Höbel, Jürgen Maier, Jutta Weber sowie der Autor informierten über die einzigartige ehemalige FO-Strecke über den Furka-Pass. Film- und Videoprojektionen und reichlich Informationsmaterial ergänzten die Präsentation. In zahlreichen Gesprächen wurde der Bestandschutz der Strecke, technische Details, geologische Lage, Mitgliederwerbung, Fahrtbuchungen im Internet, Instandhaltungsarbeiten an der Strecke, Rückholaktion der Lokomotiven aus Vietnam, Mitarbeit im Verein sowie bei Interesse die Einsatzmöglichkeit als freiwilliger Helfer erklärt. Besonders wichtig war es, den Gästen zu vermitteln, dass der gesamte Betrieb in ehrenamtlicher Mitarbeit durchgeführt wird. Dafür gab es große Anerkennung, und ab und zu auch

Erstaunen über so viel Begeisterung für die Eisenbahn.

Somit konnte bei vielen Besuchern, denen die Strecke bisher unbekannt war, Interesse geweckt werden und unsere Dampfbahn in Ihre Urlaubsplanung mit einzu beziehen. Auffällig war, dass etliche Gesprächspartner die hohen Fahrpreise in der Schweiz bemängelten, was wiederum Anlass bot, auf die Spar-Angebote der schweizerischen Eisenbahnen, z.B. Swiss Travel Pass, hinzuweisen.

Beide Ausstellungstage waren für die Sektion Oberbayern ein voller Erfolg, zumal die Bereitschaft für eine kleine Spende gegen Abgabe von unterschiedlichen Ausgaben unserer Verbandszeitschrift „Dampf an der Furka“ sehr groß war. Es ist zu hoffen, dass sich evtl. einige Besucher für eine Mitgliedschaft entscheiden mögen. Trotz vieler Gesprächen blieb den Standbetreuern auch Zeit, um die wunderschönen Modelleisenbahnanlagen sämtlicher Spurweiten aller Vereine zu betrachten.



Foto von
Nico Höbel:

Die Crew mit
Nachwuchs



Schwaben

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

Arbeitswoche

Von Bernd Hillemeyr, Baugruppenleiter und Sektionspräsident

Wie in den vergangenen Jahren war die KW 36 die Einsatzwoche für die Baugruppe der Sektion Schwaben. Leider war in diesem Jahr die Zahl der Teilnehmer auf Grund verschiedener Umstände deutlich geringer.

Zur Tradition gehört auch ein Ausflug am Sonntag vor der Arbeitswoche. Von Realp ging die Fahrt über Göschenen und Schwyz zur Talstation der neuen Stoosbahn, der steilsten Standseilbahn der Welt. Auf Grund der besonderen Konstruktion bleibt der Boden in den Kabinen aber bei der Fahrt hinauf nach Stoos immer waagrecht.

Der Sessellift brachte uns dann weiter hinauf zum Fronalpstock. Von den Aussichtsterrassen hat man einen herrlichen Rundblick nicht nur über den Vierwaldstättersee. Der Ausblick ist einfach überwältigend. Vom gemütlichen Panoramaspazierweg auf dem Fronalpstock-Gipfel boten sich immer wieder neue Ausblicke. Mit dem Sessellift



ging es wieder hinunter nach Stoos und weiter mit der Seilbahn nach Morschach. Bus und Bahn brachten uns dann zurück nach Realp.

Der Baueinsatz unserer Sektion begann am Sonntagabend mit der obligatorischen Einweisung und Besprechung der anstehenden Arbeiten. Haupteinsatzort war der Scheiteltunnel.

Für die weiteren Planungen zur Sanierung des Scheiteltunnels benötigen die Geologen noch Erkenntnisse über den Bereich unter den Gleisen. Dazu mussten an vorgegebenen Stellen Sondierschlitze über die gesamte Breite erstellt werden. Die Grabung zwischen den Schienen war wegen des angetroffenen Materials teils sehr mühsam. Da wir auch kein Fahrzeug zur Verfügung hatten, musste das gesamte Werkzeug samt Lampen und Stromkabeln von uns zu den einzelnen Stellen gebracht werden, die sich über den gesamten Tunnel verteilten.

Am Mittwoch stand uns dann ein Triebfahrzeug zur Verfügung, so dass wir mit dem Gerüstwagen in den Scheiteltunnel einfahren konnten und als Vorbereitung für die Spritzbetonarbeiten die notwendige Armierung aus Baustahlmatten an den Tunnelwänden und der Decke montieren konnten. Donnerstag und Freitag nutzten wir die Pausen im regulären Zugbetrieb, um die Tunnelwände für die anstehenden Spritzbetonarbeiten zu reinigen.

Während der ganzen Woche war ein fachkundiger Kollege an verschiedenen Weichen beschäftigt, um dort kleinere und auch größere Probleme zu beseitigen. Insbesondere bei der Weiche am Verbindungsgleis in Realp erwiesen sich Arbeiten als viel aufwändiger als ursprünglich angenommen. Aber am Ende war auch hier alles wieder in einem einwandfreien und betriebs sichereren Zustand.

Die Woche hat wieder gezeigt, dass die Sektion Schwaben eine sehr leistungsfähige und umfassend einsetzbare Baugruppe hat. Trotz der diesmal geringen Teilnehmerzahl wurde durch den großen persönlichen Einsatz der Teilnehmer eine tolle Leistung zur vollsten Zufriedenheit der Bauabteilung erbracht.

Vielen Dank auch von meiner Seite als Baugruppenleiter und Sektionspräsident für die Mitarbeit und den Teamgeist.

Fotos von
Bernd Hillemeyr:

Nacharbeiten an Weiche
Verbindungsgleis

Reinigung der Tunnelwände



Section Romandie

Voyage à Bruxelles

Par HerrW Von Stadt

Compte rendu de la visite de la section Romandie à la Mission Suisse auprès de l'UE, à Bruxelles, et des visites ferroviaires associées.

Vendredi 23 septembre 2022

L'arrivée des participants s'est faite comme prévu au programme et à 19 heures nous étions accueillis par la mission Suisse. C'est Alexander Renggli, Chef adjoint, qui nous a expliqué le fonctionnement et l'utilité de cette Mission. Ses explications claires avec un diaporama illustrant chacun des chapitres nous a permis de mieux comprendre l'utilité de la présence Suisse auprès de l'UE. Vers 19h30, un apéritif dinatoire a conclu cette conférence.

Samedi 24

Lever à 08h00 pour un départ à 09h15 par le tram afin de visiter le musée ferroviaire qui a fait suite à l'ancienne gare de Schaerbeek. La visite très détaillée d'engins moteurs a duré deux heures et nous étions répartis en deux groupes. Ce musée particulier a été conçu par un homme de théâtre qui voulait solliciter trois de nos cinq sens que sont la vue, l'ouïe et le toucher. Belle réussite avec une particularité - la maison d'un garde barrière située auparavant sur le site a été incluse dans l'ensemble des quatre bâtiments, après avoir été réhabilitée.

Nous sommes ensuite transportés par un ancien tram dans lequel nous déjeunons jusqu'au dépôt où se trouve un musée...des transports urbains! Et quel musée! De la traction hippomobile jusqu'à l'électricité. Il y a même une curiosité avec la présentation d'un système d'alimentation par le sol datant de 1908, des pionniers! Nous assistons également à des mouvements de matériel, car ce Musée est resté un dépôt de quatre voies en activité. Nous avons également bénéficié d'une promenade sur une autre ligne au milieu d'un parc boisé. Puis nous avons regagné l'hôtel au moyen d'un tram dont le terminus était souterrain, comme le métro.

Dimanche 25

Lever tôt à 06h30 car la journée sera longue! Départ à 07h45 en gare Centraal, contournement par le Nord de Bruxelles, puis direction Ciney, vers le Sud-Est. Arrivée à destination vers 10h00 et surprise! Personne en gare pour nous guider! Franck, qui est notre guide en lieu et place de Paul, ne s'inquiète pas trop et quelques minutes plus tard, nous voyons apparaître l'automotrice 4602 qui est un «Brossel» de 1939. L'association du Bocq en possède un second, immatriculé 4506. La ligne était jadis parcourue par des trains de voyageurs, qui drainaient une

clientèle d'ouvriers travaillant dans les nombreuses carrières de la région; de même, le trafic marchandises, non négligeable, était essentiellement généré par les carrières et l'approvisionnement des villages en matières premières. Il connut son apogée au début des années cinquante. Le chemin de fer transportait également le lin, les betteraves, et l'eau de Spontin !

Cette ligne 128, à simple voie normale de 21 km, a été construite par tronçons entre 1898 et 1907 et transportait jusqu'en 1960 principalement des matériaux de construction -desserte des carrières de la Rochette à Spontin- mais également des voyageurs. L'altitude au départ de Ciney est de 241m. le point le plus haut est à 255m. celle du bout de de la ligne, à Yvoir est de 100m. C'est en 1992 qu'une association a été créée pour sauvegarder ce patrimoine. Petit à petit le nombre de volontaires et de membres a grandi pour arriver à 2000 en 2003! Le bon entretien du matériel et de la voie a permis aux autorités de faire passer la vitesse autorisée de 25 à 40 km/h.

La ligne comporte 12 points d'arrêt et le parcours actuel dure environ deux heures. Il reste encore une dizaine de kilomètres à réaménager pour aboutir à Yvoir. À partir de la gare de Dorine Durnal, le propriétaire a formé le projet de réhabiliter la voie étroite qui conduisait aux carrières, afin de faire revivre les activités d'antan. L'automotrice 4506 -un «Brossel» de 1939 est en stationnement à la gare de Spontain.

Pour ce parcours, nous avons une voiture restaurant. La traction est faite par une paire de locomotives Diesel qui encadre le convoi, ainsi que d'une voiture énergie et une autre pour la cuisine...Nous voici à Purnode où le convoi marque un arrêt. Nous avons eu le temps de déguster l'apéritif et l'entrée et nous descendons du train pour voir et photographier l'alignement de la ligne avec trois tunnels et deux ponts en enfilade, mais oui! Puis nous remontons à bord et le plat de résistance nous attend, suivi du dessert et d'un café. Le tout accompagné de vin rosé ou rouge. Ce retour se fait en rampe car le point haut de la ligne se situe quasiment à Ciney. Le train tout entier roule jusqu'à Ciney et nous retrouvons les voies de la «grande ligne»! Le retour se fait «par le Nord» et nous arrivons à vers 17h30 en gare de Bruxelles Centraal. Florian nous quitte car son devoir l'appelle et il rentre courageusement en Suisse où il arrivera tard à Genève.

Lundi 26

Réveil normal vers 08h00 en ce début de semaine pour nous rendre à Bruxelles Zuid afin de rallier la Suisse, par Köln et Basel. Excellent voyage et découvertes locales, avec la ligne du Bocq, magnifiquement restaurée par les bénévoles, tout comme sur la ligne de la Furka, l'altitude en moins.



Unser Archivbild zeigt einen Baueinsatz zur Reinigung der Wassergräben oberhalb von Gletsch im Jahr 1999. Die Baugruppe war mit dem Xmh 1/2 «Toni» unterwegs, dem ersten selbstfahrenden Fahrzeug der DFB. Links erkennt man noch klein den Rhonegletscher. Ein Jahr später fuhren hier wieder Dampfzüge durch bis nach Gletsch (jw).

Impressum:

Herausgeber/Verlag:
VFB Verein Furka-Bergstrecke
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
SFB Stiftung 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
Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,
mark.theiler@dfb.ch
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,
philipp.kraehenmann@dfb.ch
Pepi Helg (Stiftung Furka-Bergstrecke)
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,
Postfach 1, 3998 Reckingen VS,
Tel. +41 (0) 848 000 144, sekretariat@dfb.ch

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

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

Abonnement: CHF 35.– /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:
¼ Seite CHF 300.–
½ Seite; CHF 500.–
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.

Mehr Erlebnis in der Saison 2023



Raclette und Brunch 2023

29. Juni bis 2. Juli 2023
20. bis 23. Juli 2023
17. bis 20. August 2023
21. bis 24. Sept. 2023
(im Büffetwagen des
Dieselzuges)

Erlebnis in der «Premium-Klasse»

Komfortreise im Salon-
abteil «Premium 1.Klasse»,
persönliche Betreuung,
unterwegs Verpflegung
mit regionalen Spezialitäten
und mehr.

Gastronomie an der Furka

Verpflegung im neuen
Bistro am Bahnhof Realp
oder in unserer Büffet-
Gaststätte in der Station
Furka. Für Gruppen auch
in der Wagenremise Realp.

Das ideale Weihnachtsgeschenk



Jubiläum «30 Jahre Wiedereröffnung der Strecke Realp–Furka»

25. / 26. August 2023

Dampfbahn-Fest in der
Station Furka und Einweihung
der Lok HG 4/4 Nr. 708

