



Mitgliederausweis 2024 mit Rechnung für Jahresbeitrag liegt bei



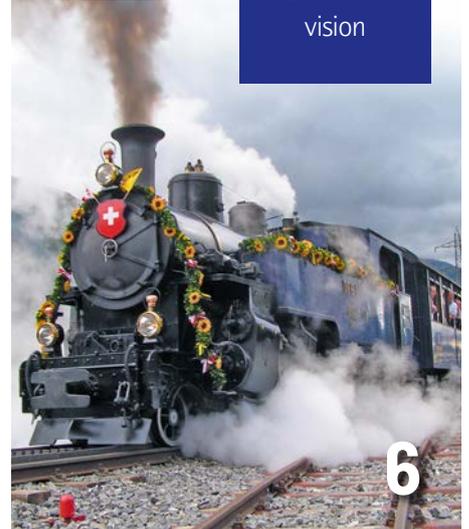


Fahrt über den  
Oberalppass



4

Eine  
Zukunfts-  
vision



6

Aus der Stiftung

13



Lokporträt  
der Moyse

12

Dank an  
Peter Riedwyl



11



Actuel dès 23



Sektionen ab 28

Impressum 39

Redaktionsschluss

Ausgabe 2/2024 26.04.2024

Erscheint Anfang  
Juni

Ausgabe 4/2024

11.10.2024

Erscheint Mitte  
November

Ausgabe 3/2024 26.07.2024

Erscheint Ende  
August

Ausgabe 1/2025

10.01.2025

Erscheint Mitte  
Februar



Foto von Ruedi Traub:  
Oberwald im Schein  
der winterlichen  
Abendsonne.

Photo de Ruedi Traub:  
Oberwald sous le soleil  
du soir hivernal.

## Editorial

Von Julian Witschi, Redaktionsleiter

Zum neuen Jahr 2024 hat das „Dampf an der Furka“ eine neue Redaktionsleitung erhalten. Ruedi Traub (Jahrgang 1942) hat das Amt als Chefredaktor abgegeben. Er hat die Redaktion während über 14 Jahren seit Heft 4/2009 geführt.

Ruedi Traub wurde als passionierter Berggänger Mitglied des SAC, produzierte für die Sektion Manegg das Cluborgan und kam zufällig zur Furka-Bergstrecke. Bei einer Bekannten blätterte er im DadF und sah den Artikel „Neuer Redaktor gesucht.“ Der Rest ist Geschichte. Ihm war es immer ein grosses Anliegen, die Menschen der Dampfbahn in den Mittelpunkt zu rücken und rundherum den Leserinnen und Lesern auch die Furkaregion näher zu bringen. So verfasste er nicht nur Wandertipps, sondern auch zahlreiche Rezepte mit lokalen Spezialitäten, immer zuerst selber ausprobiert.

Im Namen der Redaktionskommission danke ich Ruedi herzlich für seinen langjährigen Einsatz für das Heft und die Furkabahn mit tausenden von Mails und Telefonaten, unzähligen Fronarbeitsstunden für das Redigieren und Schreiben sowie für die Geduld, wenn es wieder einmal ein Gestümm gab. Merci Ruedi!

Ich bin froh, dass er uns als Redaktor erhalten bleibt. Denn auch jetzt gilt: „Neue Redaktorinnen und Redaktoren gesucht!“ Als Vorsitzender der Redaktionskommission übernehme ich in Absprache mit den Herausgebern die Redaktionsleitung und danke für das Wohlwollen und die Unterstützung.

Einen Wechsel gab es auch an der Spitze der Stiftung. Mehr dazu in diesem Heft. Ebenso lesenswert ist die Vision von VFB-Präsident Peter Lerch zur Weiterentwicklung des Vereins. Und in der Heftmitte findet sich mit dem Souvenirinserat ein schönes Poster der Dampffahrt über den Oberalppass.

Pour la nouvelle année 2024, la rédaction du „Dampf an der Furka“ a une nouvelle tête. Ruedi Traub (né en 1942) a quitté son poste de rédacteur en chef. Il a dirigé la rédaction pendant plus de 14 ans, depuis le numéro 4/2009.

Ruedi Traub, montagnard passionné, était membre du CAS; il produisait, pour la section Manegg, l'organe du club, et est tombé par hasard sur la ligne sommitale de la Furka. Feuilletant le DadF chez une connaissance, il a vu l'article „On cherche un nouveau rédacteur“. Le reste, c'est de l'histoire. Il a toujours voulu mettre au centre les hommes et les femmes du chemin de fer, et faire mieux connaître la région de la Furka aux lecteurs et lectrices. C'est ainsi qu'il n'a pas seulement rédigé des itinéraires de promenade, mais aussi d'innombrables recettes de spécialités locales, toujours après les avoir essayées lui-même.

Au nom de la commission de rédaction, je remercie chaleureusement Ruedi pour son long engagement en faveur du magazine et du chemin de fer de la Furka, avec des milliers de courriels et d'appels téléphoniques, d'innombrables heures de travail bénévoles pour la rédaction et l'écriture, et sa patience chaque fois qu'il y avait „avis de tempête“. Merci Ruedi!

Je suis heureux qu'il nous reste en tant que rédacteur. Car maintenant aussi: „On cherche de nouveaux rédacteurs et rédactrices!“ Comme président de la commission de rédaction et en accord avec les éditeurs, je reprends la direction de la rédaction, et vous remercie pour votre bienveillance et votre soutien.

Changement aussi à la tête de la Fondation. Plus d'infos dans ce cahier. A lire aussi: la vision de Peter Lerch, président de l'ALSF, sur le développement de l'association. Et, au milieu du cahier, un beau poster du train à vapeur au col de l'Oberalppass.

Titelbild von  
Franz Geisser:  
Die FO4 in meterhohen  
Lawinenschneewänden.

Photo de couverture  
de Franz Geisser:  
Le convoi passe au  
travers de l'avalanche.



Fahrt über den Oberalppass nach Disentis

# DFB-Dampfzug unterwegs in fremdem Gebiet

Von Mark Theiler, DFB

*Am letzten Oktober-Wochenende 2023 ist ein DFB-Dampfzug zweimal in einem unüblichen Gebiet unterwegs gewesen. Zwei fast ausgebuchte Sonderfahrten führten von Realp nach Andermatt und von dort über den Oberalppass nach Disentis sowie zurück.*

Das Interesse war nicht nur von Seiten der Passagiere gross. An mehreren Stellen entlang der Strecke warteten Dutzende von Fotografen und Filmern auf den vorbeifahrenden Zug. An einer Stelle oberhalb Andermatt wurde der Dampfzug von 30 bis 40 Fotografen oder Filmern ins Visier genommen.

Kaum war der Zug vorbei, hetzte die Schar mit Autos weiter zum nächsten idealen Punkt. Hatte sich ein vorausfahrender Fotograf eine schöne Position gesichert, hielten sofort mehrere weitere auch dort an. So genannte Geheimtipps für besonders eindrückliche Aufnahmen existierten nicht. Solche Stellen waren im Gegenteil umso beehrter.

## Prächtiges Herbstwetter

Vor allem am Samstag war das Herbstwetter ideal. Die gelb-gefärbte Landschaft, die schwarze Dampflok, die roten Wagen und die weisse Dampffahne ergaben schöne

Kontraste. Auch die Steinbogen-Viadukte bei Dieni und Sedrun waren begehrte Sujets, wenn der Zug darüberfuhr. Entlang der Strecke hatten die Verantwortlichen eine Infrastruktur aufgebaut, um die Lok mit Wasser und Kohle zu versorgen.

Die Feuerwehr-Fahrzeuge, die den Zug zwecks Nachfüllen von Wasser begleiteten, hatten auch noch eine andere Aufgabe. Diese bestand darin, zu beobachten, ob beim Funkenwurf der Dampflok nicht Flurbrände entstehen. Und prompt kam es bei der Rückfahrt am Samstag zu einer solchen Situation. Zwischen Dieni und Tschamut musste die lokale Feuerwehr eingreifen, was einen kurzen Streckenunterbruch zur Folge hatte.

## Weitere Fahrten

Die Auslastung von nahezu 90 Prozent ist umso erstaunlicher, als dass für die Fahrten keine Werbung gemacht wurde. Bereits denkt man bei der DFB über eine Neuaufgabe im Dezember 2024 oder im Januar und Februar 2025 nach.

Probleme mit Flurbränden dürfte es bei dieser Fahrt durch die Winterlandschaft nicht geben, höchstens solche, welche die Infrastruktur betreffen, ist doch der Oberalppass im Winter für den motorisierten Verkehr geschlossen.





Foto von  
Fabian Schelbert:

In schneller Fahrt gehts talwärts über das Val Bugnei-Viadukt bei Sedrun.

Fotos von Mark Theiler:

Passagiere im Stile der 1930er Jahre lauschen gespannt den Erläuterungen des Fachmanns.

Zwischenstopp auf dem Oberalp-Pass. Hier galt es nicht nur die Lok mit Wasser zu versorgen, sondern auch die ordentlichen MGB-Züge vorbeizulassen.

Der Dampfzug wartet im Bahnhof Andermatt auf die Freigabe der Strecke hinauf zur Oberalp-Passhöhe.





## Jubiläum des VFB

# Eine 40-jährige Erfolgsgeschichte – und wie geht es weiter?

Von Peter Lerch, Präsident VFB

*Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) konnte am 3. Dezember 2023 sein 40-jähriges Bestehen feiern. Zum Abschluss der Jubiläumsserie im „Dampf an der Furka“ schaut VFB-Präsident Peter Lerch auf die nötige Weiterentwicklung des Vereins.*

Der Verein Furka-Bergstrecke hat eine vierzigjährige Erfolgsgeschichte hinter sich. Die riesigen Anstrengungen von tausenden von Helfern aus der ganzen Schweiz und dem Ausland und von unzähligen Spenden aus der ganzen Welt tragen Früchte: Es konnte nicht nur der Abbau der Strecke verhindert werden. Vielmehr gelang es, die Strecke in Etappen wieder in Betrieb zu nehmen.

Seit 1992 gibt es öffentliche Fahrplanfahrten auf dem Abschnitt Realp – Tiefenbach, seit 1993 Realp – Furka Station und seit 2000 Realp – Gletsch. Die gesamte Strecke bis Oberwald steht seit 2010 für unvergessliche Fahrerlebnisse in einer einzigartigen Hochalpenlandschaft dem breiten Publikum zur Verfügung.

### Spektakuläre Rettung

Die Pioniere der ersten Stunde haben nicht nur den Wert der Strecke sofort erkannt. Sie hatten auch einen goldenen Riecher für den Betrieb: Zugkompositionen aus der Gründerzeit sollten auf der Strecke verkehren. Und das hiess auch: Dampflokomotiven. Was gab es da naheliegenderes, als die ursprünglich auf der Strecke fahrenden Loks zu reaktivieren!

Naheliegend? Ganz im Gegenteil. Die alten Dampfloks der Furka Oberalp Bahn (FO) rosteten im vietnamesischen Urwald dahin. Beschädigt vom Krieg, waren sie nur teilweise witterungsgeschützt abgestellt worden. In der weltweit einmaligen Aktion Back to Switzerland wurden vier FO-Loks und zwei in der Schweiz produzierte Vietnamloks für die Nachwelt gerettet. Vier der sechs zurückgeholten Dampflokomotiven sind wieder in Betrieb oder stehen unmittelbar vor der Inbetriebnahme.

Und wo kommen die schönen Wagen her? Die Sektion Aargau des VFB macht's möglich. Zunächst konnten Wagen der Brünigbahn gekauft und revidiert werden. Diese blauen Wagen stehen heute noch im Einsatz. Mehr und mehr konnten auch historische Wagen der FO und der Brig Visp Zermatt Bahn (BVZ) erworben und nach der erfolgreichen Revision in Aarau als rote Wagen eingesetzt werden. Der Wagenpark sprengt bald die Kapazität der Wagenremise Realp, welche dank der Spendenaktion der gleichen Sektion Aargau des VFB finanziert wurde.

### Vier Organisationen

Die Pioniere hatten auch gute Visionen für den tragfähigen Betrieb: Sie gründeten zunächst die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB). Diese zeichnet bis heute im Wesentlichen verantwortlich für den Betrieb und hat mit ihrem Aktienkapital zur erfolgreichen Wiederinbetriebnahme der Strecke beigetragen.

Die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) schliesslich, eine Grün-





derung auf Initiative der DFB, sorgt zusammen mit dem VFB für die Finanzierung des baulichen Unterhalts der Strecke. Die SFB vermittelt zudem die Spenden für die Aus- und Neubauprojekte wie die Lokwerkstatt und -remise Realp oder die Revision der Vietnamloks.

Mit den Dampflokkfreunden Furka-Bergstrecke (DLF) besteht eine weitere Organisation, welche vom legendären "Furka-Virus" befallen ist. Der Verein DLF kümmert sich um die Finanzierung des Grossunterhalts der Lokomotiven und engagiert sich für den Erwerb einer neuen Lokwerkstätte in Uzwil.

Die Bahn an der Furka-Bergstrecke ist insgesamt erfolgreich unterwegs! Sie macht Freude bei Jung und Alt, sowohl an den rund 60 Betriebstagen wie auch an den 300 weiteren Tagen im Jahr. Wie ein grosser Strauss duftender Rosen zaubert die Furka-Bergstrecke ein Strahlen auf die Gesichter und in die Seelen der Menschen. Sie vermag derzeit rund 30'000 Herzen zu erfreuen, sei es als Fahrgast, Vereinsmitglied, Freiwilliger oder Sponsor. Hinzu kommen die Herzen von zehntausenden von Zaungästen an Furka- und Grimselfass und in den Medien.

### Potenzial noch nicht ausgeschöpft

Ist damit das Potenzial der Furka-Bergstrecke ausgeschöpft? Geht es in den nächsten Jahrzehnten höchstens um das Halten des Erreichten? Oder gibt es Möglichkeiten, viel mehr Herzen für die Furka-Bergstrecke zu begeistern sowie Gesichter und Seelen zum Erstrahlen zu bringen?

Für den Autor dieser Zeilen ist klar: Die Furka-Bergstrecke beinhaltet noch sehr viele Chancen. Er wünscht der heutigen und der künftigen Furka-Bergstrecke-Gemeinschaft,

dass sie diese Chancen erkennt und nutzt. Was gibt es schöneres als ein Strahlen im Gesicht und im Herzen eines Menschen? Hierfür lohnt sich der persönliche Einsatz! Wie könnte es denn in vierzig Jahren aussehen? Hier ein fiktiver

### «Auszug aus dem Jahresbericht 2063 der Gruppe Furka-Bergstrecke (GFB)

*Im vergangenen Jahr konnte nun auch die HG 3/4 Nr. 3, die wir seit Jahren während des Sommers von der Blonay-Chamby-Bahn einmieten, als letzte der neun eingesetzten Dampflokomotiven mit einer Brennstoffzelle ausgerüstet werden. Auch diese Lok kann damit – wie unsere alten Loks HG 2/3 Nr. 6 und 7, HG 3/4 Nr. 1, 4, 8 und 9 sowie HG 4/4 Nr. 704 und 708 – unabhängig von der Waldbrandsituation auf unserer gesamten Strecke zwischen Oberwald und Realp eingesetzt werden. Mit diesem Umbau kann die Lok der BC nun auch wieder regelmässig zum Einsatz kommen, nachdem das BAV ihren Einsatz aus Umweltschutzgründen auf 10 Tage pro Jahr beschränkt hatte.*

*Die neunte Lok erlaubt das Aufrechterhalten des bisherigen, bewährten Sommerbetriebskonzepts mit zehn Zugsparen im zwischen Realp und Oberwald. Unsere Kundschaft schätzt nicht nur die Verpflegung auf den Zügen, sondern auch die Möglichkeit, die Fahrt jederzeit an einer unserer attraktiven Stationen Rhonequelle, Gletsch, Muttbach, Furka und Tiefenbach für eine oder mehrere Stunden zu unterbrechen. Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich Tiefenbach mit dem vor vier Jahren eingeweihten Schräglift zum Hotel Tiefenbach sowie Muttbach, wo sich die Zusammenarbeit mit dem Hotel Belvédère und der Pferdekutschenbetrieb Muttbach-Belvédère immer besser auszahlen.*



Fotos: DFB-Archiv

Oft lagen grosse Steine im Weg – oder wurden gelegt

Aus solchen Schrotthaufen...

...wurden solche Schönheiten



Nach wie vor grosser Renner ist Gletsch. Das Hotel Glacier du Rhone und das blaue Haus sind fast über die ganze Saison ausgebucht. Die Gartenbahn für Kinder sowie das Zentrum für historische Schmalspureisenbahnen mit der Gletschervorlandbahn in 750 und 1000 mm Spurweite (Dreischienengleis) begeistern Jung und Alt, nicht nur aus dem Waldenburgerthal, sondern aus ganz Europa, ja der ganzen Welt. Weiterhin überragt die Station Furka alle unsere Standorte, sowohl hinsichtlich Ein- und Ausstiegs wie auch hinsichtlich Umsatzzahlen. Der Sessellift auf die Passhöhe, welcher vor dreissig Jahren in Betrieb ging, trägt entscheidend zu diesem Ergebnis bei. Er war zusammen mit der Möglichkeit des führunglosen Autoverlads der Schlüssel zur Aufnahme der Furka-Bergstrecke ins öV-Netz und zum markanten Rückgang des Motorfahrzeugverkehrs über die Passstrasse.

Die ganze, 140 tägige Sommersaison ausgebucht und damit der ganz grosse Schlager der Saison war erwartungsgemäss der neu eingeführte, täglich verkehrende Montreux-Glacier-Express. Dieser wurde möglich, nachdem für den Normalspurabschnitt Zweisimmen-Interlaken eine innovative Lösung gefunden wurde (vgl. ausführlicher Beschrieb im Dampf an der Furka 2-2062). Die Dampffahrten über die Furka-Bergstrecke werden ebenso geschätzt wie die Übernachtung im Glacier du Rhone und die Fahrten mit den Pullman- und Mitteleinstiegswagen sowie den Loks HGe 4/4 Nr. 15, 16, 32 und 36. Das Bahnerlebnis sucht sowohl westlich unserer Strecke (Montreux-Gstaad-Zweisimmen-Interlaken-Meiringen-Oberwald) wie auch östlich davon (Realp-Oberalp-Chur-Prättigau-Davos-Filisur-Samedan-Poschivao) weltweit seinesgleichen!

Der Sommerbetrieb auf der Furka-Bergstrecke wird von der Betriebszentralen in Realp sowie den Stützpunkten Oberwald und Gletsch geleitet, wo sich grosse Kundenzonen und ausgedehnte Kinderspielflächen befinden. Der Stützpunkt Oberwald erlebt seit der Inbetriebnahme der Grimselbahn im Jahr 2029 einen permanenten Aufschwung. Kreuzungsmöglichkeiten bei allen Haltestellen sowie den Kreuzungstellen Wiisslöh, Sidelenplänggetli und Rufi erlauben den mit Linienleitern gesicherten Betrieb.

Weiterhin auf Erfolgskurs sind wir mit dem Winterdampf im Goms. Mittlerweile verkehren wir dort mit 8 Zugpaaren im Stundentakt zwischen Fiesch und Rhonequelle. Unsere Züge, welche im vergangenen Jahr an 110 Betriebstagen verkehrten, werden dank den Halten in Niederwald, Reckingen, Münster und Oberwald von der Dampfbahngemeinschaft ebenso sehr geschätzt wie von Wintersportbegeisterten.

Der Frühlings- und der Herbstbetrieb von je 30 Tagen zwischen Oberwald und Gletsch verlängert die Fahrsaison der GFB auf nahezu 11 Monate. Er verlängert die Saison in Gletsch auf über 6 Monate und ist bevorzugter Zeitraum für Stille suchende Gäste.

Die vor knapp vierzig Jahren eingeleitete Reorganisation der Gruppe Furka-Bergstrecke trug wesentlich zu den Erfolgen der letzten Jahrzehnte bei. So deckte der Betrieb letztes Jahr über 61.3 % der Betriebskosten. Rund zwei Drittel der über 300'000 geleisteten Arbeitsstunden pro Jahr wurden von über 1000 Freiwilligen geleistet. Diese Furkabesessenen, angeleitet und unterstützt von 50 Festangestellten, sind allesamt Aktivmitglieder des Vereins, der mittlerweile über 10'000 Mitgliedern in den bekannten 21 regionalen und den 6 technischen Sektionen umfasst. Von den über 2000 Gönnern der Stiftung, die sich je mit jährlich über 2000 Franken an der Deckung der Betriebskosten beteiligen, sowie von Bund, Kanton Uri und Kanton Wallis wird das verbleibende Defizit von rund 17 Mio. des gesamten Betriebsaufwands von 51,3 Mio. getragen.

Die GFB kann sich nach den Jahrzehnten der Konsolidierung in nächster Zeit neuen Zielen zuwenden. Eine Strategieguppe wird sich darüber beugen und im kommenden Jahr ihre ersten Überlegungen präsentieren.»

Ja, wenn das keine Zukunftsperspektive ist! Die Realität in 40 Jahren wird wohl kaum diesem fiktiven Jahresbericht 2063 entsprechen. Die Furka-Bergstrecke-Gemeinschaft hat aber sehr wohl die Möglichkeit, noch sehr viele zusätzliche Herzen zu erfreuen und hunderttausende von Gesichtern jährlich mehrfach zum Strahlen zu bringen. Hierfür lohnen sich gemeinsames Mitdenken, Zupacken und Mitfinanzieren in jeder Hinsicht!"

### Reformen unumgänglich

Damit Visionen zur Zukunft der Furka-Bergstrecke und unseres Trägervereins Wirklichkeit werden können, sind Reformen in unserer Vereinsstruktur unumgänglich. Dabei geht es nicht um den Vereinszweck, der im Wesentlichen die folgenden Aufgaben beinhaltet:

- Finanzielle Unterstützung der DFB AG
- Unterstützung der DFB AG mit Arbeitsleistungen
- Öffentlichkeitsarbeit und Werbung in der Breite

Zur Bewältigung dieser Aufgaben benötigen wir eine schlagkräftige Organisation, welche erlaubt:

- den Generationenwechsel bei den Mitgliedern zu vollziehen und die Mitgliederzahl zu erhöhen;

Fotos: DFB-Archiv

...aber immer ging's  
voran.

Es braucht beides: den  
Blick zurück und den  
Blick nach vorn



- eng innerhalb des VFB und mit den Partnerorganisationen zusammenzuarbeiten;
- Partnerorganisationen in gegenseitigem Einvernehmen in den VFB integrieren zu können.
- Sicherstellung des Datenschutzes und des Datenaustauschs innerhalb des VFB sowie mit den Partnerorganisationen.

Im Zuge der angedachten Statutenrevision sollen die folgenden Massnahmen dazu beitragen, die Schlagkraft des VFB zu erhöhen:

- Klare Definitionen der Mitgliederarten sowie der Aufgaben von Sektionen und Zentralverband bei der Werbung, der Betreuung und dem Austritt der Mitglieder;
- Festlegen der Anforderungen an bestehende und allenfalls zusätzliche Sektionen sowie des Vorgehens, falls eine Sektion diese Anforderungen nicht mehr erfüllt

Insgesamt sollen die Statuten in jenen Teilen angepasst werden, wo ein Handlungsbedarf gegeben ist. Ein völliges Umpackeln der aktuellen Statuten scheint nicht erforderlich. Vielmehr erlaubt die angepasste Struktur des VFB sehr wohl, die Herausforderungen zu erfüllen, welche sich im Sinne einer Vision über die Furka-Bergstrecke ergeben, wie sie eingangs dargelegt worden ist.

(Dieser Artikel basiert auf einem Beitrag im Jubiläumsbuch 40 Jahre VFB.)

## Mitgliederrechnung 2024

Mit der ersten Ausgabe unseres Vereins- und Kundenmagazins "Dampf an der Furka" erhalten die Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB) wie gewohnt die Jahresrechnung und den Mitgliederausweis 2024. Damit erhalten sie, neben jährlich vier Ausgaben des vorliegenden Magazins mit Neuigkeiten rund um die Furka 20 Prozent Rabatt auf Leistungen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. Und sie unterstützen den Dampfbahnbetrieb an der Furka substantziell. Herzlichen Dank für die Unterstützung als Mitglied des VFB, das allenfalls auch Freiwilligenarbeit leistet und den Mitgliederbeitrag des VFB aufrundet.  
Peter Lerch, VFB-Präsident



## Aus der Stiftung

# Neuer Abschnitt für die Furka-Bergstrecke

Von Andreas Kleeb, Präsident des Stiftungsrates

*Im Jahr 2023 verabschiedeten sich fünf verdienstvolle Persönlichkeiten altershalber aus dem Stiftungsrat der Furka-Bergstrecke.*

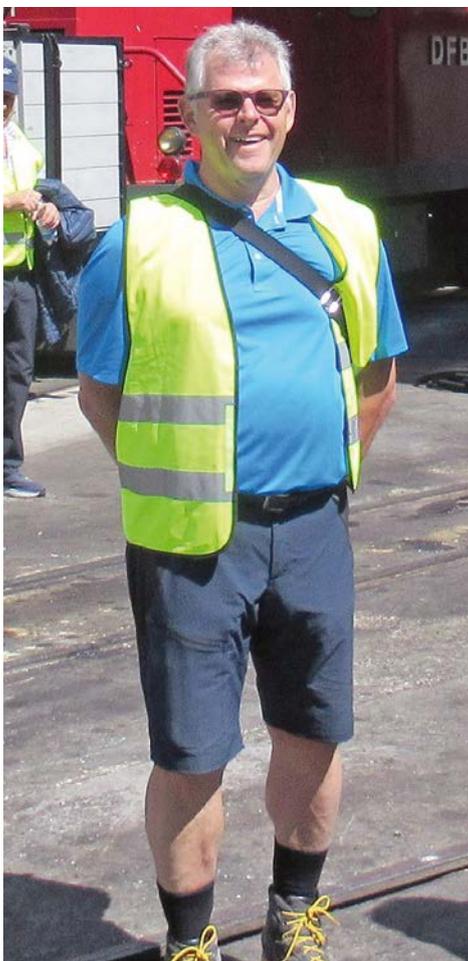
Peter Riedwyl, der langjährige Präsident, Jörg Wiederkehr, Franz Kissling, Heinz Schaller und Hans Meiner hinterlassen ein beeindruckendes Erbe, geprägt von Engagement und Hingabe.

Als Antwort auf diese Veränderungen wurden frühzeitig neue Gesichter in den Stiftungsrat berufen. Mit Beginn des Jahres 2024 nimmt der Stiftungsrat eine neue Form an, angeführt von Andreas Kleeb neu als Präsident. Franz Mattig behält die Position des Vize-Präsidenten, während Josef Hamburger, Peter Amacher (Vertreter der DFB) und

Bernd Hillemeyr (Vertreter VFB) das Gremium vervollständigen.

Diese Veränderungen markieren einen Meilenstein für die Stiftung Furka-Bergstrecke. Dies vor dem Hintergrund der grossen operativen, baulichen und schliesslich auch finanziellen Herausforderungen an der Furka. Die Erfahrung der alten Garde wird durch frische Perspektiven und Ideen ergänzt, die Zusammenarbeit zwischen DFB, SFB und VFB intensiviert und gemeinsam werden sie das technologische Erbe der Dampfbahn an der Furka weiterhin pflegen und vorantreiben.

Wir sind gespannt auf die kommenden Kapitel dieser faszinierenden Reise und danken den scheidenden Mitgliedern für ihren unermüdlichen Einsatz.



Fotos von  
Bernd Hillemeyr:

Der neue Stiftungsratspräsident Andreas Kleeb.  
Hans Meiner, einer der langjährigen Stiftungsräte, der zurücktritt.





## Laudatio für den langjährigen Stiftungspräsidenten

# Peter Riedwyl - Ein Lebenswerk für die Furka-Bergstrecke

Von Andreas Kleeb, Präsident des Stiftungsrates

*Es ist uns eine besondere Ehre und Freude, im «Dampf an der Furka» einem aussergewöhnlichen Mann zu danken - Peter Riedwyl. Sein Wirken in der Stiftung Furka-Bergstrecke ist nicht nur von hoher Bedeutung für die Erhaltung eines historischen Kulturguts, sondern auch ein beeindruckendes Beispiel für uneigennütziges Hingabe und Engagement.*

Im Jahr 2006 trat Peter Riedwyl der Stiftung Furka-Bergstrecke bei, und es dauerte nicht lange, bis er im Jahr 2010 deren Führung als Präsident übernahm. Sein Einsatz und seine Leidenschaft für die Erhaltung dieser historischen Eisenbahn an der Furka sind beispiellos.

Lassen Sie uns einen Blick zurückwerfen auf die Anfänge der Stiftung im Jahr 2002. Unter der Führung von Dr. Peter Schwaller und Peter Heinzer wurde die Stiftung Furka-Bergstrecke ins Leben gerufen, mit dem klaren Ziel, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke als nostalgisches Kulturgut von nationaler touristischer Bedeutung wiederherzustellen. Doch wie so oft bei gemeinnützigen Organisationen waren die finanziellen Herausforderungen auch an der Furka gross. Insbesondere die Zusammenarbeit mit Hansjörg Wyss aus den USA, der bereit war, einen namhaften Beitrag zur Sa-

nierung der Strecke Gletsch-Oberwald zu leisten, markierte einen Meilenstein. Diese Spende, mit Bedingungen verbunden, war der entscheidende Impuls, die gesamte Strecke Realp-Oberwald im Jahr 2010 wieder in Betrieb zu nehmen. Doch die Tätigkeiten von Peter Riedwyl gingen weit über sein Engagement für finanzielle Unterstützungen hinaus. Er war massgeblich an der Gründung und der Entwicklung des Gönnerclubs beteiligt, der sich zum Ziel setzte, monetäre Mittel für die Furka-Bergstrecke zu beschaffen und einen engen Kreis von Unterstützern zu pflegen. Die jährlichen Gönnererevents auf der Furka-Bergstrecke wurden zu wichtigen Anlässen, um die Tätigkeiten der Stiftung zu präsentieren und die Verwendung der Mittel zu erklären.

### Millionen für viele Projekte

Die Herausforderungen für die Stiftung waren vielfältig. Die Restaurierung der Dampflokomotiven HG 4/4, die Erweiterung der Werkstätte in Realp, die Sanierung der Reusssohle und die Unterhaltsarbeiten am Scheiteltunnel waren finanzielle und organisatorische Meisterleistungen. Doch unter der Führung von Peter Riedwyl wurden diese Projekte nicht nur erfolgreich finanziert, sondern dienten auch als Lehrstücke für zukünftige Vorhaben.

Die Stiftung Furka-Bergstrecke kann dank der Arbeit von Peter Riedwyl auf eine beeindruckende Bilanz zurückblicken - dank der Unterstützung von über 51'000 Spendern und einer Gesamtsumme von CHF 27,5 Millionen bis Ende 2023. Diese Zahlen sind nicht nur ein Beweis für die Effektivität der Stiftung, sondern auch für das Vertrauen, das die Menschen in das Werk von Peter Riedwyl und seinem Team setzen.

Mit seinem wohlverdienten Austritt aus der Stiftung Furka-Bergstrecke zum Ende des Jahres 2023 hinterlässt Peter Riedwyl ein Erbe, das weit über Zahlen und Finanzen hinausgeht. Er hinterlässt eine Stiftung, die nicht nur die Dampfbahn Furka-Bergstrecke bewahrt, sondern auch die Leidenschaft und Hingabe für dieses historische Technologieerbe im Schweizerischen Alpenraum in den Herzen vieler Menschen entfacht hat.

Möge seine Geschichte uns inspirieren, uns für die Erhaltung unseres kulturellen Erbes einzusetzen und dieses technologische Wunderwerk an der Furka für kommende Generationen zu bewahren. Peter Riedwyl, wir danken dir für deine Hingabe, dein Engagement und dein unermüdliches Streben nach dem Erhalt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Peter gebührt unsere höchste Anerkennung und unser tiefster Dank.

Foto von  
Bernd Hillemeier:

Peter Riedwyl, Präsident  
der Stiftung Furka-  
Bergstrecke von 2010  
bis 2023.





## Das Rollmaterial der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Teil 5

# Die dieselektrischen Lokomotiven Gm 3/3 231-233 «Moyses»

Von Stefan Gretener, Leiter Dieselcrew

*In unserer Serie zum Rollmaterial der DFB ist nun die „Moyses“ an der Reihe. Drei solche dieselektrischen Loks kamen von der RhB an die Furka.*

Für den schweren Rangierdienst in Realp sowie für Baulogistikfahrten im Furka-Scheiteltunnel ist die DFB auf leistungsfähige Adhäsions-Dieselloks angewiesen. Dies ist das Einsatzgebiet der Gm 3/3 231-233 mit dem Spitznamen «Moyses».

### Geschichte

Die Gm 3/3 231-233 wurden vom französischen Hersteller Moyses erbaut und 1975-1976 an die Rhätische Bahn (RhB) abgeliefert. Haupteinsatzgebiet der Loks war der schwere Rangierdienst in den Bahnhöfen Landquart, Untervaz und Chur. Vereinzelt wurden sie auch für Bauzug- oder Schneeräumfahrten eingesetzt.

Im Jahr 2020 wurden bei der RhB die Nachfolge-Fahrzeuge Geaf 2/2 20601-20607 in Betrieb genommen, worauf die Gm 3/3 im Verlauf des Herbsts nur noch als Reservefahrzeuge eingesetzt und schliesslich ausser Betrieb genommen wurden. Bereits 2018 hat die DFB gegenüber der RhB Interesse an diesen Lokomotiven bekundet. Mit dem Wunsch, eine Gm 3/3 zu übernehmen, starteten wir in die Gespräche mit der RhB. Schliesslich wurden uns zwei Loks angeboten und als der dritten Lok die Verschrottung drohte, ergab sich die Gelegenheit, auch diese als Ersatzteilspender zu übernehmen.

### Technik

Die dreiachsigen Adhäsions-Loks besitzen einen dieselektrischen Antrieb. Der Dieselmotor treibt den kollektorlosen Generator an: dieser erzeugt eine dreiphasige Wechselspannung, welche gleichgerichtet und dem elektrischen Fahr-

motor zugeführt wird. Das durch den Fahrmotor erzeugte Drehmoment wird auf das Schaltgetriebe (Rangiergang/ Streckengang) übertragen. Alle drei Radsätze werden ab dem Schaltgetriebe über Kardanwellen und die Achsgetriebe angetrieben. Die Hilfsbetriebe werden direkt ab dem Dieselmotor über Keilriemen (Druckluft-Kompressor, Ventilatoren) respektive Hydraulikpumpe (Vakuumpumpe) angetrieben.

Die Loks verfügen über die folgenden Bremssysteme:

- Feststellbremse (Handbremse)
- Direkte Bremse (Rangierbremse, Druckluft)
- Automatische Bremse (vakuumgesteuerte Druckluftbremse)
- Schleuderbremse (Druckluft)
- Elektrodynamische Bremse

Die elektrische (elektrodynamische) Bremse ist als verschleissfreie Betriebsbremse konzipiert und wird über den stufenlosen Fahr-/Bremshebel bedient. Im elektrischen Bremsbetrieb wird der Fahrmotor zum Generator. Die erzeugte Energie wird in den Bremswiderständen auf dem Dach in Wärme umgewandelt.

Die Bedien- und Anzeigeelemente im Führerstand sind auf der rechten Seite angeordnet, auf der linken Seite befindet sich ein Hilfsführerstand. Die Loks sind mit der Zugsicherung ZSI 90 ausgerüstet, was aktuell signalmässige Fahrten auf dem Netz der MGBahn ermöglicht. Der Lokführer wird zusätzlich durch den Sicherheitsapparat überwacht (Funktionen Totmann und Wachsamkeit, wegabhängig). Die Fahrdaten werden mittels einer im Geschwindigkeitsmesser integrierten Farbscheibe registriert.

Foto von  
Jürg Bolliger:

Probefahrt mit der Gm  
3/3 232 am 25.04.2021

Foto von  
Stefan Gretener:

Fahrzeugschulung  
in Realp





## Übernahme

Am 13. April 2021 wurden die «Moyses» auf dem Schienenweg nach Realp überführt. Da die Gm 3/3 kein Trieb- und Bremszahnrad haben, mussten die drei Loks einzeln und mit Bremswagen über den Oberalppass geschleppt werden. Dazu ist im «Dampf an der Furka» 2/2021 ein Bericht erschienen.

Im Anschluss wurden die Loks auf Störungen untersucht und einer Zustandsanalyse unterzogen. Es hat sich herausgestellt, dass die Lok 232 den schlechtesten Allgemeinzustand hat. Sie wurde abgestellt, ein ursprünglicher Abbruchauftrag wurde später aber sistiert.

Mit Inbetriebnahme der ersten «Moyses» konnte die Gm 4/4 71 «Elch» wie geplant abgestossen werden. Das Fahrzeug hat bei der französischen Museumsbahn Train à Vapeur du Beauvaisis (MTVS) eine neue Heimat gefunden.

## DFB-Einsatz

Im Rahmen der Inbetriebnahme der Loks 231 und 233 wurden nebst der Ergänzung des Fahrzeuginventars verschiedene Anpassungen vorgenommen:

- Da die Loks in Realp auch im Winter im Freien abgestellt sind, wurde eine leistungsfähige Kühlwasserheizung eingebaut, so kann der Dieselmotor vor dem Betriebseinsatz per Knopfdruck oder SMS-Nachricht vorgewärmt werden. Gleichzeitig wurde die Depoteinspeisung ersetzt und neu ein Batterieladegerät eingebaut.
- Die neu installierte Trittbrettbeleuchtung erhöht die Sicherheit bei Rangierarbeiten in der Dunkelheit: sie schaltet automatisch ein, wenn die Lok in Betrieb genommen wird und löscht bei einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h selbsttätig ab.
- Mittels Einbaus eines kleinen Leittechnik-Rechners konnten diverse Funktionen zum Schutz der Lok vor Schäden erweitert werden. Ebenfalls wird durch Neukonzeption der Traktionssperre-Funktion das Anfahren mit Last in der Steigung erleichtert.

Im Hintergrund waren ebenfalls viele Arbeiten nötig: so das Festlegen des Instandhaltungsplans mit Definition der einzelnen Arbeitsschritte und das Abfüllen der Daten in das Instandhaltungssystem Zedas. Per Ende Mai 2023 haben wir ein neues, ausführliches Bedienerhandbuch herausgegeben. Damit war auch die Basis für die erweiterte Lokführerschulung geschaffen: im Juni 2023 wurden an drei Tagen total 19 Lokführer auf den Gm 3/3 ausgebildet.

Am Abend des 27.05.2023 fand eine Premiere statt: die für die Schneeräumung auf der Walliser Seite benötigte HGm 51 mit Fräsaggregat wurde mit der Gm 3/3 233 in Schleppfahrt durch den Furka-Basistunnel nach Oberwald überführt. Dank Zugsicherung ZSI 90 fanden die Fahrten signalmässig und auf der Rückfahrt als Lokzug sogar mit den maximalen 55 km/h statt.

Die Gm 3/3 231 wurde Mitte Juli 2023 von Realp mit einer Überfuhr- und Profilmessfahrt nach Muttbach-Belvédère über-

führt. Weitere Probefahrten im Furka-Scheiteltunnel verliefen ebenfalls erfolgreich, so dass die Lok über den Sommer bei den dortigen Sanierungsarbeiten eingesetzt werden konnte. Im Rahmen der Probefahrten konnte ebenfalls die Eignung der «Moyses» für Schiebedienstleistungen nachgewiesen werden. Die kompakten und kräftigen «Moyses» bewähren sich sehr im DFB-Betriebseinsatz und sind bei umfangreichen Rangiermanövern in Realp und den Sanierungsarbeiten im Furka-Scheiteltunnel überaus nützlich. Neben den periodischen Instandhaltungsarbeiten laufen aktuell auch Massnahmen zur Reduktion der Rauchentwicklung (Revision Dieselmotor-Einspritzpumpe und Anpassung Dieselmotor-Steuerung). Die Gm 3/3 231 und 233 sind in einem guten Allgemeinzustand, eine grundlegende Revision drängt sich nicht auf. In der Studienphase befinden sich aber folgende Arbeiten und Optimierungsmassnahmen:

- Reaktivierung der zweiten Führerstandstüre (durch RhB zugeschweisst)
- Rostsanierung, Neulackierung
- Umbau der derzeit inaktiven Vielfachsteuer-Einrichtung für die Fernsteuerung der Loks ab Schneeschleuder Xrotm 9216 «Schleuderina»

Foto von  
Stefan Gretener:

Saisonvorbereitungen mit der Gm 3/3 231 und 80 Tonnen Anhängelast in 35 Promille.



## Technische Daten

Bezeichnung	Gm 3/3
Loknummern	231, 232, 233
Baujahr	1975-1976
Hersteller	Locotractors Gaston Moyses, La Courneuve (F)
Dienstgewicht	34 t
Länge über Puffer	7,96 m
Dieselmotor	MTU 6V 331 TC10
Motorleistung	386 kW
Stundenleistung am Rad	220 kW
Anfahrzugkraft	60 kN (Streckengang) 140 kN (Rangiergang)
Geschwindigkeit	55 km/h (Streckengang) 35 km/h (Rangiergang)
Anhängelast	500 t bei 0 ‰ 120 t (Rangiergang) resp. 35t (Streckengang) bei 35 ‰ Steigung



# Einladung offene Wagenwerkstatt

## Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau

Am Samstag, 27. April 2024, von 10:30 bis 17 Uhr öffnet die Wagenwerkstatt Aarau ihre Türen für Bahnfreunde und dem interessierten Publikum.

Wir bieten Einblick in die vielfältigen Revisionsarbeiten am historischen Vierachser AB 4463, dessen Kasten nach Originalplänen neu gebaut wird, und am Aussichtswagen C 4326, der u.a. ein neues Dach erhält. Die vielfältigen anspruchsvollen Arbeiten werden von den freiwilligen Mitarbeitern der Wagenwerkstatt erbracht, die aus erster Hand Auskünfte über ihre Arbeiten geben werden.

Im Videokino bieten wir Einblick in die vielfältigen Arbeitsgänge bis zur Fahrbereitschaft der in Arbeit befindlichen Wagen. Videos von der Furka-Bergstrecke animieren zu einer erlebnisreichen Fahrt über die wunderschöne historische Zahnradstrecke mit der Furka Dampfbahn.

Es gibt natürlich ausreichend Gelegenheit zur Verpflegung und zu Diskussionen. Weitere Attraktionen, speziell auch für unsere Kleinen, sind in Vorbereitung. Beachten Sie die Webseite [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch) (Wagenwerkstatt/Besuche) für aktuelle Details zu diesem Anlass.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!





Von Oberwald nach Niederwald

# Wanderung durchs winterliche Goms

Von Ruedi Traub, Redaktor

*Schon im Sommer ist das Wandern rund um Oberwald eher gefährlich (ab Stufe 2 von 5), jedoch hat der Winter einen grossen Vorteil, weil die im Goms zu dieser Jahreszeit geöffneten Winterwanderwege gepflegt werden. Sollte Lawinengefahr bestehen, dann werden sie sofort gesperrt.*

Ich schlage vor, von Oberwald nach Niederwald zu spazieren. Die Wanderung ist knapp 20 Kilometer lang und die dazu benötigte Zeit beträgt 5,5 Stunden. Keine Angst, man kann überall aufhören und die Bahn oder das Post-

auto nehmen. Billett nicht vergessen, die Kontrolle ist sehr streng, v.a. in der Bahn. Der Winterwanderweg ist mit rosa Wegzeichen ausgeschildert.

Eine sympathische Einrichtung: Der Weg führt wie die Loipe an jeder offenen Beiz vorbei, in welcher typische Walliser Gerichte serviert werden.

Ausrüstung: Wander- oder Schneeschuhe, evtl. Stöcke.

*Quelle: Internet und eigene Erfahrungen*



Einfach  
einscannen &  
mehr erfahren!



# Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

## Mitfahren

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

## Mitglied werden

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

## Dampflokkfreund werden

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

## Stiftung Furka-Bergstrecke SFB – Spendenmöglichkeiten [www.dfb.ch/stiftung](http://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](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch)  
oder

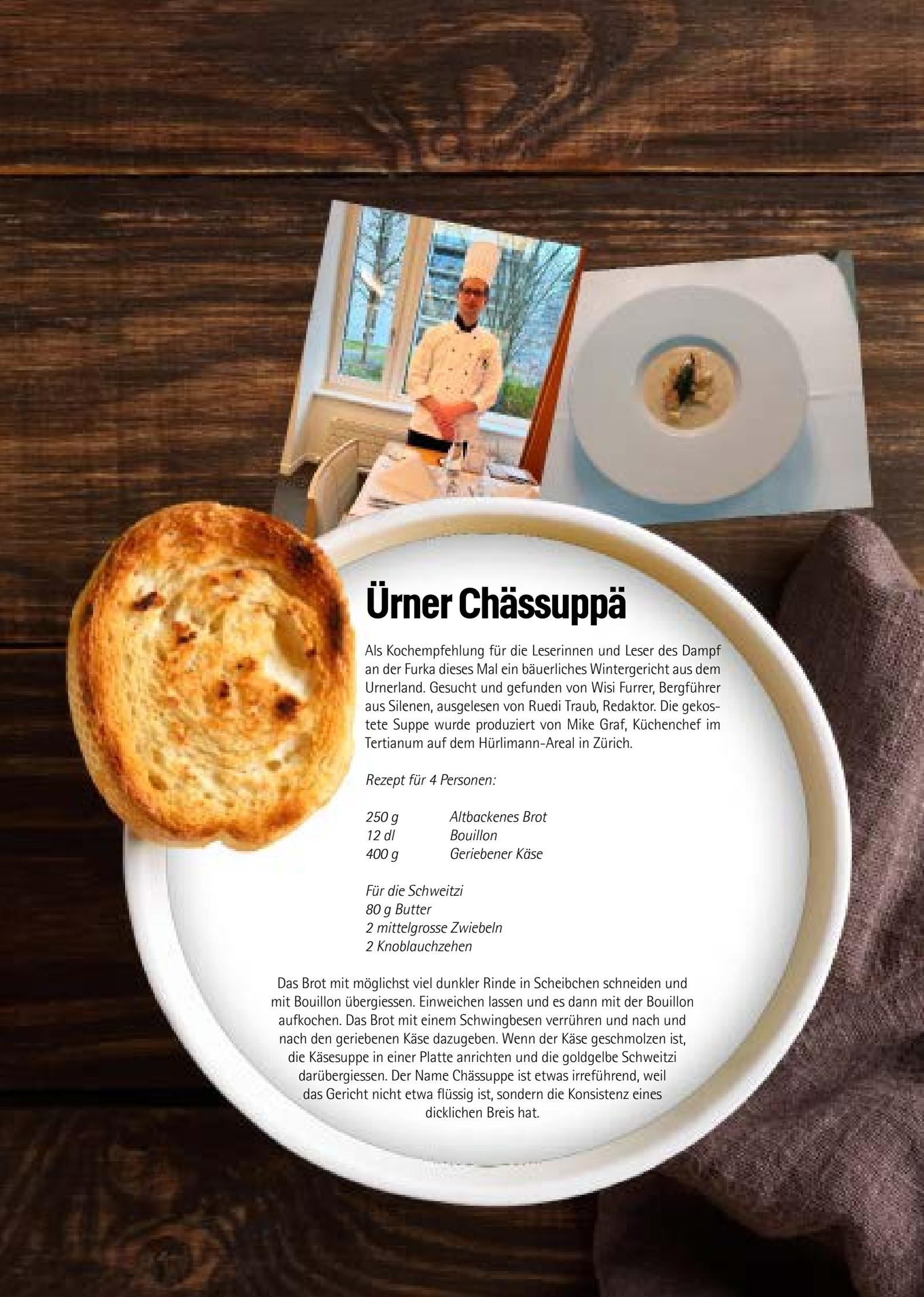
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp UR; E-Mail: [personaldienst@dfb.ch](mailto:personaldienst@dfb.ch)

## Aktien kaufen

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

## Mehr wissen

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) ist die Internet-Seite der Dampfbahn



## Ürner Chässuppä

Als Kochempfehlung für die Leserinnen und Leser des Dampf an der Furka dieses Mal ein bäuerliches Wintergericht aus dem Urnerland. Gesucht und gefunden von Wisi Furrer, Bergführer aus Silenen, ausgelesen von Ruedi Traub, Redaktor. Die gekostete Suppe wurde produziert von Mike Graf, Küchenchef im Tertianum auf dem Hürlimann-Areal in Zürich.

*Rezept für 4 Personen:*

250 g	Altbackenes Brot
12 dl	Bouillon
400 g	Geriebener Käse

*Für die Schweitzi*  
80 g Butter  
2 mittelgrosse Zwiebeln  
2 Knoblauchzehen

Das Brot mit möglichst viel dunkler Rinde in Scheibchen schneiden und mit Bouillon übergiessen. Einweichen lassen und es dann mit der Bouillon aufkochen. Das Brot mit einem Schwingbesen verrühren und nach und nach den geriebenen Käse dazugeben. Wenn der Käse geschmolzen ist, die Käsesuppe in einer Platte anrichten und die goldgelbe Schweitzi darübergiessen. Der Name Chässuppe ist etwas irreführend, weil das Gericht nicht etwa flüssig ist, sondern die Konsistenz eines dicklichen Breis hat.

# Fahrplan und Preise

Innenseite herausnehmen  
und Poster entdecken!

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

# 2024

## Realp – Gletsch – Oberwald

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

## Zeichenerklärung

**10** Donnerstag, Freitag und Samstag

**11** Freitag, Samstag und Sonntag

x Halt auf Verlangen

 Getränkeverkauf im Diesellozug

### Diesellozug «Wander-Express» und «Abenteuer Rottenschlucht»

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

## Oberwald – Gletsch – Realp

Zugnummer	 134	Diesel 238	 154	Diesel 364
Sitzplätze	 <del></del> 1.+2.Kl.	  1.+2.Kl.	 <del></del> 1.+2.Kl.	  1.+2.Kl.
Oberwald ab	<b>11</b> 10.50	<b>11.45</b>	<b>13.50</b>	<b>14.45</b>
Gletsch an	• 11.15	<b>12.05</b>	<b>14.15</b>	<b>15.05</b>
Gletsch ab	• 11.20		<b>14.20</b>	<b>16.15</b>
Muttbach-B. ab	x 11.40		x 14.40	x 16.30
Furka DFB an	• 11.55		<b>14.55</b>	<b>16.40</b>
Furka DFB ab	• 12.20		<b>15.30</b>	<b>16.50</b>
Tiefenbach DFB ab	• x 12.40		x 15.50	x 17.00
Realp DFB an	<b>11</b> 13.05		<b>16.15</b>	<b>17.20</b>

### Günstig für Familien: Begleitete Kinder reisen gratis mit.

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

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

## Fahrpreise

Gültig bis 29. September 2024

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

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

Gruppen ab 10 Personen erhalten 20 % Ermässigung.

Die Platzreservation in den Dampfzügen ist obligatorisch. Reservationssystem: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

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

Internet: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)

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

Änderungen vorbehalten  
Stand vom 05.08.2023



# Willkommen an der Furka !

## Raclette-Plausch



## Brunch-Erlebnis



Gruppen-Verpflegung im  
Büffetwagen «Steam Pub»  
(max. 24 Sitzplätze)

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)



Planen auch Sie eine Vereins-  
oder Gruppenreise in der  
Furka-Dampfbahn.



**Raclette und  
Brunch 2024**

27. bis 30. Juni 2024  
15. bis 18. August 2024  
5. bis 8. Sept. 2024  
26. bis 29. Sept. 2024

im gemütlichen Büffetwagen des Dieselzuges





**Eine willkommene Stärkung im neu eröffneten Bistro Realp DFB ?  
Ideal nach dem Wintersport oder nach einer Skitour im Urserntal  
Geöffnet bis 24. März 2024 am Freitag, Samstag und Sonntag von 09.00 bis 16.30 Uhr**



**Mittagessen für Gruppen in der neuen Wagenremise in Realp**

**Premium-Klasse: Gediegene Dampfzug-Erlebnisreise im Salonabteil**







Voyage à Disentis par le col de l'Oberalp

# Le train à vapeur du DFB en route pour un territoire étranger

De Mark Theiler, DFB – traduit par Jean-Pierre Melchner

*Le dernier week-end d'octobre un train spécial du DFB a circulé deux fois sur un trajet inhabituel. Deux courses spéciales presque à guichets fermés ont conduit de Realp à Andermatt et de là à Disentis par le col de l'Oberalp et retour.*

L'intérêt n'était pas uniquement du côté des passagers. En divers endroits le long de la voie des dizaines de photographes et de "cinéastes" attendaient le passage du train. A un endroit au-dessus d'Andermatt ils étaient entre 30 et 40 à avoir le train à vapeur dans leur "collimateur".

A peine le convoi était-il passé que la caravane de véhicules fonçait vers le prochain point idéal. Dès qu'un photographe qui avait pris les devants avait découvert un beau point de vue, plusieurs autres s'y arrêtaient également. Il n'y avait pas de "tuyau" pour effectuer des prises de vues impressionnantes, ce qui rendait ces emplacements d'autant plus convoités.

## Un temps d'automne magnifique

Le samedi surtout, le temps d'automne était idéal. La nature parée de jaune, la locomotive à vapeur noire, les wagons rouges et le panache blanc de la vapeur ont gé-

né de très beaux contrastes. Le passage du train sur les viaducs de Dieni et Sedrun offrait également des sujets recherchés. Les responsables avaient également construit une infrastructure destinée à alimenter la locomotive en eau et en charbon.

Les véhicules des pompiers, qui accompagnaient le convoi pour l'approvisionnement en eau, avaient aussi une autre mission, celle de veiller à ce que les escarbilles de la locomotive à vapeur ne provoquent pas d'incendies au sol. Au retour, samedi, un tel incident est malheureusement survenu. Le service du feu local a dû intervenir entre Dieni et Tschamut, ce qui a engendré une brève interruption de la course.

## Et la suite...

Le taux d'occupation de 90% est d'autant plus étonnant qu'aucune publicité n'avait été faite pour ces courses. Le DFB pense déjà à répéter l'opération en décembre 2024 ou janvier et février 2025.

Il ne devrait plus surgir de problèmes d'incendie au sol pour une course en hiver, tout au plus ceux qui touchent l'infrastructure; le col de l'Oberalp est néanmoins fermé au trafic motorisé en hiver.





## Jubilé de l'ALSF

# Une histoire à succès depuis 40 ans - avec quelle suite?

Peter Lerch, président ALSF, traduit par Hans Maurer

*L'Association pour la ligne sommitale de la Furka (ALSF) a pu fêter ses 40 ans d'existence le 3 décembre 2023. Pour conclure la série d'articles du jubilé parus sur ce thème dans «Dampf an der Furka», Peter Lerch, président ALSF, se penche sur le développement nécessaire de l'Association.*

L'Association pour la ligne sommitale de la Furka a derrière elle une histoire à succès de 40 ans. Les énormes efforts de milliers de collaborateurs de toute la Suisse et de l'étranger, ainsi que les dons innombrables du monde entier ont porté leurs fruits. Non seulement le démontage de la ligne a pu être évité, mais, de plus, la ligne a pu être remise en service étape par étape.

Depuis 1992, des trains ouverts au public circulent selon l'horaire entre Realp et Tiefenbach, depuis 1993 entre Realp et la station Furka et depuis 2000 entre Realp et Gletsch. La totalité de la ligne est ouverte jusqu'à Oberwald depuis 2010 offrant à un large public un voyage inoubliable dans un paysage unique de haute montagne.

### Un sauvetage spectaculaire

Les pionniers de la première heure n'ont pas seulement tout de suite reconnu la valeur de la ligne, mais ont eu un flair en or pour son exploitation: des compositions historiques devaient circuler sur la ligne. Cela signifiait également le retour des locomotives à vapeur. Quoi de plus évident que de réactiver les locomotives ayant circulé sur la ligne dès son origine.

De plus évident ? Bien au contraire. Les vieilles locomotives à vapeur du Furka-Oberalp Bahn (FO) rouillaient au fin fond de la forêt vierge vietnamienne. Endommagées par la guerre, elles n'avaient été que partiellement protégées par les intempéries. Lors de l'action unique et mondiale «Back to Switzerland», quatre locomotives du FO et 2 autres machines produites en Suisse pour le Vietnam ont été sauvées pour la postérité. Cinq des six locomotives à vapeur rapatriées sont de nouveau en service ou vont l'être incessamment.

Et d'où viennent les beaux wagons? La section Argovie de l'ALSF est à l'origine de leur réhabilitation. Initialement, ce sont des wagons du chemin de fer du Brünig qui ont pu être rachetés et révisés. Ces wagons bleus sont encore

aujourd'hui en exploitation. De plus en plus, des wagons historiques du FO et du Brig-Viège-Zermatt (BVZ) ont pu être acquis et être intégrés comme wagons rouges après une révision réussie à Aarau. Le parc des véhicules va bientôt faire exploser la capacité de la remise à wagons de Realp, qui a pu être financée grâce à la recherche de fonds organisée par la même section Argovie de l'ALSF.

### Quatre organisations

Les pionniers avaient également une bonne vision de la viabilité de l'exploitation. Ils ont d'abord créé le «chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka SA» (DFB). Celui-ci est jusqu'à aujourd'hui essentiellement responsable de l'exploitation de la ligne et a réussi la remise en service de celle-ci grâce à son capital-actions.

La Fondation ligne sommitale de la Furka (SFB), créée à l'initiative de l'ALSF, a pour objectif, avec l'ALSF, d'assurer le financement de l'entretien de l'infrastructure de la ligne. La SFB contribue également par des dons à des développements ou des nouveaux projets, comme l'atelier des locomotives, la remise de Realp ou la révision des locomotives du Vietnam.

Avec les Amis des locomotives à vapeur de la ligne sommitale de la Furka (DLF), existe une autre organisation qui a attrapé le légendaire «virus de la Furka». L'Association DLF se préoccupe du financement du gros entretien des locomotives et s'engage pour l'acquisition d'un nouvel atelier de locomotives à Uzwil.





Le train de la ligne sommitale de la Furka circule avec succès! Il réjouit jeunes et vieux, aussi bien pendant les 60 jours d'exploitation que durant les autres 300 jours de l'année. Tel un grand bouquet de roses parfumées, la ligne sommitale de la Furka émet un rayonnement sur les visages et dans les âmes des êtres humains. Aujourd'hui, il réjouit le cœur de 30'000 personnes, que ce soit en tant que voyageurs, membres de l'Association, bénévoles ou sponsors. De plus, il faut tenir compte des cœurs de dizaines de milliers de spectateurs le long des cols du Grimsel ou de la Furka ou à l'écoute des médias.

### Un potentiel pas encore épuisé

Le potentiel de la ligne sommitale de la Furka est-il épuisé? S'agit-il dans les décennies à venir de ne conserver que l'acquis? Ou y a-t-il des possibilités de mobiliser beaucoup plus de cœurs pour la ligne sommitale de la Furka et faire rayonner des visages et des âmes?

Pour l'auteur de ces lignes, les choses sont claires: la ligne sommitale de la Furka recèle encore beaucoup de potentiel. Il souhaite que la communauté actuelle et future de la ligne sommitale de la Furka reconnaisse et utilise ce potentiel. Qu'y a-t-il de plus beau qu'un visage illuminé et un cœur rayonnant chez chacun d'entre nous? Pour cela, une réflexion commune, un engagement et un financement conjoints en valent la peine, quel que soit l'objectif.

### Des réformes inévitables

Pour que les visions d'avenir de la ligne sommitale de la Furka et de notre Association de soutien deviennent réalité, des réformes de notre structure associative sont inévitables. Cela ne concerne pas les buts de notre Association qui peuvent se résumer de la manière suivante:

- soutien financier du DFB AG;
- soutien du DFB AG à travers des prestations de travail;

- travail de relations publiques et publicité au sens large;

Pour maîtriser ces tâches, nous avons besoin d'une organisation performante qui permet :

- de réaliser le changement de génération des membres et d'augmenter le nombre des membres;
- de collaborer étroitement à l'intérieur de l'ALSF et avec les organisations partenaires;
- d'intégrer des organisations partenaires à la suite d'un consensus de réflexion commun;

Dans le cadre de la révision des statuts envisagée, les mesures suivantes devraient permettre d'augmenter l'efficacité de l'ALSF :

- définitions claires des catégories de membres, ainsi que des tâches des sections et du comité central dans le domaine de la publicité, le suivi et le départ des membres;
- précisions quant aux exigences des sections existantes ou futures et détermination du processus à suivre si une section ne remplit plus ces exigences;
- sécurisation des données et de l'échange des données à l'intérieur de l'ALSF et avec les organisations partenaires;

En résumé, les statuts devraient être adaptés dans les domaines où une nécessité d'action est donnée. Une refonte totale des statuts actuels ne semble pas nécessaire. La structure adaptée de l'ALSF doit plutôt permettre de faire face aux défis annoncés et se caractériser par un sens d'une vision sur la ligne sommitale de la Furka.

(Cet article se base sur une contribution au livre du jubilé pour le 40e anniversaire ALSF, version raccourcie pour la traduction).





## Eloge du Président de la Fondation

# Peter Riedwyl – L'œuvre de sa vie : la ligne sommitale de la Furka

Par Andreas Kleeb, Président de la Fondation de la ligne sommitale de la Furka – traduit par Claude am Rhyn.

*C'est pour nous un honneur particulier et une joie de remercier dans ce numéro de «Dampf an der Furka» un homme exceptionnel: Peter Riedwyl. Son action au sein de la Fondation de la ligne sommitale de la Furka n'est pas seulement de la plus haute importance pour le maintien d'un bien culturel historique mais aussi un exemple impressionnant de dévouement et d'engagement sans limites.*

En 2006, Peter Riedwyl a rejoint la Fondation de la ligne sommitale. Après un court laps de temps, il en a repris la présidence en 2010. Son engagement et sa passion pour le maintien de ce train historique à la Furka sont sans équivalent.

Permettez-nous de jeter un regard sur les débuts de la Fondation en 2002. Sous la direction de Peter Schwaller et de Peter Heinzer a été créée la Fondation de la ligne sommitale de la Furka. Le but précis était de rétablir le chemin de fer à vapeur sur ce tronçon comme bien culturel nostalgique et attraction touristique nationale. Comme très souvent dans les organisations d'utilité publique, les contraintes financières à la Furka étaient importantes.

En particulier, la collaboration avec Hansjörg Wyss des USA a constitué un jalon important. Ce dernier était prêt à contribuer de manière significative à l'assainissement du tronçon Gletsch-Oberwald. Cette donation, assortie de conditions, a été l'impulsion décisive pour la remise en service en 2010 de toute la ligne entre Realp et Oberwald. Mais les activités de Peter Riedwyl allèrent bien au-delà de son engagement pour la recherche de soutiens financiers. Il a participé activement à la fondation et au développement du club des bienfaiteurs dont le but était de procurer des moyens financiers pour la ligne sommitale et de s'occuper d'un club restreint de soutiens. Les événements annuels des bienfaiteurs à la ligne sommitale étaient des occasions importantes pour présenter les activités de la Fondation et apporter des informations quant à l'affectation des fonds.

### Des millions pour beaucoup de projets

Les exigences pour la Fondation furent multiples. La restauration des locomotives HG 4/4, l'agrandissement des ateliers à Realp, l'assainissement du lit de la Reuss et les travaux d'entretien du tunnel de faîte furent des réalisations majeures tant du point de vue financier qu'organisationnel. Pourtant, sous la direction de Peter Riedwyl, ces projets

furent non seulement financés avec succès mais servirent également d'expériences pour les projets futurs.

Grâce au travail de Peter Riedwyl, la Fondation de la ligne sommitale peut s'enorgueillir d'un bilan impressionnant, grâce au soutien de plus de 51'000 donateurs et au montant global de 27,5 millions de CHF récoltés jusqu'à fin 2023. Ces chiffres représentent non seulement une preuve de l'efficacité de la Fondation mais encore celle de la confiance que nos bienfaiteurs témoignent face au travail de Peter Riedwyl et de son équipe.

Avec sa retraite bien méritée de la Fondation à la fin 2023, Peter Riedwyl transmet un héritage qui va bien au-delà des chiffres et des finances. Il laisse une fondation qui conserve non seulement le train à vapeur de la ligne sommitale mais attise également dans le cœur de beaucoup de personnes la passion et le dévouement pour cet héritage technologique historique dans les Alpes suisses.

Puisse son histoire nous inspirer pour la préservation de cet héritage culturel et de cette merveille technologique à la Furka pour les prochaines générations. Peter Riedwyl, nous te remercions pour ton dévouement, ton engagement et ton infatigable zèle pour la préservation de la ligne sommitale. Peter mérite toute notre reconnaissance et nos plus sincères remerciements.





Realp, du 9 au 16 juillet 2023

# Semaine de travail de la Section Romandie

Texte principal de Markus Zinggrebe, traduit par Deepl et Philippe Roessinger

*La semaine de travail 2023 a débuté dimanche 9 juillet, en fin d'après-midi, par la prise des dortoirs dans le «Touristen Lager» de la Commune de Realp. Le début de cette semaine a dû malheureusement faire face à deux abandons, pour raisons médicales et personnelles; des six participants (sur sept inscrits), il n'en n'est resté que quatre pour effectuer les travaux prévus par le DFB pour cette semaine.*

## Déroulement de la semaine depuis le mercredi, par Markus Zinggrebe:

*Mercredi 12 juillet:* Poursuite des travaux (fauchage et nettoyage des caniveaux) entrepris lundi et mardi sur un tronçon au départ de Gletsch jusqu'à Muttbach.

*Jeudi 13 juillet:* Poursuite des travaux précédents. En plus, près du pont auxiliaire, les aulnes ont été coupés par Peter Mauch à la tronçonneuse, à la demande de Pius Hodel. Nous l'avons assuré à la corde pour ce genre de travail, le terrain à cet endroit étant très escarpé. Peter Mauch nous a ensuite aidés dans la suite de nos travaux durant l'après-midi. De plus, étaient présents sur le parcours, Bruno Willi en tant que chef de chantier (sa première intervention en tant que tel) et Marcel Oulevay (inspecteur chef de chantier).

En parallèle, Jacques Comment a contribué ce jour-là à la construction d'un escalier à la gare d'Oberwald: construction et bétonnage de cet ouvrage devenu indispensable en raison de la fermeture, pour cause de travaux, du passage souterrain entre le DFB et le MGB...

*Vendredi 14 juillet:* Poursuite des travaux, comme les jours précédents, avec la présence de Bruno Willi en tant que SiWä (Garde de sécurité). Jacques Comment a, lui, poursuivi son activité en gare d'Oberwald.

*Samedi 15 juillet:* Rangement du matériel et de l'hébergement. Repas du soir en commun à Hospental en compagnie du président de la Section Romandie, Florian Wünsche, arrivé sur place durant l'après-midi.

*Dimanche 16 juillet:* Traditionnel voyage en train à vapeur de Realp à Oberwald, offert aux participants à la semaine de travail par le DFB.

## Conclusion

Le bilan général de cette semaine de travail s'avère plutôt positif. Nous avons malheureusement dû déplorer deux absences pour raison de santé dès le début de la semaine. Heureusement, les nouvelles de ces 2 malades sont désormais bonnes. Les travaux prévus ont été réalisés (fauchage et

nettoyage des caniveaux sur une distance d'environ 800 m). Le groupe a été très flexible pendant la semaine et il a, de notre point de vue, travaillé de manière exceptionnellement bonne et solidaire. Les travaux ont été discutés quotidiennement avec Pius Hodel. De plus, la collaboration avec le personnel du DFB a été parfaite.

Comme toujours, il faut mentionner l'excellente restauration à la cantine. Un merci spécial à Pius Hodel et Martin Fischer qui ont fait des grillades pour tout le monde à la Remise de Gletsch, les lundi et mardi, à midi.

Merci également à Philippe Roessinger pour tous les travaux préparatoires, l'organisation de l'hébergement et de la restauration. Tout a fonctionné sans problème. Les changements en temps voulu concernant les repas sur place ont toujours été garantis.

Un merci particulier à la Section Romandie pour l'invitation au souper du samedi soir qui a clôturé la semaine de travail.

Photos de  
Markus Zinggrebe  
et Christian Steiger





## Informationen zu den VFB Sektionen

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

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



## Aargau

VFB-Sektion Aargau, Rohrerstrasse 118,  
CH-5000 Aarau, [vfb-aargau@dfb.ch](mailto:vfb-aargau@dfb.ch)

### AGENDA

Fr 8. März 2024 19.00 Uhr	Generalversammlung		
Apéro ab 18.15 Uhr	Rest. Engel, Oberentfelden	Kurt Gross	079 415 32 10
Sa 16. März 2024	Exposenio, Trafo Baden	Harald Salzmann	076 393 78 39
Fr 19. – So 21. April 2024	MADA 24, Aarburg	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 27. April 2024	Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau	Leo Müller	079 483 88 25
Sa 18. – So 19. Mai 2024	SBB Historic, Brugg	Harald Salzmann	076 393 78 39
So 19. – Fr 24. Mai 2024	Furka-Arbeitswoche 1 (mit Sektion Nederland)	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 22. Juni 2024	Furka-Eröffnungsfahrt	Heidi Schmid	079 779 03 49
So 30. Juni – Fr 5. Juli 2024	Furka-Arbeitswoche 2	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18

Weitere Termine und Detailinformationen siehe Homepage [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch)

### Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

#### AB 4463: Einzelteile vor dem Zusammenbau

Aktuell läuft eine Unzahl von Arbeiten an einzelnen Komponenten, bevor wir mit dem Zusammenbau beginnen können: In der Schreinerei sind alle für den Kasten-Rohbau notwendigen Eichenholz-Pfosten und -Balken mit allen Bohrungen und Fräsungen fertiggestellt. Sie werden laufend imprägniert.

Die Spanten für den Aufbau des Daches sind als Leimholzbinder geklebt und werden konturgefräst. Ebenso sind die 14,4 Meter langen Dachpfetten fertig bearbeitet und bereit für die Imprägnierung. Dazu laufen Arbeiten an der Elektrik, der Dampfheizung, den Fenstern, Gepäckablagen, Bänken, Storen und Türen.

Die Fahrwerke stehen mitten in der Aufarbeitung und defekte oder abgenutzte Teile werden durch Teile der Drehgestelle der Sklv-Autotransportwagen ersetzt.

#### C 4326: Neue Träger für das neue Blechdach

Der Wagen ist komplett ausgepackt und die zerstörten tragenden Säulen des Daches sind durch massivere ersetzt worden. Die Aussenwände sind bereit für den Neuanstrich. Die Stahlprofilkonstruktion im Bereich der Sockelleisten ist entrostet und grundiert.

Bereits zurück vom Spritzwerk sind die neu lackierten Metallgestelle der Bänke. Sie werden laufend mit den neu lackierten Sitz- und Lehnenbrettern verschraubt. Die we-



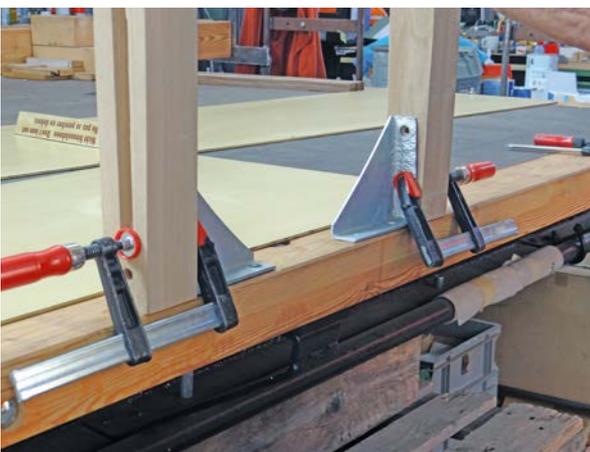
sentlichen Vorbereitungsarbeiten für die Anpassungen der Elektrik sind abgeschlossen.

Für die Finanzierung der Revision C 4326 läuft ein Sitzplatzsponsoring. Unterlagen siehe [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch) > Wagenwerkstatt > Revisionsprojekte > Aktuelle Revisionsprojekte. Wir danken Ihnen für Ihren Beitrag.

### Werbung für die Fahrsaison 2024

Von Harald Salzmann, Leiter Werbung

Diesen Frühling erlebt unser Werbeteam gleich zwei Premieren, konnten wir uns doch zwei spannende Werbeorte sichern.



Am **Samstag 16. März** sind wir zusammen mit 76 anderen Ausstellern an der Seniorenmesse EXPOsenio in Baden vertreten. Unter dem Motto „Rundum vital“ findet der Anlass in den Trafohallen statt. Themen, die angesprochen werden, sind z.B. Mobilität, Reisen, Genuss, Bildung und Freizeitgestaltung. Mit unserem 12 Quadratmeter grossen Werbebestand sprechen wir genau dieses Themenumfeld an. [www.exposenio.ch](http://www.exposenio.ch)

Die grösste Herausforderung wartet am Wochenende vom **19. bis 21. April** auf uns, denn im schönen Städtchen **Aarburg** findet dann die **Gewerbemesse MADA 24** statt. Auch hier konnten wir uns den Platz für einen 12 Quadratmeter grossen Stand sichern, um unsere Sektion vorzustellen. Unser Ziel ist es, in einer Region des Kantons auf uns aufmerksam zu machen, die etwas abseits von unserem Stammsitz liegt. - [www.mada24.ch](http://www.mada24.ch)

Den Abschluss vor der Sommerpause können wir wiederum am grossen traditionellen Dampfwochenende der **SBB Historik im Bahnpark Brugg vom 18. und 19. Mai** erleben. Dieser Anlass ist immer ein Höhepunkt für alle kleinen und grossen Dampfbahnfreunde. Damit ist das Pfingstprogramm schon geplant - [www.bahnpark-brugg.ch](http://www.bahnpark-brugg.ch)



### Laufende Informationen auf der Homepage

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



Fotos von  
Heinz Unterweger:

Das Fräsen der Zapfenlöcher bedarf hoher Präzision...

...wie auch die Formgebung der zugehörigen Zapfen, ...

...damit beim Zusammenbau alles passt.

Musterecke des C 4326

Foto von  
Harald Salzmann:



Im Bahnpark Brugg gibt es Dampflok aller Generationen



## Bern

VFB-Sektion Bern, Beat Scheuter, Neumattstrasse 50,  
3123 Belp, vfb-bern@dfb.ch

### Bauwoche der DFB Sektion Bern

Von Werner Dietrich, Baugruppenleiter

Nach einigen Jahren ohne offizielle Baugruppe mit Bauleiter plant die VFB Sektion Bern dieses Jahr wiederum eine offizielle Bauwoche. Vorgesehener Einsatz ist von Montag, 17. Juni bis Freitag, 21. Juni 2024. Wir wollen mit unserem Einsatz mithelfen, dass die Bahn weiterfahren kann. Die Natur im Gebirge beschert der Bahn immer wiederkehrende Herausforderungen und neue Aufgaben. Bachdurchläufe werden immer wieder verstopft, Aufwuchs muss im Profilbereich abgeholt werden, wie auch Wasserkanäle, welche zum Schutz des Trassees funktionieren müssen. Aber auch die Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel stehen immer noch an, wie z.B. die Montage der Halterungen der Notbeleuchtung im Tunnel zwischen den Stationen Furka und Muttbach. Die Liste ist nicht abschliessend, auf jeden Fall steht viel Arbeit an.

Nach Möglichkeit möchten wir in Absprache mit der DFB auf der Walliser Seite entsprechende Arbeiten ausführen. Wir freuen uns auf deine Unterstützung. Je nach Fähigkeiten der Teilnehmer können wir den Einsatz dann möglichst optimal planen. Haben wir dein Interesse geweckt und willst du aktiv am Unterhalt der DFB mitwirken? Dann melde dich bitte bald mit folgenden Angaben an Werner Dietrich, werner.dietrich@dfb.ch, der dir gerne entsprechende Auskünfte erteilen kann.

Bitte folgende Angaben machen bei der Anmeldung: Name, Vorname, Adresse, PLZ, Ort, Telefon, E-Mail, handwerkliche Fähigkeiten.

### Spezialeinsätze geleistet

Fachleute aus den Reihen der Sektion Bern haben in den letzten Jahren zahlreiche Spezialaufträge für unsere Dampfbahn erledigt. 2023 beteiligten sich Fred Schönthal, Hanspeter Bigler und Theo Bögeholz im Auftrag der DFB AG am Einbau einer Trennwand im Bahnhofsgebäude von Gletsch. Fred Schönthal hat zudem die Türe des Dienstgebäudes in Oberwald renoviert. Die Materialkosten bezahlte der Hauseigentümer SFB.

### Termine

Die ersten Sektionsanlässe 2024 sind mit dem Werbebestand in Kerzers und dem Treberwurstessen in Twann schon vorbei. Die Hauptversammlung ist am 16. März ab 14 Uhr im Hotel-Restaurant Krone in Aarberg. Die nächsten Werbestände sind am 13. April an der Spielzeugbörse in Worb, am 24. April am Maimarkt in Langnau und am 27. April an der Modellbahn- und Spielzeugbörse in Bümpliz geplant. Unsere Reise im Nostalgiebus zur Furka-Dampfbahn ist am 21. Juli. Ausführlicher informiert werden die Sektionsmitglieder wie immer im FurkaBernInfo oder auf [www.dfb.ch/bern](http://www.dfb.ch/bern)



Foto von Julian Witschi:

10 Jahre nach Fertigstellung wurde die Türe des Dienstgebäudes revidiert.



## Innerschweiz

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

### Die Aktivitäten der Sektion im Jahr 2024

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Die GV 2024 der Sektion Innerschweiz wird am Freitag, 15. März 2024 stattfinden, wiederum im Restaurant Chärns-matt in Rothenburg, Beginn um 20 Uhr. Die Mitglieder der Sektion erhalten die Einladung Anfang März per Post.

Wer im Jahr 2023 bei einem Bau-Einsatz zwischen Realp und Oberwald tätig war, kann erzählen über die grossartige Alpenlandschaft, die Herausforderungen an unsere Bauwerke inmitten dieser Bergwelt, eindruckliche Bilder, vielleicht mit Dampf, vielleicht mit Schnee... und die grossartige Kameradschaft und Befriedigung bei strenger Arbeit. Vielen Dank für Euren grossen Einsatz im vergangenen Jahr 2023.

**Arbeits-Einsätze** an folgenden Samstagen entlang der DFB-Strecke im Jahr 2024:

13. April, 4. Mai, 25. Mai, 15. Juni, 6. Juli, 27. Juli, 17. August, 7. September, 28. September, 12. oder 18. Oktober.

Bauwoche der Innerschweizer: Kalender-Woche 23, vom 2. bis 8. Juni 2024, Anmeldeschluss: 29. Februar 2024, Aus-kunft und Anmeldung: Franz Elmiger, 041 917 22 39, 079 691 30 41, f-elmiger@bluewin.ch

Anmeldung und Infos zu den Arbeitseinsätzen bei:

Jakob Hartmann	Willy Auf der Maur
Baumatt 1	Alte Gasse 6
6284 Sulz	6423 Seewen
041 917 15 46	077 407 60 13
gerne montags, ab 19 Uhr	willy.aufdermaur@dfb.ch
siehe auch auf dfb.ch	

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Organisati-on. Wir freuen uns, mit Euch im 2024 wiederum an der DFB-Strecke zu arbeiten.

Ein Winter-Ausflugstipp: Schnee und Sonne geniessen im Urserental oder im Goms (von Realp mit der MGB in 20 Minuten durch den Basistunnel nach Oberwald, retour mit Halbtax ca. CHF 15) und am Morgen oder vor der Heimfahrt: Besuch im Bistro beim Bahnhof Realp DFB, Freitag, Samstag und Sonntag geöffnet von 12. Januar bis 24. März 2024, jeweils 9 bis 16.30 Uhr.

Unser **Furka-Hock**: am 1. Dienstag im Monat, wieder ab Feb-ruar, wir treffen uns ab 19.30 Uhr im Restaurant Tibits, obere Etage im Bahnhof Luzern.



Foto Patrick Smit:  
Bald geht die Schnee-räumung an der Furka wieder los.



## Nordwestschweiz

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

### Web:

[www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-nordwestschweiz](http://www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-nordwestschweiz)

### Mitgliederdaten:

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

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

### Vereinstätigkeiten bis 30. Juni 2024

Änderungen bleiben vorbehalten

**Do, 14. März 2024, 19.30 Uhr**

### 40. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weiherhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

### Traktanden

1. Protokoll der 39. GV vom 16. März 2023
2. Tätigkeitsbericht 2023
3. Jahresrechnung 2023 und Revisorenbericht
4. Décharge 2023 an den Vorstand
5. Beiträge 2024 (Orientierung)
6. Jahresprogramm Verein 2024/2025

7. Budget 2024

8. Orientierung über Tätigkeiten der DFB AG/SFB/BFB Dachverband

9. Anträge von Mitgliedern

10. Verschiedenes

### Sa, 25. Mai 2024, ganzer Tag

#### Frühlingsausflug

Besuch Trammuseum Basel,

Fahrt mit Oldtimertram

Das Museum ist im ehemaligen Werkstattbereich des Tramdepots Dreispitz aus dem Jahr 1916 untergebracht. Es bietet einen Überblick über die Geschichte des Tramnetzes und der technischen Entwicklung der Tramflotte. Es werden Exponate aus 125 Jahren Tramgeschichte präsentiert.

### So, 26. Mai 2024, 11.00 - 17.00 Uhr

#### Werbekauf beim "Ysebähnli am Rhy"

Ort: Rheinstrasse 28, 4133 Pratteln

### So, 30. Juni 2024, 11.00 - 17.00 Uhr

#### Werbekauf beim "Ysebähnli am Rhy"

Ort: Rheinstrasse 28, 4133 Pratteln



### Frühlingsausflug „Trammuseum“, Basel

Meldefrist: Montag, 29. April 2024

\_\_\_\_\_ Anzahl Personen (Gäste sind willkommen)

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14,

4104 Oberwil, 061 401 32 65 oder 079 687 99 77 / urs.degen@dfb.ch



## Ostschweiz

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

### AGENDA

09.03.2024	37. HauptVERSAMMLUNG	Andreas Huwiler	071 966 45 62
04.-07.04.2024	Werbeauftritt an den HIGA in Chur	Erwin Hug	071 385 64 17
24.04.2024	furkaSTAMM ostschweiz - Dampflokwerkstätte Uzwil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
12.-17.05.2024	1. Bauwoche KW. 20	Markus Geiger	071 385 07 23
25./26.05.2024	Werbeauftritt an den Arbon Classics in Arbon	Erwin Hug	071 385 64 17
06.06.2024	Mitglieder-ABENDanlass gemäss persönlicher Einladung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
23.-28.06.2024	2. Bauwoche KW. 26	Markus Geiger	071 385 07 23
06.09.2024	MitgliederANLASS gemäss persönlicher Einladung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
08.-13.09.2024	3. Bauwoche KW. 37	Markus Geiger	071 385 07 23
26.-30.09.2024	Werbeauftritt an der WEGA in Weinfelden	Erwin Hug	071 385 64 17
06.11.2024	furkaSTAMM ostschweiz - Dampflokwerkstätte Uzwil	Andreas Huwiler	071 966 45 62

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

### Worte des Präsidenten: Erfolgreiches 2023 – gute Aussichten für 2024

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Die Sektion Ostschweiz kann auf ein erfolgreiches 2023 zurückblicken. In fast allen Bereichen konnte man nach der fremdbestimmten Zeit wieder zu den eigenbestimmten Aktivitäten zurückkehren. So konnten wieder eine physische Hauptversammlung, sowie auch mehrere Mitgliederanlässe normal durchgeführt werden. Die Bauwochen liefen normal weiter, diese konnten zum Glück immer durchgeführt werden.

Das Sorgenkind blieben und bleiben auch für dieses Jahr die möglichen Veranstaltungen für unsere Werbeauftritte. Einmal mehr wurden bzw. werden ausgeschriebene Anlässe nicht durchgeführt. Die Sektion Ostschweiz

zeichnet sich aber auch durch ihre Flexibilität aus, so dass auch aus dieser Situation immer das Beste gemacht wird. Ein zweites Merkmal unserer Sektion ist die Beständigkeit. Auch diese wollen wir bewahren und arbeiten intensiv an der Zukunftsplanung.

Unser grosser Dank geht an dieser Stelle an alle Mitglieder, die mit der Mitgliedschaft die Sektion Ostschweiz und die Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterstützen. Diese Unterstützung ist für uns lebenswichtig, denn auch Freiwilligenarbeit ist nicht ohne finanzielle Mittel möglich.

Wir freuen uns auf ein spannendes 2024.



Ostschweizer Aktivmitglieder bei der Arbeit in Realp



## Helferanlass 2023 - Freiwilligenarbeit ist nicht selbstverständlich!

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Auch wenn in der heutigen Zeit vieles als selbstverständlich angenommen wird, Freiwilligenarbeit allgemein und speziell solche bei der Furka-Bergstrecke ist NICHT selbstverständlich! Umso wichtiger ist es dem Vorstand der Sektion Ostschweiz dafür Danke zu sagen.

Eine durchmischte Gruppe von über 30 Freiwilligen aus allen Bereichen der Sektion Ostschweiz traf sich im November zum alljährlichen Helferessen in der Dampflokwerkstätte Uzwil. Willkommen geheissen wurden die Gäste mit einem feinen Apéro, das "gluschtig" auf mehr machte. Vor der Lok Nr. 1 informierte der Hausherr Markus Staubli über die anstehende Hauptrevision dieser ältesten Original-Furka-Dampflokomotive. Anschliessend konnte im gut gefüllten Aufenthaltsraum der Werkstätte das fantastisch munde Nachtessen genossen werden, während man sich mit den Tischnachbarn über verschiedene Themen, oft mit Bezug zur Dampfbahn, unterhielt.

Mit einem kurzen Jahresrückblick verdeutlichte der Präsident, welche Bereiche der Sektion Ostschweiz ohne Freiwilligenarbeit nicht funktionieren würden. So gäbe es ohne diese freiwilligen Helfer keine Bauwochen, keine Werbeauftritte, keine Revisionen an den Dieselmotoren, aber auch keine Mitgliederanlässe oder Hauptversammlungen. Die Hauptversammlungen der letzten Jahre waren geprägt von einer Person, die die selber betriebene Festwirtschaft voll im Griff hatte und daneben auch immer ein gutes Auge fürs Detail hatte. Mit einem Blu-

menstraus bedankte sich der Präsident im Namen aller Anwesenden bei Vreni Bruggmann für dieses sehr grosse Engagement.

Ein grosser Dank ging auch an die Freiwilligen, die an diesem Abend für die Organisation und das leibliche Wohl besorgt waren. Es ist jedes Jahr aufs Neue ein schöner Abend.

Die Sektion Ostschweiz dankt auch an dieser Stelle noch einmal allen Freiwilligen für den unermüdlichen Einsatz zugunsten unserer Dampfbahn Furka-Bergstrecke, einem einmaligen historischen Kulturgut, das unbedingt erhalten werden muss.

Fotos von Andreas  
Huwiler:  
Apéro bei der Lok 1

Gut gefüllter Aufent-  
haltsraum

Foto von  
Hugo Peter:  
Grosser Dank an Vreni  
Bruggmann





# Zürich-Schaffhausen-Glarus

VFB-Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus,  
vfb-zuerich@dfb.ch

## AGENDA

Sa 23. März	HV in Bassersdorf 1400 Uhr	A. Minder	079 308 76 17
Mo 27. Mai – Sa 01. Juni	Bauwoche 1	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Mo 12. Aug – Sa 17. Aug	Bauwoche 2	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Mo 16. Sep – Sa 21. Sep	Sektionsreise	F, Renold	079 757 52 40
Mo 23. Sep – Sa 28. Sep	Bauwoche 3	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Fr. 11. Okt – So. 13. Okt	Ausstellung Bauma	M. Schmid	079 746 42 26
Mi. 13. Nov – So 17. Nov	Winti Messe	M. Schmid	079 746 42 26

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

Erinnerung: Einladung zur Hauptversammlung 2024

Datum: 23. März 2024

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

Traktanden: Die Statutarischen für das Vereinsjahr 2023

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

## Jahresbericht

Von Res Minder, Redaktor

Liebe Mitglieder,

Das Jahr 2023 liegt hinter uns und 2024 heisst uns seit einigen Tagen herzlich willkommen. Ich möchte an dieser Stelle allen für die wichtigen und wertvollen Beiträge aller Art im letzten Jahr meinen Dank aussprechen. Vieles wäre ohne Ihre Mithilfe nicht oder kaum machbar gewesen.

Eine bedeutende Stütze sind unsere Freiwilligeneinsätze. Auch in diesem Jahr sind wir wieder in drei Bauwochen (KW 22/33/39) im Einsatz. Hans Jörg Häfliger wird die BW1 leiten, für die zwei anderen Bauwochen suchen wir noch Anwärter die, wenn nötig, von Hans Jörg tatkräftig unterstützt werden. Ich selber werde dieses Jahr auch in allen drei Bauwochen engagiert und tatkräftig mithelfen.

Leider konnten wir auch letztes Jahr den Mitgliederschwund nicht aufhalten. Wir im Vorstand habe ein offenes Ohr für Vorschläge, wie dieser Trend zu stoppen wäre. Auch in der Chefetage werden einige Änderungen eintreten, deshalb suchen wir zur Vervollständigung des

Vorstandes Mitglieder, die sich für diese Arbeit zur Verfügung stellen würden. Ich wünsche Ihnen / Euch allen für 2024 an dieser Stelle Glück, Gesundheit und viel Erfolg.

## Bauwoche 39 (25.09. - 30.09.2023)

Von Bauleiter Bruno Berto und Redaktor Res Minder

Bei herrlichem Wetter trafen sich die Teilnehmer der Baugruppe in der Gartenwirtschaft des Hotels des Alpes zur ersten Orientierung. Nach dem Nachtessen in der Kantine orientierte uns der verantwortlichen Leiter Marcel Gwerder über die zu erledigenden Arbeiten: beim Viadukt Mässweid (km 41.420) Gleis in Einzelteile abmontieren, Einlauf des Durchlasses 4 bei km 44.416 abdichten, beim Viadukt Eischflüh bei km 43.900 Gleisjoche demontieren und mehrere Kernbohrungen erstellen.

Eine Person wurde für das Einwintern der Signalanlagen und zwei weitere Personen (Maurerspezialisten) wurden für die Baustelle beim Durchlass 4 eingesetzt. Der Rest der Truppe übernahm das Abmontieren der Gleise beim Viadukt Mässweid. Da wir alle nicht in Realp tätig waren, wurde in der Remise in Gletsch die Küche aktiviert. So konnten wir auf Lunchpakete verzichten. Ein grosses Dankeschön unserer Köchin Susanne Betschard. Der Wettergott war uns in dieser Woche gnädig gestimmt, so konnten wir alle Aufgaben zur Zufriedenheit der Bauleitung erledigen.

Dies war mein letzter Einsatz als Baugruppenleiter. Allen Freiwilligen, die während meiner Baugruppenleiterzeit für unsere Sektion im Einsatz waren, danke ich herzlich. Dank eurer vorsichtigen und gewissenhaften Einsätze wurden wir von gröberen Unfällen verschont. Ich wünsche allen weiterhin eine schöne und erfolgreiche Zeit bei der DFB.

Foto von  
Bruno Berto:

Ein Refit für den  
Vietnamwagen



Foto von  
Res Minder:

Bruno Berto  
verabschiedet  
sich.

### **Bruno Berto verabschiedet sich als aktiver Mitarbeiter**

Nach mehrjährigen Einsätzen als freiwilliger Mitarbeiter, Baugruppenleiter, Sicherheitswärter, Depotführer für neue Mitarbeiter und Gruppen, Organisator und Zugsbegleiter mit mehreren Reisegruppen, Gemüselieferant für die VFB Sektion ZH-SH-GL, ist es nun so weit, dass ich mich von all dem verabschiede.

Es waren für mich sehr schöne und zum Teil unvergessliche Tage, welche ich in all den Jahren in Realp verbringen durfte. Konnte ich doch viele neue Freunde kennen und schätzen lernen. Vermissen werde ich auch all die Bausitzungen, welche wir jeweils nach Feierabend durchführten.

Allen Freiwilligen danke ich herzlich, welche während meiner Baugruppenleiterzeit für unsere Sektion im Einsatz waren. Dank euren vorsichtig und gewissenhaft durchgeführten Einsätzen wurden wir von gröberen Unfällen verschont. Auch wenn es nicht immer nach meinem Gusto lief, konnte ich immer auf euren Einsatz zählen. Ich bin stolz und freue mich darüber – und nochmals ein grosses Dankeschön an euch alle.

Die Bauwoche 39/2023 sowie die Einsätze für die DFB in Realp waren meine letzten Aktivitäten. Auch habe ich alle meine DFB-Schlüssel abgegeben. Für geplante Ausflüge werde ich ab und zu in Realp anzutreffen sein.

Ich erinnere mich gerne an die schöne Zeit und unsere lebhaften Diskussionen in Realp.

Für die kommenden Jahre wünsche ich euch allen viel Gesundheit und schöne Stunden mit den Kameraden und der Familie.

*Mit dampfendem Gruss, Bruno Berto*

### **Jahresrückblick 2023 des Messeteams**

*Von Matthias Schmid und Res Minder, Redaktor*

Auch dieses Jahr war unser Messteam wieder häufig unterwegs. Vom 30.8 bis 3.9. waren wir Gast an der ZOM «Züri-Oberland-Messe» in Wetzikon. Unser Stand war diesmal in der Eishalle zu finden. Wegen des heissen Wetters war der Besucherandrang nicht berauschend. Dank Hilfe der Sektion Aargau konnten wir unseren Personalengpass beheben, vielen Dank.

Vom 13. bis 15.10. folgte die Ausstellung «Plattform der Kleinserie» in Bauma. Hier findet man alles für den Modelleisenbahner. Viele Besucher freuten sich, uns wieder zu sehen. Auch wurde fleissig über die DFB diskutiert.

Zuletzt besuchten wir vom 25. bis 29.10. die Schaffhauser Herbstmesse. Wir hatten unseren Stand in der Halle 1, wo wir vielen Besuchern unsere Bahn näherbringen durften.

An allen drei Messen wurden wieder viele Souvenirs und Billette verkauft. Erfreulicherweise waren auch Billette der «Premium Class» dabei. Neues Werbematerial, neue Roll-Ups und eine neue Faltwand ergänzten das Bild unseres Standes.

An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich beim ganzen Messteam für den geleisteten Einsatz und die Unterstützung bedanken. Ich freue mich darauf, im nächsten Jahr wieder mit euch unterwegs sein zu dürfen.



Foto von  
Matthias Schmid:

Der Messestand  
der Sektion



## Berlin-Brandenburg

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

### Exkursion zur Parkeisenbahn Cottbus

Von Dieter Frisch, Vorsitzender

Schon während der Fahrt von Berlin nach Cottbus am 8. Juli 2023 wurde uns klar, dass das wiederum ein sehr heißer Sommertag werden dürfte. Kurz nach 10 Uhr begrüßte Sektionsmitglied Hans-Joachim Miethe, der gleichzeitig dem Förderverein der Parkeisenbahn Cottbus angehört, als Exkursionsleiter alle Teilnehmer im Hauptbahnhof Cottbus.

Zunächst ging es durch die angenehm kühle Bahnhofsunterführung zum Ausgang Altstadt. Gegenüber befindet sich das noch erhaltene, repräsentative Gebäude des ehemaligen Großenhainer Bahnhofs. Unser Weg über das einstige Bahnhofsgelände ließ auch einen Blick auf die riesige, dort völlig neu erbaute Reparaturhalle zu, die sich über mehrere 100 Meter in westlicher Richtung erstreckt. Hier werden künftig ICE-Einheiten gewartet und repariert. Vorbei am alten Stadtbahnhof der nicht mehr existierenden meterspurigen Spreewaldbahn erreichten wir in der Bahnhofstraße 40 das frühere Lehrlingswohnheim des Deutschen Reichsbahnamtes Cottbus, in dessen Kellerräumen seit Jahren der „Lausitzer Dampflok Club e.V.“ sein Domizil hat.

### Lehranlage für den Betriebsdienst

Die von Hans-Joachim schon angekündigte Überraschung anlässlich unserer Exkursion bestand in der umfassenden Erläuterung der bis Anfang der neunziger Jahre in Senftenberg stationierten Lehranlage für den Eisenbahnbetriebsdienst, die von den Lausitzer Dampflokfreunden übernommen wurde. Clubmitglied Etrich legte zunächst dar, wie es gelang, die Anlage zu retten, nach Cottbus zu transportieren und nach erneutem Aufbau in betriebsfähigen Zustand zu versetzen und zu erhalten.

Bei der anschließenden Demonstration konnten wir erleben, wie die Bedienung der Bahnhöfe mit einem Gleisbildstellwerk erfolgt. Im Bahnhof "Kellerhausen" musste der Betriebsdienst jedoch mit mechanischen, bzw. elektromechanischen Stellwerkseinrichtungen abgewickelt werden. Das war bei der DR in den achtziger Jahren auf kleineren Stationen noch durchaus üblich. Hingegen hatte im neuen Verschiebebahnhof "Heide Süd" bereits die moderne Technik Einzug gehalten. Der Betrieb wurde mit Hilfe eines elektronischen Stellwerks geregelt.

Nicht allein die angenehme Kühle der Kellerräume, sondern vor allem die sehr angeregte Diskussion der Exkursionsteilnehmer mit Herrn Etrich, die sich nach seinen Ausführungen ergab, hatte zur Folge, dass wir später als geplant zum eigentlichen Ziel unserer Exkursion gelangten. Zunächst waren Durst und Hunger angesagt. Hans-Joachim hatte für Getränke und Verpflegung gesorgt und bewirtete uns fürsorglich im Veranstaltungsraum des Bahnhofs der Parkeisenbahn.

### Mit Dampf zum Schloss

Gestärkt und guter Dinge ging es schließlich um 14.55 Uhr mit der Dampflok 99 0001 (Brigadelok 2257, ex. Heeresfeldbahn) der Parkeisenbahn Cottbus auf 600mm Spurweite durch den Branitzer Park zur Endhaltestelle nahe Schloss Branitz und wieder zurück.

Bei einer durch Hans-Joachim moderierten Besichtigung des Depots der Parkeisenbahn konnte u.a. die "Graf von Armin", älteste erhaltene Lokomotive der Muskauer Waldeisenbahn in Augenschein genommen werden. Leider war die Maschine mit der DR Nr. 99 3301 aktuell nicht betriebsbereit. Trotz Hitze verlief alles optimal an diesem Tag. Mit der Rückfahrt nach Berlin ging die sehr schöne und informative Exkursion zu Ende.



Fotos von  
Dieter Frisch:

Lok 99 0001 pausiert in der Station "Schloss Branitz".

Die Sektionsmitglieder beobachten die Bedienung des Gleisbildstellwerkes.



## Norddeutschland

VFB-Sektion Norddeutschland, Michael Appelt, Ulmensteig 2,  
DE-14558 Nuthetal, vfb-norddeutschland@dfb.ch

### Die Plattenleger vom Deich

Von Oliver Racine, Baugruppenleiter der Sektion Norddeutschland

Dieses Jahr ging es aus persönlichen Gründen für die Fronis der Sektion Norddeutschland statt in KW31 erst in der KW35 an die Furka, das fühlte sich ganz ungewohnt an... Unsere „Erlebnisanreise“ von Hamburg aus führte uns zur Selfkantbahn, wo unser langjähriger Froni-Kumpel Thomas uns ausgiebig die Anlagen zeigte und sogar eine Sonderfahrt organisiert hatte. Am nächsten Morgen der kurze Sprung in die Niederlande zur südlimburgischen Dampfbahn. Auch hier eine tolle Fahrt mit wunderschönen Wagen und eine kundige Führung von unseren Froni-Kollegen der Sektion Niederlande. Am Sonntag war dann der Plan, von Martigny aus mit der TMR zum Lac d'Emosson zu fahren und dort die Standseilbahnen zu besichtigen. Daraus wurde leider wetterbedingt nichts – ein Wintereinbruch war angekündigt. Na gut, dann eben nur die Bahn, die ja mit 200 % Steigung allein eindrucksvoll genug ist.

### Grosser Aufmarsch

In Realp angekommen gab es das übliche große Hallo nach einem Jahr, immer wieder ein schöner Moment! Mit 15 Fronis konnten wir in unsere 30. Bauwoche starten. Aber Halt, es waren nicht 15 Fronis, sondern 115! Parallel zu unserer



Fotos von  
Oliver Racine:

Die fröhliche Bau-  
gruppe der Sektion  
Norddeutschland  
Puzzlearbeit für ein  
genaues Spurmaß

Gruppe fand eine Übung des Zivilschutzes Pilatus mit 100 Leuten statt. Das stellte vor allem die Leitung der Bauabteilung vor gewaltige logistische und planerische Herausforderungen – und im Depot wurde es manchmal eng mit all den Fahrzeugen, die vor Ort waren. Die Bauleitung war deshalb glücklich, eine sehr erfahrene und selbständig arbeitende Baugruppe zu haben, die wenig Betreuung brauchte. Vor allem stand Gleisbau auf dem Plan: zwischen Lamenviadukt und Felsnase waren diverse Kurven wieder ins richtige Spurmaß zu bringen, eine Mischung aus Knochen-, Meß- und Puzzlearbeit mit diversen Sorten von Befestigungsplättchen. Die Gruppe hat es durchgezogen – auch an den Betriebstagen inklusive Samstag wurden die Kurven daran gehindert, sich der Normalspur zu nähern.

### Justieren und regulieren

Auf der anderen Seite der Furka die nächste Gleisbaustelle: dieses Mal galt es, die Höhe der Zahnstange im Verhältnis zur Schienenoberkante zu regulieren. Hier wurde in den letzten Jahren (auch von uns) schon diverse Male durch Unterlegen von Platten bei den Schienen versucht, das Verhältnis richtig einzustellen, mit wechselndem Erfolg. Jetzt gibt es ein besseres Messverfahren und wir konnten einige hundert Meter neu justieren – auch hier Knochenarbeit und feinste Justierungen – dieses Mal mit Gummipplatten in diversen Dicken. Auch hier wurde bei laufendem Betrieb gearbeitet, was ständiges Lösen und Anziehen der Schienenbefestigungen bedeutete. Nach zwei Tagen hatten wir den Bogen perfekt raus und konnten eine Arbeitsanweisung erstellen, mit der das Verfahren für die nächsten Gruppen optimal angewendet werden kann.

Was gab es noch? Eine „schnelle Eingreiftruppe“ hatte diverse interessante Aufgaben:

- Elektrikerarbeiten: Uhr Inbetriebnahme OW, Antennenumbau GL, Messungen Kehrtunnel
- BÜ Furkastrasse: Schmierereien übermalen
- Gletsch: Remisentore mit Warnanstrich versehen
- BÜ Rotten: Lichtraumprofil korrigieren
- Muttbach: Gleisjoche zerlegen
- Realp: Kranwagen mit Baumaterial für die Folgewoche vollpacken
- Stützmauer unterhalb Muttbach: Vegetation entfernen und diverse Kronensteine neu aufmauern

Das obligatorische Chäsfondue in Zumdorf und die Abende am Lagerfeuer (Norddeutsche sitzen bei jedem Wetter draußen 😊) rundeten das Gruppenerlebnis ab. Vielen Dank an unsere Schweizer Freunde, besonders Susanne und Marcel, die im Hintergrund geplant, geräumt und gekocht haben. Es war wieder wie „nach Hause kommen“ – wir haben wieder viel mit großer Freude geschafft.



Das Bild zeigt den Gleisbau auf dem Bahndamm oberhalb des Kehrtunnels Gletsch. Der Abschnitt war ein wesentliches Hindernis auf dem Weg zur Wiederöffnung der ganzen Furka-Bergstrecke bis nach Oberwald. Zuletzt fuhr die FO hier über die sogenannte Notbrücke T. Doch diese wurde von Lawinen beschädigt, wie einst schon das hier stehende Steinbogenviadukt. Die DFB konnte das Gelände aufschütten und 2001 die Gleislücke schliessen. (jw)



## Impressum:

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

Redaktionsadresse:  
Julian Witschi  
Chlostermatte 19, 3312 Fraubrunnen  
Telefon +41 79 399 04 86  
E-Mail: dadf.redaktion@dfb.ch

Redaktionskommission:  
Vorsitz: Julian Witschi,  
julian.witschi@dfb.ch  
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,  
philipp.kraehenmann@dfb.ch  
Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,  
mark.theiler@dfb.ch  
Pepi Helg, Stiftung Furka-Bergstrecke  
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Andreas Huwiler, Dampflokfreunde  
Furka-Bergstrecke, andreas.huwiler@dfb.ch  
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB  
Sektionsnachrichten:  
Aargau: Heinz Unterweger,  
heinz.unterweger@dfb.ch  
Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

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

Adressänderungen Aktionäre und DFB:  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG,  
Schweigstrasse 11, 6491 Realp  
Tel. +41 (0) 848 000 144  
sekretariat@dfb.ch

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

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

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

Abonnement:  
CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:  
Auf Anfrage

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

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



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

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

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

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

Siehe auch: [www.dfb.ch/de/stories/freiwilligenarbeit](http://www.dfb.ch/de/stories/freiwilligenarbeit)

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

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

<b>Verein VFB</b>	<b>Verein Furka-Bergstrecke (VFB)</b> CH-3999 Oberwald vfb.mitgliederservice@dfb.ch	<b>DFB AG</b>	<b>Dampfbaun Furka-Bergstrecke AG</b> Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp personaldienst@dfb.ch
-------------------	---	---------------	--