



# dampf an der furka



Saisonbilanz  
4



Neue  
Wagenremise  
6



Neues  
Rollmaterial  
10



Ein Jubiläum  
13



Aus der Stiftung  
17

**Actuel dès 22**

**Sektionen ab 27**

**Impressum 39**

Redaktionsschluss					
Ausgabe 1/2022	14.01.2022	Erscheint Mitte Februar	Ausgabe 3/2022	29.07.2022	Erscheint Ende August
Ausgabe 2/2022	29.04.2022	Erscheint Anfang Juni	Ausgabe 4/2022	08.10.2022	Erscheint Mitte November



Foto von Urs Züllig  
Die neue Wagenremise im Winter.  
Photo d'Urs Züllig  
La nouvelle remise à wagons en hiver.

## Editorial

Von Ruedi Traub

Unermüdlich arbeitet das Team in der Wagenwerkstatt Aarau. Kaum ist der AB 4421 fertig, kommt schon der nächste, B 4231, an die Reihe. Das Besondere der Wagen mit 1.-Klasse-Abteil ist bei der Furka-Dampfbahn, dass die Passagiere beim Ankommen an ihre Plätze eine Erfrischung vorfinden: Etwas zum Knabbern und ein Fläschli „Chlöpfwy“, beides im Preis inbegriffen.

Trotz Covid war die Spendenfreudigkeit vieler Dampflok-Fans gross. Für die Fahrsaison ist die Bilanz positiv. Ebenso lautet das Fazit aus betrieblicher Sicht für die neue Wagenremise.

Achten Sie auf den Artikel «Tourismus». In ihm werden viele Dinge aufgezählt, die es neben der DFB auch zu bestaunen gibt. Unter anderem ist César Ritz als Walliser der Hotelkönig schlechthin.

Anstelle der Wanderungen (Lawinengefahr im Winter) setze ich einen Text über die Walser ein. Sie wanderten im 15./16. Jahrhundert aus, da sie Probleme mit der Ernährung hatten. Viele Kinder, Missernten, Naturkatastrophen.

Der Untergrund bei den Bergbahnen ist viel «lebendiger» als bei den Talbahnen. Kaum ist, wie dieses Jahr geschehen, der Sturm vorüber, beginnt das grosse Aufräumen - und das mehrmals.

Vergessen Sie nicht das Menü, dieses Mal fast etwas exotisch. Sie fragen sich, wie denn nicht gesüsster Kakao mit Peperoncini verheiratet.

L'équipe des ateliers d'Aarau travaille infatigablement. A peine l'AB 4421 terminé, c'est le tour du B 4231. La particularité des voitures de 1e classe, dans le train à vapeur de la Furka, c'est que les passagers y sont accueillis par un rafraîchissement: quelque chose à grignoter et une topette de „Chlöpfwy“, le tout compris dans le prix du billet.

En dépit du Covid, la générosité des fans de locs à vapeur n'a pas faibli. Le bilan de la saison est positif. A quoi s'ajoute, du point de vue de l'exploitation, la nouvelle remise à wagons.

Ne manquez pas l'article «Tourisme». On y énumère de nombreux sujets d'étonnement à côté du DFB. Entre autre le Valaisan César Ritz, le roi des hôteliers.

En lieu et place des itinéraires de promenade (danger d'avalanche en hiver), je vous propose un texte sur les Walser. Ils ont émigré, aux 15e/16e siècles, à cause de leurs problèmes de nutrition: nombreux enfants, mauvaises récoltes, catastrophes naturelles.

Dans les chemins de fer de montagne, tout est beaucoup plus „vivant“ que dans les chemins de fer de plaine. A peine passée la tempête, comme cette année, commence le travail de remise en état - et cela plusieurs fois!

N'oubliez pas le menu, un peu exotique cette fois-ci. Comment marier du cacao sucré avec des peperoncini?

Titelbild von Michaela Rapp  
HG 4/4 mit dem Stammzug und dem neuen Wagen



## Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB)

# Passagierzahl und Ertrag pro Fahrgast gegenüber 2020 gesteigert

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

*Das Jahr 2021 hat es wie schon 2020 nicht immer gut gemeint mit der Dampfbahn. Allen gemeisterten Widrigkeiten zum Trotz zieht Geschäftsleiter Josef Hamburger eine positive Bilanz.*

"Wir transportierten mit 22'721 Personen rund 4500 oder einen Fünftel mehr Passagiere als letztes Jahr. Davon reisten 9503 Passagiere in Gruppen. Dazu konnten wir den Durchschnittsertrag pro Fahrgast von 53 Franken letztes Jahr auf 60 Franken steigern", bilanziert Hamburger. Bei dieser Rechnung werden jeweils nicht nur die voll zahlenden Fahrgäste miteinbezogen, sondern auch jene, die gratis oder mit Rabatt fahren.

Einer der Bremsklötze hinsichtlich noch besserer Passagierzahlen war auch dieses Jahr die Sache rund um die Pandemie. Weil fast alle Charterzüge ausfielen, hätten Einnahmen in Höhe von 100'000 Franken gefehlt, sagt Hamburger. Keine Auswirkungen hatten die behördlichen Bestimmungen auf die Gastbetriebe der DFB.

Kam hinzu, dass die Kombination Dampfbahnfahrt/Verpflegung für Gruppen immer mehr in Anspruch genommen wurde.

### Viel Regen und Unwetter

Teilweise negativ ins Gewicht fiel auch der regnerische Sommer. Die beiden Erdbeben führten Anfang/Mitte Juli zu Einschränkungen des Betriebes respektive zur Einstellung während eines ganzen Wochenendes. Durch die Unwetterschäden seien der DFB sehr hohe Kosten entstanden, sagt Hamburger. Ein grosser Teil davon sei durch die "Helvetia"-Versicherung abgedeckt worden. Hamburger dankt der "Helvetia" für die kooperative, unkomplizierte Abwicklung der Schäden.

Die neue Fahrplanstruktur hat sich sehr gut bewährt und soll laut Hamburger auch 2022 und 2023 beibehalten werden. Sie wirkte sich positiv auf die Personalplanung aus und ermöglichte der Abteilung Bau, dass an den drei betriebsfreien Tagen ohne Unterbruch auf den Baustellen gearbeitet werden konnte.

Gerade während des schlechten Sommers erwies sich die neue Fahrplanstruktur als ideal, war es mehr oder weniger vor allem an Teilen der Wochenenden meist etwas freundlicher.

### Projekte vorangetrieben

Gearbeitet wurde 2021 an allen Ecken und Enden der Dampfbahn. Die Sanierung des Lammenviaduktes konnte im Frühling mit finanzieller Unterstützung der Stiftung Furka-Bergstrecke und der Raiffeisenbank Aletsch-Goms realisiert werden. Die Sanierung des Scheiteltunnels wurde im August begonnen. Hamburger hat grossen Respekt für die vielen Baugruppen und Freiwilligen, die sich für diese "extrem schmutzige Arbeit" gemeldet hatten.

Nach Betriebsschluss Anfang Oktober begann der Totalumbau des Gleises zwischen Gletsch und Muttbach. Bis Ende Oktober wurden, beginnend in Gletsch, 600 Meter

Gleis ausgewechselt. Auch hier half die Stiftung kräftig mit.

Beim geplanten Anbau des Bahnhofs Realp lief bis Anfang November das Plangenehmigungsverfahren. Das Projekt Wagenremise Realp wurde im Verlaufe des Jahres offiziell abgeschlossen. In Planung steht ein Ausbau des Standorts Oberwald mit einem Lokdepot, einer Wagenremise und einem Stationsgebäude. Weitere Informationen folgen zu gegebener Zeit. Ebenso ist der Ersatz der Heizung in Realp in der Planungsphase.

Der Rollmaterial-Park der DFB wurde 2021 mit drei neuen Dieselloks, einem Erstklasswagen für den Dieselzug und einem AB mit Premiumklasse erweitert. Hamburger dankt den Werkstätten in Realp, Aarau und Uzwil für die geleistete Arbeit. Auch an der Lok 708 wurde in Uzwil fleissig weitergearbeitet. Die Fertigstellung dieser wunderschönen Lok kommt immer näher!



Foto DFB

Geschäftsleiter Josef Hamburger kann trotz allem auf ein positiv verlaufenes Jahr 2021 zurückblicken.

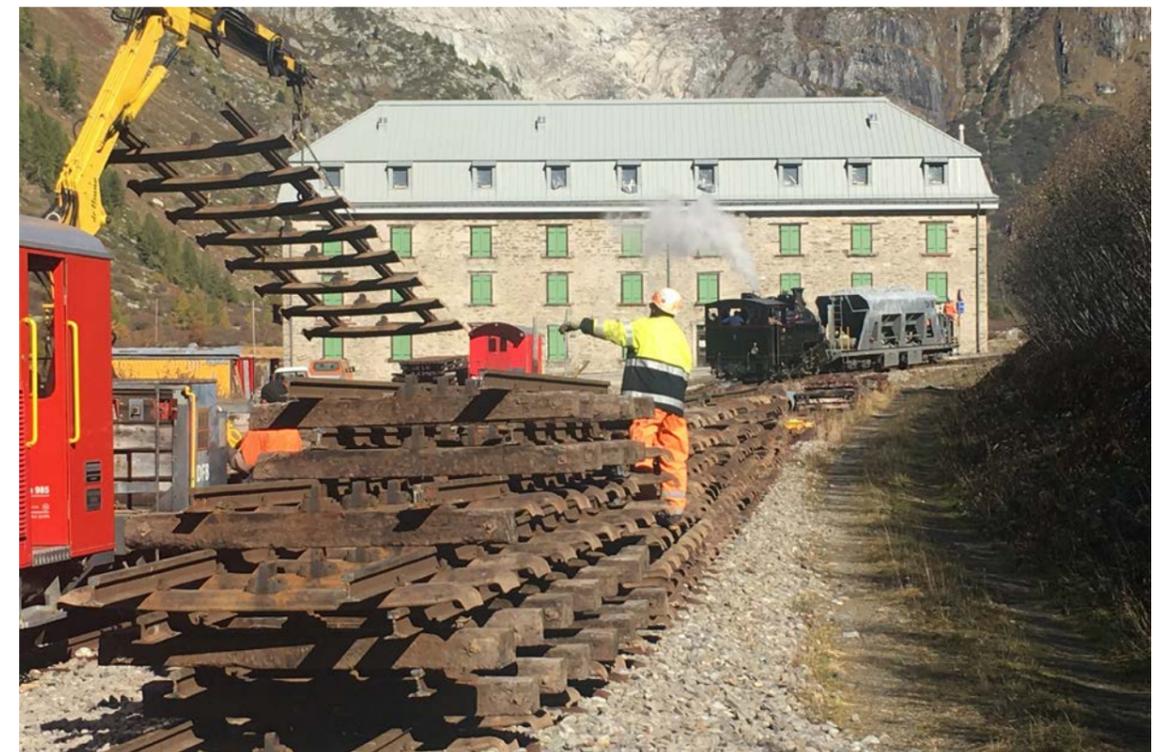


Foto von Peter Lerch

Gleisjoche in Gletsch, im Hintergrund das Blaue Haus mit dem renovierten Dachstock.



## Erste Saison

# Betriebserfahrungen mit der Wagenremise Realp

Mit Beiträgen von Albin Frey, Stephan Stauber, Karl Reichenbach, Tobias Hardmeier und Manfred Willi. Die Fragen stellte Urs Züllig.

*Nachdem die Wagenremise Realp nun erstmals eine volle Winter- und Sommersaison mit allen Möglichkeiten genutzt werden konnte, ist es an der Zeit über die Betriebserfahrungen zu berichten.*

Vorab jedoch einige Worte zu den Abschlussarbeiten: Im Verlaufe des Jahres 2021 konnten mit einem Aufwand von über 130 Manntagen praktisch alle bestehenden Pendenzen aus der Übergabe erledigt werden. Primär betraf dies:

- die Montage der Beleuchtung und die Fertigstellung der Elektroinstallationen
- die Einbringung des Bodenbelags in Form einer 2-Komponenten-Farbe
- die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Bahnübergangs Stockental
- zahlreiche weitere kleinere Fertigstellungs- und Optimierungsschritte

Um zu erfahren, wie sich die Wagenremise Realp bewährt hat, haben wir den Benutzern folgende Fragen gestellt:

- Was hat die Wagenremise für euch respektive eure Tätigkeit verändert?
- Wurden die Erwartungen erfüllt?
- Gab es Überraschungen / unerwartete Auswirkungen?
- Euer Gesamtfazit?

Foto von Urs Züllig

Die HG 3/4 Nr.4 holt den Stammzug aus der Wagenremise



### Sicht Betrieb von Albin Frey (Ausbildungschef Betrieb)

Ein Punkt, den sicher alle bestätigen werden – unsere schönen, historischen Wagen sind in der Wagenremise vor Wind und Wetter geschützt.

Leider stehen die Wagen am Morgen nicht mehr im Bahnhof Realp vor der Abfahrt in Gleis 1. Sicherlich ein Nachteil für die vielen Dampfbahnfreunde, die die Wagen fotografieren möchten. Aber die Zugkomposition wird im Durchschnitt 20 bis 30 Minuten vor Abfahrt in Gleis 1 mit der Dampflok aufgestellt und somit gibt es noch genügend Zeit für das Fotografieren der gesamten Komposition inklusive Dampflok. Die Gästebetreuer müssen wegen dem späteren Aufstellen mit dem Zulad der Getränke warten.

Die Wagenreinigung kann am Ende des Betriebstages in der Wagenremise vorgenommen werden. Die Platzverhältnisse sind gut, wie auch das Unterbringen des Reinigungsmaterials in den dafür vorgesehenen Kästen. Eine gute Reinigung ist auf Grund der Ausleuchtung in der Remise möglich. Zudem ist der Reinigungsaufwand beim Auswintern geringer, da die Wagenremise den Wagen einen optimalen Schutz bietet.

Für den Fahrdienstleiter sind die Leuchten oberhalb der Tore sehr informativ. Kann er doch so feststellen, ob das Tor offen ist, und die Weichen (Niederflurweichen ohne Weichenlaternen) in der richtigen Stellung sind.

Für das Zugpersonal ist ein Mehraufwand an Rangierleistung vorhanden, bei welcher Gefahren auftreten könnten (z.B. falsches Verstehen der Befehle beim Rückwärtsfahren durch das Lokpersonal bei den Distanzangaben).

Ein wichtiger Punkt, den es nicht zu vergessen gilt: Im DFB-Bahnhof Realp sind dank dem Abstellen der Wagen in der Wagenremise immer zwei Gleise für Zugfahrten frei. Das Gleis 2 ist somit auch das Umfahrgleis der Lok der ankommenden Züge. Die mühsamen und gefahrenträchtigen Wagenabläufe gehören in die Erinnerungen des Zugpersonals.

Fazit: Die Wagenremise Realp ist eine Investition, die sich auf Jahre hinaus lohnt. Schon nur aus der Sicht «Schonung des Rollmaterials». Eine grosse Veränderung der Arbeitsweise für das Betriebspersonal hat nicht stattgefunden.

### Sicht Schneeräumequipe von Stephan Stauber

In der Maschinenhalle, die wir ab Herbst 2019 nach und nach bezogen haben, stehen neben den zurzeit drei grossen Schneefräsen unsere 2 kleinen Fräsen, die wir hauptsächlich auf dem Platz Realp nutzen. Von der Bauabteilung stehen im Winter zwei Bagger, ein Dumper, der Pneulader und diverse Aggregate wintersicher untergestellt. Dazu kommen diverse Paletten mit Ersatzteilen.

Da im Depotbereich keine Werkstattkapazitäten zur Verfügung stehen, sind wir daran uns so einzurichten, dass wir den Unterhalt und die Reparaturen an den Maschinen ebenfalls in dieser Halle ausführen können. Dazu haben wir einen Schwenkkrane mit einer Hebekraft von 2 Tonnen eingebaut, dazu eine Abluftanlage und eine Druckluftversorgung, die sich beide noch im Aufbau befinden. Selbstverständlich gibt es auch eine Werkbank mit dem nötigen Werkzeug, um unsere Maschinen zu unterhalten.

Das Schöne an dieser Halle ist, dass wir nicht jedes Jahr die Maschinen per LKW antransportieren und wieder nach Göschenen bringen müssen, was uns Geld spart. Braucht man was aus dem Depot, sind die Wege kurz. Gibt es im Winter viel Neuschnee, haben wir grosse Maschinen vor Ort, um Strasse und Depot zu räumen.

### Sicht Rollmaterialunterhalt von Tobias Hardmeier (Depotchef)

Da die Personenwagen jetzt auch im Winter in Realp und frei von Schnee sind, können wir durchgehend daran arbeiten. Damit fällt das enge Zeitfenster zwischen Wagenüberfuhr und Saisonöffnung weg, was der Qualität des Unterhalts zugutekommt.

Der Vorplatz der Wagenremise dient auch als optimaler Güterumschlagort zwischen Strasse und Schiene. Externe Gruppen, welche bisher in der Kantine gegessen haben, können jetzt ebenfalls in der Remise verpflegt werden. Unsere Erwartungen wurden erfüllt. Das Werk ist sehr gut gelungen.

### Sicht Verkauf und Gastronomie von Karl Reichenbach (Leiter Verkauf)

Die neue Wagenremise Realp macht viel Freude, hat einige kleinere Aspekte, welche ich nicht ganz verstehe, aber vieles, was meiner Abteilung sehr zugutekommt.

Für grössere Gruppen ist die Wagenremise der ideale Ort ihr Essen bei uns zu geniessen. Die «Eventhalle» wurde dieses Jahr mehrmals für grössere Gruppen und Anlässe genutzt und es zeigt sich, dass ein grosses Interesse daran vorhanden ist.

Nachteil, jedoch verständlich ist, dass wir keine Kühlgeräte etc. in der Remise fest installieren können und somit jedes Mal alles neu auf- und abbauen werden, dies wiederum ergibt einen Mehraufwand. Dazu kommt, dass bei den Wagen jeweils «Ölrückstände» entstehen und diese vor jedem Anlass entfernt werden müssen. Die Gleise sind «kleine Stolperfallen», so ist ein «Tanzen» für Gäste nicht gut möglich, was

jedoch nur halb so schlimm ist, das Ambiente überwiegt. Ja, der Carparkplatz ist spitze und wird sehr gut genutzt, meistens sind zwei Busse für ca. 30 Minuten parkiert. Nachteil ist, dass kein Parkplatz über der Remise entstanden ist. Wir sind auf dem ganzen Areal Realp immer mehr eingeschränkt und Parkplätze sind eine grosse Mangelware. Eventuell könnte dies zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Es würde die Abläufe in der Saison sehr erleichtern. Ein grosses Dankeschön an alle, welche an der Remise gearbeitet haben und uns so die Arbeit erleichtern.

### Zum Abschluss Bauleiter Manfred Willi

Die Inbetriebnahme der Wagenremise bildete für mich auch den Abschluss meiner beruflichen Tätigkeit bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. In dem Sinn hat der Projektabschluss für mich sehr viel verändert, aber als Freiwilliger darf man sich ja glücklicherweise an der Strecke immer noch zeigen und engagieren ...

In dieses Projekt war ich von der Startphase bis zur Fertigstellung involviert. Noch jetzt, ein Jahr nach der Einweihung, stehe ich manchmal vor dem vollendeten Werk und kann es noch gar nicht richtig fassen, dass das gelungen ist. Oft überlege ich mir, wie der Betrieb der Dampfbahn vor der Vollendung der Wagenremise funktioniert hat, und welche grosse jährliche finanzielle und personelle Einsparungen damit erreicht werden.

### Wurden die Erwartungen erfüllt?

Ich bin der Meinung, dass die Erwartungen übertroffen wurden. Die Finanzierung mittels kleiner, grösserer und ganz grosser Spenden verlief überraschend positiv. Auch deshalb konnten einige Zusatzinvestitionen verwirklicht werden: Ein betonierter, dichter und befahrbarer Hallenboden mit sauberem Anstrich, die Photovoltaikanlage, Lichtgitter an den Hallentoren, Fensterantriebe im oberen Bereich, eine Bahnübergangssteuerung gemäss Eisenbahnverordnung, das Be-

Foto von Urs Züllig

Projektteam und Projektausschuss bei der Besichtigung des fertigen Werks.





legen der Parkplätze mit Verbundsteinen und der Farbstrich an den Innenwänden.

Das Raumklima entspricht trotz anspruchsvoller Bedingungen und anfänglichen Unkenrufen den Anforderungen. Mit der Installation von Temperatur- und Feuchtesensoren im Innern und im Aussenbereich des Gebäudes können die Werte erfasst, ausgewertet und online angezeigt werden. Die Ansteuerung der elektrischen Fensterantriebe wird damit beeinflusst, damit keine unnötige Feuchte in das Gebäude eindringt und bei tieferen äusseren Feuchtigkeitswerten automatisch gelüftet wird. In Anbetracht der günstigen und in der Halle gleichmässigen Feuchtigkeitswerte konnte auf die Installation einer Lüftungsanlage verzichtet werden.

Mit der Installation der Photovoltaikanlage mit einer Nennleistung von 22 kW wurde nebst einer technischen Innovation ein Beitrag an die gefällige Fassadengestaltung erreicht. Die Paneele sind vertikal an der Fassade montiert, daher besteht keine Leistungsreduktion durch die Abdeckung mit Schnee, und auch keine mechanische Gefährdung durch Schneelasten. Bemerkenswert ist die Energieabgabe während des Winters, die Reflektion des Schnees wirkt sich gewinnbringend auf den Energieertrag aus. Der Bahnhof Realp DFB wurde bis anhin aus der Lokremise mit elektrischer Energie versorgt. Mit der Verlegung eines Niederspannungskabels zwischen der Wagenremise und dem Bahnhof Realp DFB profitiert dieses Gebäude jetzt ebenfalls von der

„eigenen“ Energieproduktion, indem ein ansehnlicher Teil des Energieverbrauchs durch die Produktion der Photovoltaikanlage abgedeckt wird.

#### Gab es Überraschungen / unerwartete Auswirkungen?

Bei schwach ausgelasteten Zügen werden einzelne Wagen in der Wagenremise belassen, dies entlastet die Lokomotiven und die gesamte Infrastruktur. Die längs des Gebäudes entstandenen Parkplätze können auch im Winter benützt werden, dies trägt zu einer Entlastung der jeweils angespannten Verhältnisse in Realp bei. Das eingedeckte Gleisfeld erleichtert nicht nur die Schneeräumung, sondern bietet auch neue Möglichkeiten für gelegentlichen Materialumschlag. In der Saison 2021 wurden dort insgesamt 180 Tonnen Spritzbeton (in Säcken, auf Paletten) auf Güterwagen der DFB umgeladen. Für den aus Aarau angelieferten Wagen AB 4421 erfolgte der Ablad und das Aufgleisen der Drehgestelle ebenfalls auf dem Gleisfeld.

#### Gesamtfazit

Nebst der Punktlandung bei der Einhaltung der Baukosten entwickelte sich auch das Sponsoring von Material und Dienstleistungen gemäss den Erwartungen. Während der gesamten Projektierungs- und Bauzeit gab es kaum ein Unwort, die Zusammenarbeit mit den beauftragten Firmen und mit den Freiwilligen war sehr gut. Ich spüre, dass die Wagenremise Realp einem grossen Bedürfnis entspricht und allseits sehr geschätzt wird. Die Kritiker sind verstummt.

#### Zukunft von Lok 7

## Die Breithorn wird einer Hauptrevision unterzogen

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Die 2001 von der Zermatt-Bahn auf Leichtöl-Betrieb umgebaute Dampflokomotive HG 2/3 Nr. 7 «Breithorn» steht seit einigen Jahren ungenutzt in der Lokremise Gletsch. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung haben entschieden, die Lok in der Werkstatt Uzwil revidieren zu lassen. Dazu werden wir den vom früheren Dampfbetrieb stammenden Kessel und die Armaturen, die Martin Horath seinerzeit vor dem Abbruch gerettet hat, zurückkaufen. Der Umbau soll etwa Ende 2025 beginnen, wenn sich die Arbeiten der Totalrevision der Lok HG 3/4 Nr. 1 in der Endphase befinden. Eine entsprechende Projektgruppe wird sich bis Ende 2021 konstituieren. Weitere Informationen folgen.



Foto von Beat Moser:  
Die Breithorn 2014 auf  
der Furka-Bergstrecke

#### Aus dem Zentralvorstand

## Neuigkeiten des Vereins Furka-Bergstrecke

Von Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident

*Die Hoffnung war gross, mit der Durchführung einer schriftlichen Delegiertenversammlung und den entsprechenden Wahlen wieder einen Präsidenten an die Spitze des Vereins zu bekommen, um die Vorstandsarbeit effektiv gestalten zu können.*

Leider haben weniger als die Hälfte der Delegierten die Möglichkeit genutzt, mit Ihren Voten eine klare Richtung vorzugeben. Ungeachtet dieser Beteiligung wurde die Versammlung von der Wahlkommission unter der Leitung von GPK-Präsident Urs Degen als gültig erklärt. Dies angesichts dessen, dass die DV gestützt auf die Covid-Notverordnungen schriftlich durchgeführt werden konnte, obwohl dies in den Statuten nicht vorgesehen ist.

Gegen die Gültigkeitserklärung wurden von verschiedenen Delegierten und Sektionen Einwände erhoben, und es erfolgte eine juristische Anfechtung der Wahl. Die Vorgänge und Differenzen führten dann dazu, dass Urs Degen als neu gewählter Präsident schon nach wenigen Wochen sein Amt wieder abgegeben hat.

Der verbleibende Zentralvorstand hat sich intensiv mit der Frage der Gültigkeit der schriftlichen Delegiertenversammlung befasst und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass das notwendige Quorum gemäss Statuten (mindestens die Hälfte der Delegierten anwesend) nicht erfüllt wurde. Daher wurde in einem Schlichtungsgespräch vor dem Interkommunalen Richteramt der Gemeinden des Oberen Goms die Anfechtung vollumfänglich anerkannt. Damit ist die schriftliche Delegiertenversammlung ungültig. Als Folge soll nun im November eine ausserordentliche Delegiertenversammlung stattfinden. Diese wird aber als physische Sitzung durchgeführt.

Der Zentralvorstand hofft nun, dass mit diesem Vorgehen ein gewisser Neuanfang gemacht werden kann. Es braucht dazu den Willen und die Anstrengung aller Beteiligten die bestehenden Probleme zu überwinden und

zu zukunftsfähigen Lösungen zu kommen. Mit einem offenen Dialog und respektvollen Umgang sollte dies aber möglich sein.

#### Neue IT-Software

Seit 2006 arbeitet der VFB mit einer Software von C-Channel/Crealogix bei Mitgliederverwaltung und Finanzwesen. Kurzfristig hat sich Crealogix entschlossen, die Weiterentwicklung ihrer Software einzustellen. Die Unterstützung der Software endet am 31.12.2021, das System ist aber noch bis zum 31.12.2022 nutzbar.

Der Zentralvorstand hat deshalb nach einer neuen Software Ausschau gehalten. Abklärungen haben ergeben, dass eine Zusammenarbeit in der DFB-Familie die besten Resultate erbringen könnte. Seit einigen Monaten finden intensive Kontakte und Abklärungen statt.

Die Software erbringt für den Nutzer die gleichen Möglichkeiten, welche sie mit der Crealogix Software bereits kennen.

### Schriftliche Delegiertenversammlung ungültig

- Das System kann zentral und dezentral genutzt werden.
- Die Rechnung wird mit einem QR-Code ausgestattet. (neu)
- Der Datenschutz entspricht allen Forderungen.
- Die Datensicherung ist jederzeit gewährleistet.
- Die Finanzbuchhaltung ist eine auf dem Markt erprobte Software.
- Bei der Umstellung unterstützen den Zentralvorstand erprobte Fachspezialisten.

Der Zentralvorstand wird ab Neujahr 2022 Kontakt mit den Sektionen aufzunehmen, um die zukünftige Zusammenarbeit (zentrale oder dezentrale Erfassung) abzuklären. Schwerpunkt in den kommenden Wochen ist die Überprüfung und Übernahme der Mitgliederdaten (neues Format) und die Vorbereitung des Fakturalaufes 2022.



### Premium Rollmaterial

# Ein ehemaliger Glacier Express Salonwagen auf der Bergstrecke

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt Aarau, und Heinz Unterweger, Kommunikation

Seit 9. September 2021 können Fahrgäste im Salonwagen AB 4421 in der Atmosphäre des Glacier Express in den 1930er-Jahren über die Furka-Bergstrecke fahren.

Der damalige ABC<sup>4</sup> 25" wurde 1995 von der BVZ als Nostalgiewagen im Stil der ersten Glacier Express Wagen mit einem Salonabteil, einer ersten und einer zweiten Klasse revidiert und wiederaufgebaut. Nach Übergang des Wagens 2018 zur DFB und 2019 zur VFB-Sektion Aargau hat ihn die Wagenwerkstatt Aarau wieder in den alten Glanzzustand gebracht und der DFB für den Fahrbetrieb zur Verfügung gestellt.

### Vieles ersetzt, alles andere überarbeitet

Bei Abnahme der Blechverkleidung zeigten sich massive Schäden an der tragenden Holzstruktur des Wagens. Verfaultes Holz wurde ersetzt, ohne den ganzen Kasten zu demontieren. Basierend auf den Erfahrungen mit früheren Revisionen wurden Massnahmen getroffen, um das Eindringen von Wasser möglichst zu verhindern und die Holzkonstruktion zu schützen. So leiten jetzt von aussen nicht sichtbare Kunststofffolien im unteren Bereich der Fenster eindringendes Wasser nach aussen ab, und sorgfältige Imprägnierung sowie zusätzliche Belüftungsmassnahmen schützen das Holz.

Im Wageninneren zeigten sich die üblichen Abnutzungsspuren. Sämtliche Teile des Wagens wurden bis auf das Gerippe

ausgebaut. Jedes Teil wurde überarbeitet, wo erforderlich auch ersetzt. So wurden die Bezüge der Sitze der 1. Klasse sorgfältig gereinigt und die der 2. Klasse überschliffen und neu lackiert. Die komfortablen Fauteuils des Salons waren stark abgenützt und wurden neu überzogen. Die mit Edelfurnier und z.T. mit Intarsien verkleideten Innenwände waren grossteils noch sehr gut erhalten. Einzig zwischen den Fenstern mussten die furnierten Platten ersetzt werden. Viel Aufwand erforderten die Fensterführungen. Viele Fenster liessen sich nicht mehr bewegen und forderten eine Totalüberholung aller Teile und der Fensterführungen. Sorgfältig wurde jedes Fenster justiert, um den Fahrgästen guten Bedienungskomfort zu bieten.

### Heizung elektrisch und mit Dampf

Da der Wagen in Zügen der MGB fuhr, hatte er eine elektrische Heizung. Diese wurde beibehalten, um weiterhin die Möglichkeit zu bieten, ihn in MGB-Züge einzureihen. Für den Betrieb auf der Furka-Bergstrecke wurde zusätzlich eine Dampfheizung eingebaut, um den Gästen auch hier ein behagliches Klima zu bieten. Dies bedingte einige Änderungen im Innenraum, die sich gut in das Gesamtbild einfügen.

Bei der elektrischen Ausrüstung gab es weitere Änderungen: Die Bordspannung musste von den 36 Volt bei der MGB auf den 24 Volt Standard der DFB umgestellt werden. Gemäss dem technischen Fortschritt sind heute auch keine Glühlampen mehr erhältlich. Es gelang, die Beleuchtung auf LED



umzustellen, ohne das äussere Erscheinungsbild zu ändern – einschliesslich der Farbtemperatur des Lichtes.

### Sicheres Fahrwerk und Bremssystem

Für den Fahrgast nicht sichtbar, für seine Sicherheit aber wesentlich, war die Revision der Drehgestelle des Fahrwerks und der Bremsanlage. Die sichere autonome Bremsung wurde in einem steilen Streckenabschnitt gemäss BAV-Vorgaben geprüft und ergab hervorragende Werte.

### DFB-rote Aussenhaut und Witterungsschutz

Für den Schutz und das Erscheinungsbild des Wagens bedarf es der Aussenverkleidung. Alle Bleche wurden nach der Demontage sorgfältig überprüft, überarbeitet und zum Teil ersetzt. Nach der Neulackierung im DFB-Rot erfolgte die aufwendige Beschriftung in drei Farben. Bei der Montage der Verkleidung wurde auf sorgfältige Abdichtung aller Fugen und Stösse mit Silikon geachtet, um dem Wasser keine Chance zu geben.

Der AB 4421 reiht sich bestens in die DFB-Flotte ein und sticht mit seinen Bullaugen hervor. Diese gehörten früher zum Dienstabteil und zur Toilette, die zum Office bzw. zum Dienstraum umgebaut wurden, um daraus die Gäste der 1. Klasse zu verwöhnen.

Wir sind froh und stolz, dass nun auch ein Salonwagen des Glacier Express über die traditionelle Bergstrecke führt, die ja Namensgeber dieses Zuges ist. Die Finanzierung der Revision konnte dank grosszügigen Spenden und der Freiwilligenarbeit von ca. 8'000 Stunden der Mitarbeitenden der Wagenwerkstatt Aarau vollständig von der VFB-Sektion Aargau und ohne Belastung der DFB erfolgen. Wir wünschen dem AB 4421 und seinen Gästen gute und sichere Fahrt und ein schönes Nostalgieerlebnis!



Für weitere Informationen siehe die Ausgaben des «Dampf an der Furka» Hefte 1, 2 und 3 2021 sowie die Webseiten der Wagenwerkstatt Aarau.



Fotos von  
Heinz Unterweger

Die 1. Klasse mit Blick  
zum Salon

Die komfortablen  
Fauteuils im Salon  
wurden neu bezogen

Das Abteil 2. Klasse

Foto oben von  
Angela Hodel

Der revidierte Wagen  
auf dem Weg nach  
Realp



## Gesucht werden Mitarbeiter oder Mitarbeiterinnen für die IT

### Wir suchen WEBENTWICKLER für interne Anwendungen

Wir wünschen uns jemanden, der Erfahrung mit der Webentwicklung mit PHP, Javascript, HTML und CSS hat und auch genügend Zeit hat, vielleicht für nur ein Projekt – oder mehrere.

Du arbeitest vorwiegend im Homeoffice, hast aber intensiven Austausch mit Deinen Kollegen, die du mindestens zweimal jährlich an der Strecke zum Ein- und Auswintern und zur Pflege des Teamgeistes triffst.

Alle Freiwilligen der Dampfbahn sind eine verschworene Gemeinschaft zur Erhaltung eines technischen Kulturgutes in der atemberaubenden Landschaft der Alpen. Werde ein Teil davon.

Wenn Du Interesse hast, melde Dich bitte bei [informatik.leiter@dfb.ch](mailto:informatik.leiter@dfb.ch). Wir freuen uns auf Dich.



#### Ein Jubiläum

## 30 Jahre Arbeits-Einsatz mit Alcatel/Thales

Von Alfred Baumgartner

*Emil Halter ist seit langer Zeit ein begeisterter Unterstützer der Arbeiten an der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Vor 30 Jahren hat er begonnen, uns Kollegen an seinem Arbeitsort bei Alcatel (später Thales) zu motivieren für Fronarbeit an der DFB.*

Damals war die Dampfbahn noch eine Vision von unbeirrbar Enthusiasten, da wollten wir unseren Beitrag leisten. So zogen wir seither jedes Jahr gemeinsam zu einem Arbeits-Samstag nach Realp und liessen uns dort zu den Arbeiten einteilen, die gerade am aktuellsten und notwendigsten waren.

#### Dank für Sponsoring

Nebst kurzzeitigen Schwielen sind uns vor allem langfristige Erinnerungen geblieben an erlebnisreiche Arbeitseinsätze. In all den Jahren wurden so über 800 Manntage Arbeit geleistet und dank eines Abkommens mit der Geschäftsleitung von Alcatel hat die Firma für jeden geleisteten Manntag zusätzlich einen Betrag von CHF 100.- an die DFB überwiesen, also mehr als CHF 80'000! Für diese Unterstützung verdient an dieser Stelle auch die Firma ein kräftiges «Dankeschön!».

#### Der Erinnerungsanlass

Als Angehöriger der Ü80-Generation wird Emil diese Einsätze künftig nicht mehr organisieren. Er hat als Abschluss einen «DFB-Erinnerungs-Anlass» für seine «Fronis» organisiert. Mehr als 30 Personen haben sich am 12. September 2021 getroffen, um bei Kaffee, Gipfeli und schönstem Wetter mehr über den Anlass zu vernehmen.

Mit dem Dampfzug um 10.20 Uhr ging es los zur Fahrt über die geschichts- und schweissträchtige Furka-Strecke mit dem Ziel Oberwald. Bereits in Tiefenbach beim Wasserfassen für die Lok Nr.9 gab es eine erste Gelegenheit für Fotos. Beim Aufenthalt an der Station Furka durften wir einen feinen Apéro, gespendet von der DFB, geniessen; dafür ein herzliches «Danke».

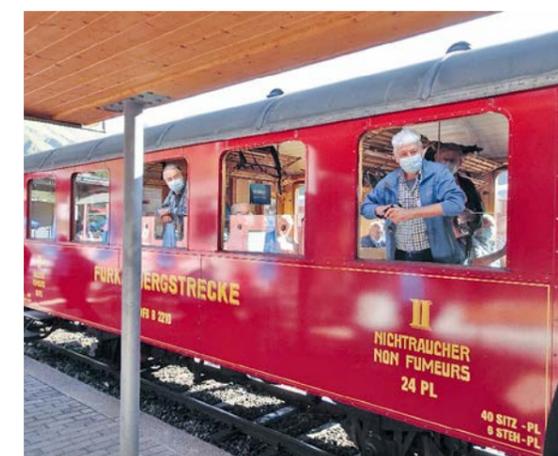
Die Teilnehmer genossen die Fahrt trotz rumpelndem Wagen wortwörtlich «in vollen Zügen» und schwelgten in Erinnerungen beim Anblick ihrer einst erstellten Werke. Sowohl auf der Fahrt als auch bei den Unterwegs-Aufhalten waren die Fotoapparate im dauernden Einsatz; so werden die Erinnerungen an diesen Tag wohl noch lange wach bleiben.

Ab Oberwald gings dann mit der MGB durch den Basis-

tunnel zurück nach Realp, wo uns in der Gartenwirtschaft des Restaurants «Des Alpes» ein feines Mittagessen serviert wurde. Anschliessend berichteten uns Reto Brem vom technischen Dienst der DFB und Manfred Willi als «DFB-Urgestein», unser jahrelanger Betreuer, über Projekte und Pläne der DFB, sowie über die fast unglaubliche Geschichte der Reaktivierung der Furka-Bergstrecke. Vielen Dank für die interessanten Ausführungen!

Beim anschliessenden Rundgang durch die Anlagen in Realp konnten wir auch hier die durch immense Leistung aller DFB-Enthusiasten entstandenen Werke bestaunen. Nebst den neueren Bauten (Wagen-Remise, Lok-Remise) überzeugen und begeistern auch die Fahrzeuge. All diese Resultate verdienen ein kräftiges «Super gemacht!».

Mit einem herzlichen Dank an die Referenten und an Emil Halter verliessen wir Realp mit vielen Eindrücken und machten uns auf den Heimweg.



Fotos von  
Alfred Baumgartner

Rast auf der Furka

Unser Wagen 2210.  
Walter Wyss am  
Fenster in Erwartung  
der Abfahrt



## Andere Bahnen

# Rezension „Zahnradbahnen der Welt“

Von Dieter Frisch, Vorstand der VFB Sektion Berlin-Brandenburg

Ein Buch von Cyrill Seifert stellt die Zahnradbahnen der Welt vor. Es enthält sehr viel, aber nicht alles.

Wer denkt beim Begriff Zahnradbahn nicht unwillkürlich an eine der Schweizer Bergbahnen? Schliesslich transportieren gegenwärtig 25 öffentliche Schweizer Bahnen, deren Strecken vollständig respektive teilweise mit Zahnstangen ausgerüstet sind, Touristen und Reisende über die Berge oder diese hinauf. Das sind ca. 40 Prozent aller weltweit noch in Betrieb befindlichen Zahnradbahnlinien. Bis auf beide Rigi-Bahnen und die Rohrschach-Heiden Bergbahn sind die Züge mit Zahnradlokomotiven in der Schweiz auf schmaler Spur - zumeist auf Meterspur - unterwegs.

Der im Kanton Zürich lebende Autor Cyrill Seifert stellt in seinem 2020 erschienenen Buch die öffentlichen Zahnradbahnen der Welt vor, wobei er selbst jede einzelne Bahnlinie besucht hat. Das entstandene Werk gestattet unter dieser Maxime einen guten Überblick bezüglich

der heute auf vier Kontinenten noch vorhandenen Zahnradbahnen und beeindruckt angesichts der grossen Zahl bislang dazu unveröffentlichter Fotos sowie der einheitlichen Präsentation der Kapitel.

Der Leser wird über die Geschichte der jeweiligen Zahnradbahnen, deren Streckenverlauf und Fahrzeugpark sowie deren betrieblicher Besonderheiten informiert. Allerdings bleibt gelegentlich die betreffende Spurweite der Bahn unerwähnt. Das Kompendium vermittelt wissenswertes zur historischen Entwicklung der Zahnradantriebe schienengebundener Fahrzeuge sowie zu einigen Zahnradsystemen, mit denen jeweils die speziellen topografischen und betrieblichen Anforderungen gemeistert werden sollten.

### Die Pioniere

Ausgehend von der ersten wirtschaftlich arbeitenden „Travelling-engine Salamanca“ der Middleton Railway in England, für die John Blenkinsop ein aussen liegendes Zahnradsystem entwickelte, werden das System Marsh, mit dem 1869 in den USA die erste öffentliche Zahnradbahn der Welt dem Verkehr übergeben werden konnte, sowie das System Riggerbach behandelt. Mit diesem wurde 1871 der Bau der ersten Schweizer Zahnradbahn auf die Rigi realisiert. Später entwickelte Systeme, wie Abt, Locher und Strub werden jedoch weniger ausführlich und hauptsächlich nur an Hand von Fotos dokumentiert. Systeme wie Riggerbach-Pauli (Von Roll), Bissinger Klose oder auch Riggerbach-Klose, Morgan etc. finden lediglich am Rande oder gar keine Erwähnung.

Mitunter wird bezüglich der vorgestellten Zahnradbahnen nicht der aktuellste Stand vermittelt.

Zu der zwischen Podbrezová und Tisovec betriebenen ehemaligen Kohlenbahn, die zwischen Pohronská Polhora und Bánovo über einen Zahnstangenabschnitt verfügt, wird im Kapitel 10.1 darauf verwiesen, dass das dort vorhandene Zahnstangensystem Abt für den Betrieb nicht mehr benötigt werde. Mit der Inbetriebnahme einer aufwändig restaurierten Zahnradlokomotive, die 2002 von der rumänischen Kohlenbahn Caransebes-Boutari-Subcetate in die Slowakei kam, veranstaltet die Vereinigung „Občianske združenie Zubačka“ (Bürgerinitiative Zahnradbahn) in Zusammenarbeit mit der ŽSR seit 2015 öffentliche Fahrten auf der Steilstrecke Tisovec - Zbojská (Pass-

höhe). Diese dampfbetriebene, regelspurige Zahnradbahn gilt aktuell als einzigartig in Europa.

### Ein paar Lücken

Keine Erwähnung findet im Kapitel 17 die Pandangbahn in Indonesien, die einst hauptsächlich dem Transport hochwertiger Steinkohle aus den Minen von Ombilin im Inneren Sumatras nach Teluk Bayur (Emmahaven) diente. Bereits in den 1990-er Jahren ruhte der Betrieb auf der von Padang Pajang ausgehenden Zweigstrecke nach Bukittinggi. Als 2002 die Kohleförderung gänzlich eingestellt wurde, hatte die noch aus der Kolonialzeit stammende Bahn eigentlich ihre Existenzberechtigung verloren. Doch erst in den 1980er Jahren ist das vorhandene System Riggerbach auf der Hauptlinie Padang-Sawahlunto zwischen Kayu Tanam und Batutabal unter Anleitung von Experten der SLM Winterthur für den durchgehenden Zahnradbetrieb saniert und ausgebaut worden, wobei die längste durchgehende Zahnstangenstrecke der Welt mit 34 km Länge entstand. Seit 2009 verkehren auf der Pandangbahn an Wochenenden und Feiertagen reguläre Touristenzüge, die von modernen Lokomotiven der SLM, Bauart BB 204, gezogen werden.

Breitspurige Bahnen sind weltweit seltener anzutreffen und werden nicht gerade mit besonders schwierigen topografischen Verhältnissen assoziiert. In Brasilien wurde

1866 eine Strecke mit 1600 mm Spurweite gebaut, um die ca. 800 m hoch gelegene „Kaffee“-Region São Paulo mit einem Hafen an der Atlantikküste zu verbinden. Problematisch war, dass auf nur 9 km Strecke eine Höhendifferenz von 773 m überwunden werden musste. Dazu wurden die Züge auf Rampen durch stationäre Dampfmaschinen mit Seilzügen befördert. Diese Anlagen wurden 1982, immerhin nach 116 Jahren und vierzehnjähriger Bauzeit durch eine Zahnradbahn, System Abt mit dreilamelliger Zahnstange auf der Steilstrecke zwischen Raiz da Serra und Paranapiacaba ersetzt. Seither zählt die Bahnverbindung von Santos nach Jundiaí zu den öffentlichen Zahnradbahnen und ist angesichts der Spurweite zudem ein Unikat, das ebenfalls in das Kompendium aufgenommen werden sollte.

Nach der Vorstellung zweier moderner, nicht öffentlicher Zahnradbahnen schliesst das Buch mit dem Kapitel „Das war einmal“, in den hauptsächlich ehemaligen Zahnradbahnen der Schweiz sowie benachbarter Länder vorgestellt werden. Weitere Beispiele interessanter „verlorener“ Bahnen liessen sich bei einer Neuauflage sicher ergänzen, um den Blick auf den Erhalt technischen Kulturgutes zu schärfen. Für die an Zahnradbahnen interessierte Leserschaft liegt trotz der Anmerkungen ein empfehlenswertes Buch vor, zu dem hierzulande aktuell nichts Vergleichbares auf dem Markt ist.



Fotos von  
Dieter Frisch/zvg

Die breitspurige  
Zahnradbahn nach  
Paranapiacaba in  
Brasilien.

Die Zahnradbahn  
Tisovec in der  
Slowakei.





Aus der Stiftung

# Glückliche SFB Wettbewerbsgewinner auf der Furka

Von Bruno Rütli, Gästebegleiter und Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

*Die Schätzfrage beim Wettbewerb „Wie viele Passagiere werden 2020 mit der Furka Dampfbahn fahren?“ war mit den Covid Auflagen schwer abzuschätzen. Die richtige Anzahl war 18'207 Passagiere.*

Zu gewinnen war 2-mal ein Erlebnistag mit Führung und Besichtigung bei der Dampfbahn für sechs Personen im Wert von ca. CHF 1'000.

Silas Hilbert aus Rothrist gewann mit 10 Differenzpunkten vor Barbara Zwahlen aus Jegenstorf mit 15 Differenzpunkten. Beide duften je fünf weitere Personen mitnehmen. Am Wettbewerb haben sich 1050 Personen beteiligt.

An unserem Reisetag am 14. August hatten wir schönsten Wetter. Am DFB Bahnhof in Oberwald fehlten zur abgemachten Zeit noch einige Teilnehmer. Dank Handys erreichten wir diese unterwegs, sie waren im „Stau“ gesteckt. Vermutlich haben sie die Autofahrt nach Oberwald etwas kurz bemessen. Ab Gletsch waren wir dann komplett!

Nach einem feinen Mittagessen im Hotel Glacier du Rhône bestiegen wir den Dampfzug und machten nochmals Kaffeehalt auf Station Furka, wo unser Kollege Klaus von Mandelsloh das Gruppenfoto machte. Klaus war unser Fotograf der Rückholaktion Vietnam „Back to Switzerland.“

Nach unserer Ankunft in Realp hatten wir noch Zeit für den Besuch im DFB-Shop, wo bereits wieder die neuen Wettbewerbskarten ausgefüllt wurden. Um 16.30 Uhr verabschiedeten wir uns und machten uns glücklich und zufrieden über den Erlebnistag der Stiftung auf den Heimweg.

### Freiwillige gesucht

Die Stiftung sucht im Raum Zentralschweiz für Sekretariatsleistungen Freiwillige Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, die bereit sind, von zu Hause aus die Stiftung zu unterstützen. In den Bereichen Adressenpflege, Erstellen von Spendenbescheinigungen, Bearbeiten von Anlassspenden, Bearbeiten von Mails usw. Interessierte melden sich beim Präsidenten der Stiftung, 041 467 26 62.



Foto von Klaus von Mandelsloh  
Die zwei Gewinner mit Freunden

Aus der Stiftung

# Gönnerclub unterwegs am Genfersee

Von Bernd Hillemeyr, Mitglied im Stiftungsrat

*Am 26. August fand der 13. Gönnerevent der Stiftung Furka-Bergstrecke statt. Ziel war die Museumsbahn Blonay – Chamby mit ihrer eindrucksvollen Fahrzeugsammlung.*

Am Morgen trafen sich die rund 120 Teilnehmer des Gönnerevents im Bahnhof Vevey an den Gleisen der schmalspurigen Transports Montreux-Vevey-Riviera (MVR). Noch während der Registrierung mit Abgabe der Namensschilder konnte die Bereitstellung des Sonderzuges beobachtet werden. Der Zug aus verschiedenen historischen Personenwagen wurde von einer Mallet-Dampflokomotive samt Vorspann eines kleineren Dreikupplers gezogen. Dies war auch notwendig, da die Strecke nach Blonay doch eine erhebliche Steigung aufweist.

### Reizvolle Landschaft

Durch Vevey und seine Vororte windet sich die Strecke mit schönen Blicken auf den Genfersee den Hang hinauf. Sie wird auch im täglichen Betrieb mit modernen Nahverkehrstriebwagen durch die MVR befahren. Ab Blonay beginnt die eigentliche Museumsstrecke. Diese führt bis Chamby, wo Anschluss an das Netz der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) besteht.

Die Strecke führt durch eine reizvolle Landschaft mit ausgedehnten Wiesen und Wäldern abseits der Touristenorte am Genfersee. Ein Höhepunkt ist dabei sicher die Überquerung des 80 m langen Viadukts über den Baye de Clarens.

### Arbeit an BFD 3

Im Depot der Museumsbahn erfolgte die offizielle Begrüssung durch den Stiftungsratspräsidenten Peter Riedwyl und den Geschäftsleiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Josef Hamburger. Bei der anschliessenden Führung durch das Depot bekamen die Gönnerinnen und Gönner einen Einblick in die Entstehung des Eisenbahnmuseums, interessante Informationen zu den verschiedenen Fahrzeugen und auch zu der Arbeit hinter den Kulissen des Museums. Dort wird auch gerade intensiv an der BFD 3, einer ehemaligen Furka-Lokomotive gearbeitet.

Direkt aus dem Museum ging die weitere Fahrt mit einem historischen Elektrozug über Chamby auf die Strecke der MOB nach Château-d'Oex im Tal der Saane. Bei herrlichem Wetter konnte man die Aussicht auf die Berge des Waad-

länder Alpen voll geniessen. Im Bahnhofsrestaurant war für die Gönnerinnen und Gönner das Mittagessen schon vorbereitet. In gemütlicher Atmosphäre ergaben sich dabei nette Gespräche zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Nach dem Mittagessen endete der offizielle Teil des Gönnerevents.

Der Anlass wurde von den Stiftungsräten Hans Meiner und Heinz Schaller wieder hervorragend organisiert. Vielen Dank auch an die Museumsbahn Blonay-Chamby für die umfassende Betreuung im Zug und im Museum.



Weitere Informationen zur Stiftung und dem Gönnerclub auf der Homepage unter [www.dfb.ch/stiftung](http://www.dfb.ch/stiftung)



Fotos von Bernd Hillemeyr

Begrüssung durch Peter Riedwyl

Dampf-Sonderzug im Bahnhof Vevey



# Gefüllte Pouletbrüstchen

Von Ruedi Traub, Redaktor

## Zutaten

12 Dörrzwetschgen  
3 EL Zwetschgenschnaps oder Rotwein  
4 Pouletbrüstchen (je etwa 120 g), vom Metzger Taschen einschneiden lassen  
Salz  
Pfeffer aus der Mühle  
Bratbutter

## Sauce

2 dl Rotwein  
2 dl Bratensauce  
1 Peperoncino  
2 KL ungesüsstes Kakaopulver  
25 g kalte Butter

## Zubereitung

Dörrzwetschgen halbieren, entsteinen und für einige Stunden oder über die Nacht in Zwetschgenschnaps einlegen. Pouletbrüstchen mit je sechs Zwetschgenhälften füllen und mit Zahnstocher oder Küchenschnur verschliessen, mit Salz und Pfeffer würzen und in der heissen Butter beidseitig fünf Minuten braten, warm stellen.

Für die Sauce den Bratensatz mit Rotwein und Bratensauce ablöschen, Peperoncino fein hacken und Kakaopulver beifügen und die ganze Flüssigkeit um die Hälfte einkochen lassen.

Kalte Butter einrühren, Sauce nicht mehr kochen lassen, abschmecken mit Salz, Pfeffer und Zwetschgenwasser. Pouletbrüstchen tranchieren und mit der Sauce auf Tellern anrichten.

## Variante

Schmeckt auch mit Dörraprikosen ausgezeichnet

Quelle: Oberwalliser Bäuerinnen kochen

## Die Sagenwelt der Walser

# Die Sage von Greiss auf Surenen

Ausgelesen von Ruedi Traub, Redaktor

*Eine Sage (von althochdeutsch saga, „Gesagtes“; Prägung durch die Brüder Grimm) ist, dem Märchen und der Legende ähnlich, eine zunächst auf mündlicher Überlieferung basierende, kurze Erzählung von fantastischen, die Wirklichkeit übersteigenden Ereignissen. Da diese mit realen Begebenheiten, Personen- und Ortsangaben verbunden werden, entsteht der Eindruck eines Wahrheitsberichts. (Wikipedia).*

Viele hundert Jahre sind vergangen, seit ein Knabe in der Alp Surenen (zuhinterst im Tal der Engelberger Aa) die Schafe hütete. Damals gehörte die Alp den Engelbergern. Der Knabe, wenn es ihm an Speise gebrach, schlachtete er ein Schaf, und als er dann mehrere Häute beisammenhatte, trug er sie in der Nacht nach Ursern zum Vertausch um Käse und Ziger.

Eben war dies geschehen, als eine Truppe Lämmer und Schafe aus dem Welschland hier anlangte. Die gefielen ihm ungemein viel mehr als die Seinigen. Sie verhiessen ihm ein Lämmchen. Seine Liebe zu dem erworbenen Tierlein war über alle Massen gross. Es musste mit ihm essen, schlafen und immer um ihn sein.

Endlich dachte er, es sollte auch getauft werden, er sei es ja auch. Er ging deshalb über die Surenenecke hinab nach Attinghausen in die Kirche, wo er den Taufstein aufbrach und Taufwasser nahm. Nun verwandelte sich das Tierlein in einen Greiss (= ein viehmordender Dämon aus der Sagenwelt des Alpenraums).



Aber bald wollte die Bevölkerung den Greiss loswerden. In einem Wirtshaus sassen Urner und ein altes Männlein zusammen. Als dieser vom Problem erfuhr, riet er den Leuten, ein bestimmtes silberweisses Stierkalb sieben Jahre aufzuziehen und es nur bei den besten Kühen säugen zu lassen und dann sei es fähig das Greiss zu töten. Und tatsächlich gelang es dem Stier, das Tier umzubringen.

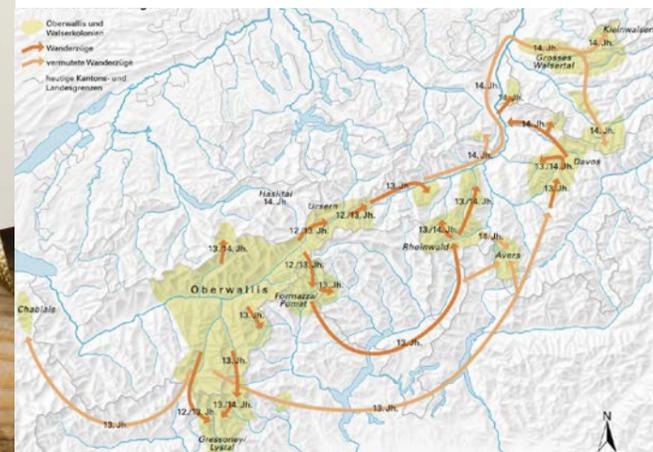
Von diesem Stier habe man das berühmte, seit den italienischen Kriegen verlorene Schlachthorn, den "Uristier", hergehabt.

## Die Walser

Das Wort «Walser» lässt sich ableiten vom Wort Walliser. Die Walser wanderten vom Obergoms in alle Himmelsrichtungen. Der Grund, warum sie wegzogen, ist nicht bekannt. Primär waren es natürlich Nahrungsmängel. Viele Kinder, karger Boden, Unwetter, Missernten usw. Die Wanderungen fanden vorab im 15./16. Jahrhundert statt und wurden durch das relativ milde Klima begünstigt.

Quellen:

Max Waibel, Das grosse Buch der Walser Sagen  
www.attinghausen.ch





## Was sonst in die Furkaregion lockt



### Museums- und Dorfführungen: Von César Ritz zur modernen Kunst

César Ritz (1850 – 1918): Kein Besuch im Goms, ohne sich an den berühmten Hotelier zu erinnern. Er kam in Niederwald (VS) auf die Welt und gründete die berühmten «Hotel Ritz». Der Hotelkönig fand in Marie-Louise Beck eine kongeniale Gattin, die sein Heimatdorf liebte und es als Gönnerin unterstützte. Später hielt der Künstler Willi Dreesen das Dorf in charakteristischen Kreidezeichnungen fest.

Mehr dazu erfahren Sie an den sonntäglichen Führungen in der Station Ritz und an Originalschauplätzen in Niederwald. Zum Beispiel am 21. November, am 26. Dezember oder am 23. Januar jeweils ab 14.15 Uhr. Preis pro Person: CHF 10.00 / mit Gästekarte: CHF 5.00 / Kinder bis 12 Jahre: gratis (Verbindliche Angaben bei [www.obergoms.ch](http://www.obergoms.ch))



### Weihnachtsmarkt Andermatt

Am Samstag, den 27. November 2021 von 11.00 bis 19.00 Uhr. Der Stimmungsvolle Weihnachtsmarkt mit zahlreichen handgemachten Produkten und abwechslungsreichen Ausstellern findet im Bereich der Kirch- und Rössligasse sowie am Blumenweg statt. Bei Speis und Trank trifft man alte und neue Freunde und stimmt sich auf die Weihnachtszeit ein. Für Weihnachtsstimmung sorgen der Gospelchor (Auftritt um 15.00 Uhr) und das nostalgische Karussell für die Kinder.



### Jahresausklang in Blitzingen, Barockkonzert

In der Pfarrkirche vom Blitzingen, am 27. Dezember. Eintritt frei, Kollekte



### 49. Silvesterlauf im Nordischen Zentrum, Ulrichen

Am 31. Dezember. Massenstarts ab 12.55 Uhr. Um 14.50 Uhr Siegerehrung.



### Neujahrsbachätä im Bachhüs, Oberwald

Lassen Sie mit uns das neue Jahr einläuten! Mit frisch gebackenem Oberwalder Brot oder Zopf, einem feinem Raclette und einem Glas warme Wii. Am 1. Januar 2022 von 12.00 bis 17.00 Uhr, Festwirtschaft beim Backhaus in Oberwald. [www.backhaus-oberwald.ch](http://www.backhaus-oberwald.ch)

## Nachrufe

# Verdiente Mitglieder sind nicht mehr



**Bernard Vouillamoz**  
geboren am 30. August 1942 –  
gestorben am 30. Juli 2021

Am 30. Juli 2021 ist Bernard Vouillamoz im Alter von 79 Jahren friedlich eingeschlafen. Er war ein Eisenbahner mit Herz, und dies nicht nur zur aktiven Zeit als Kondukteur bei der BVZ (Brig-Visp-Zermatt Bahn). Er war Wegbereiter für den Verein Furka-Bergstrecke.

Als Gründungsmitglied im Jahr 1983 und erster Präsident des Zentralvereins hat er sich während vielen Jahren für die Belange des VFB in den Anfangszeiten eingesetzt. Auch später als Vereinsmitglied innerhalb der Sektion Wallis erzählte er viele Geschichten und Anekdoten aus den frühen Jahren. Seine liebevolle und fröhliche Art mit französischem Akzent, wird uns immer in guter Erinnerung bleiben.

Im Namen der VFB Sektion Wallis, Andrea Andenmatten

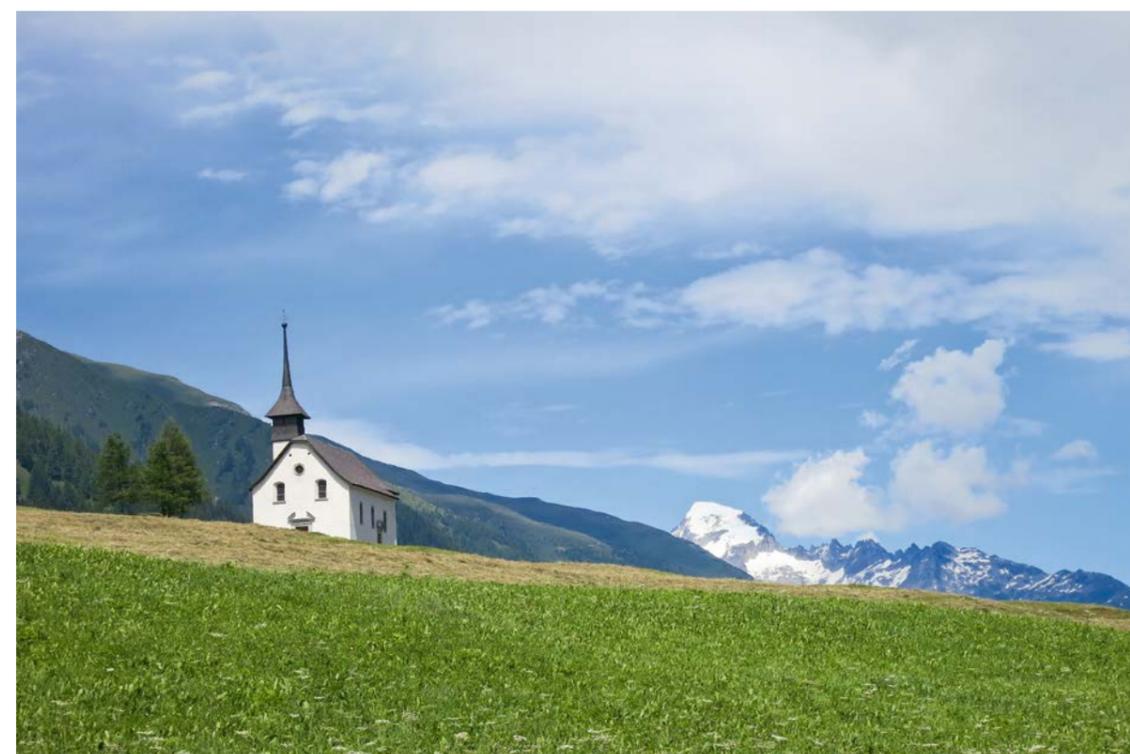


Foto von  
Ruedi Traub

Muttergotteskappelle  
im Ritzinger Feld



## La saison 2021 du DFB

# Le nombre de passagers et le rendement par voyageur en hausse par rapport à 2020

Par Mark Theiler, médias DFB SA, texte traduit par Claude am Ryhn

*Comme cela avait déjà été le cas en 2020, l'année 2021 n'a pas toujours été favorable pour notre train à vapeur. Malgré tous les désagréments auxquels nous avons dû faire face pour réaliser notre défi, notre directeur général, Josef Hamburger, tire toutefois un bilan positif.*

«Nous avons transporté 22'721 personnes, c'est-à-dire environ 4'500 de plus, soit 20% d'augmentation par rapport à l'exercice précédent. 9503 de ces personnes ont voyagé en groupe. Nous avons ainsi pu établir le rendement moyen par passager à CHF 60.-- contre CHF 53.-- pour l'année dernière», conclut J. Hamburger. «Dans ce calcul nous n'avons pas seulement tenu compte des voyageurs ayant payé le plein tarif, mais aussi des personnes ayant été transportées à prix réduit ou gratuitement». Cette année encore, tout ce qui a trait à la pandémie nous a empêchés d'avoir un nombre de passagers plus élevé. Etant donné que presque tous les convois charter ont été annulés, ce sont des recettes à hauteur de CHF 100'000.-- qui nous ont fait défaut, précise J. Hamburger. En revanche, les prescriptions des autorités n'ont eu aucun impact sur l'exploitation de la gastronomie auprès du DFB. De plus, la combinaison trajet à vapeur / ravitaillement des groupes prend toujours plus d'importance.

### Beaucoup de pluie et d'intempéries

L'été pluvieux que nous avons subi a aussi eu quelque effet négatif. Les deux glissements de terrain du début et de mi-juillet ont conduit à des restrictions d'exploitation, respectivement à une fermeture pendant un week-end entier. Les dommages dus aux intempéries ont occasionné de très gros frais pour le DFB, souligne J. Hamburger. Toutefois, une grande partie de ces derniers ont été pris en charge par l'Helvetia-Assurances. Notre directeur général remercie cette compagnie pour sa procédure coopérative et simple du règlement du sinistre.

La nouvelle structure des horaires a parfaitement fait ses preuves et doit être maintenue pour 2022 et 2023, selon J. Hamburger. Elle a eu des effets positifs sur la planification du personnel et a permis au département de la construction de travailler sans interruption sur les chantiers pendant les trois jours de relâche.

Même pendant ce vilain été, cette nouvelle structure d'horaires s'est révélée idéale, certaines parties des week-ends s'étant montrées plus clémentes que d'autres.

### Avancement des projets

En 2021, nous avons travaillé dans tous les coins et recoins de notre chemin de fer à vapeur. L'assainissement du viaduc de Lammen a pu être réalisé au printemps grâce au financement de la fondation SFB et de la Banque Raiffeisen Aletsch-Conches. L'assainissement du tunnel de faite a commencé en août. J. Hamburger a une grande reconnaissance pour les nombreux groupes de construction et les bénévoles qui se sont annoncés pour ce travail extrêmement rebutant.

Dès la fin de l'exploitation au début octobre, le remplacement complet de la voie entre Gletsch et Muttbach a commencé. Jusqu'à fin octobre, ce sont 600 mètres de voie qui auront été changés en partant de Gletsch. Là aussi, la fondation nous a apporté une aide considérable.

Concernant l'annexe prévue à la gare de Realp, la procédure de validation de la planification suit son cours jusqu'au début novembre. Le projet d'une remise à wagons à Realp a été officiellement clôturé au cours de l'année. Dans la planification, il y a également l'extension du site d'Oberwald avec un dépôt pour locomotives, un hangar à wagons et un bâtiment de gare. D'autres informations suivront en temps voulu. De même, le remplacement du chauffage à Realp est en phase de planification.

Cette année, le parc du matériel roulant du DFB s'est enrichi de trois nouvelles locomotives diesel, d'un wagon de première classe pour le train diesel et d'une voiture AB avec classe Premium. J. Hamburger remercie les ateliers de Realp, Aarau et Uzwil pour le travail qu'ils ont accompli. Toujours à Uzwil, on a également continué à travailler assidument sur la locomotive 708. La fin des travaux sur cette magnifique machine se rapproche de plus en plus!



Photo DFB

Le directeur général, J. Hamburger, peut malgré tout avoir un regard positif sur l'année écoulée 2021.

## Du comité central

# Nouvelles de l'Association Ligne Sommitale de la Furka.

Par Bernd Hillemeier, vice-président ALSF, texte traduit par Jean-Pierre Melchner

*L'espoir de pouvoir procéder à l'assemblée des délégués par correspondance était grand. Ceci aurait permis de procéder à l'élection d'un nouveau président à la tête de l'association, afin de pouvoir structurer effectivement l'activité du comité.*

Malheureusement moins de la moitié des délégués ont fait usage de cette possibilité de donner par leurs suffrages une direction claire. En dépit de cette participation faible, la commission électorale, dirigée par le président du GPK Urs Degen, a déclaré valable l'assemblée, en considérant que l'assemblée des délégués pouvait être tenue par voie de correspondance en raison des ordonnances sur le Covid, bien que les statuts ne contiennent aucune disposition de cette nature. Différents délégués et sections ont émis des recours contre cette décision, ce qui a provoqué une contestation juridique de l'élection. Les événements et différents ont eu pour conséquence que le président fraîchement élu Urs Degen a renoncé à son poste après quelques semaines.

Les membres restants du comité central ont alors intensivement étudié la question de la validité de l'assemblée des délégués par voie de correspondance, et sont arrivés à la conclusion que le quorum nécessaire exigé par les statuts n'était pas atteint. Par conséquent, la contestation a été complètement admise dans une entrevue d'arbitrage devant l'autorité judiciaire intercommunale de la Haute Vallée de Conches. De ce fait, les décisions prises par voie de correspondance ne sont pas valables. Une assemblée extraordinaire des délégués devra se tenir en présentiel en novembre.

Le comité central espère maintenant qu'en suivant cette procédure un nouveau départ pourra être donné. La volonté et l'engagement de toutes les personnes concernées sera indispensable pour surmonter les problèmes actuels et parvenir à des solutions dans le futur. Ceci devrait être possible avec un dialogue ouvert et des relations empreintes de respect.

### Nouveau logiciel informatique

Depuis 2006 l'ALSF travaille avec le logiciel de C-Channel/ Crealogix pour la gestion des membres et des finances. Il y a peu de temps, Crealogix a pris la décision de renoncer à poursuivre le développement de son software. La maintenance du logiciel prendra fin le 31 décembre 2021,

toutefois le système sera encore utilisable jusqu'à fin 2022.

Le comité central s'est mis à la recherche d'un nouveau software. Il est apparu qu'une collaboration au sein de la famille du DFB pourrait apporter les meilleurs résultats. Des contacts et des pourparlers ont lieu depuis quelques mois.

Le logiciel apporte à son utilisateur les mêmes possibilités que nous connaissons déjà avec celui de Crealogix.

- Le système peut être utilisé de manière centralisée et décentralisée.
- La facturation sera effectuée avec un Code QR (nouveau).
- La protection des données est conforme aux exigences.
- La sécurité des données est garantie à tout moment.
- La comptabilité financière fonctionne sur un software qui a fait ses preuves.
- Des spécialistes soutiennent le comité central pour la conversion.

Le comité central prendra contact avec les sections au début de 2022, afin de déterminer la collaboration future. L'effort principal ces prochaines semaines sera la vérification et le transfert des données des membres au nouveau format, et la préparation du déroulement de la facturation 2022.



## Bourse à Tramelan

# Et pourquoi pas une excursion dans le Jura bernois?

La section bernoise participera avec un stand à la Bourse aux modèles réduits au CIP de Tramelan. Dans le même temps, du 1er nov. au 10 déc. aura lieu une exposition sur le DFB, et notre trésorier Pierre Keller présentera les voies de communication autour du Grimsel et de la Furka, ainsi que le hameau de Gletsch, le jeudi 25 nov. à 19h30 et le samedi 27 nov. à 14h30 (en français).

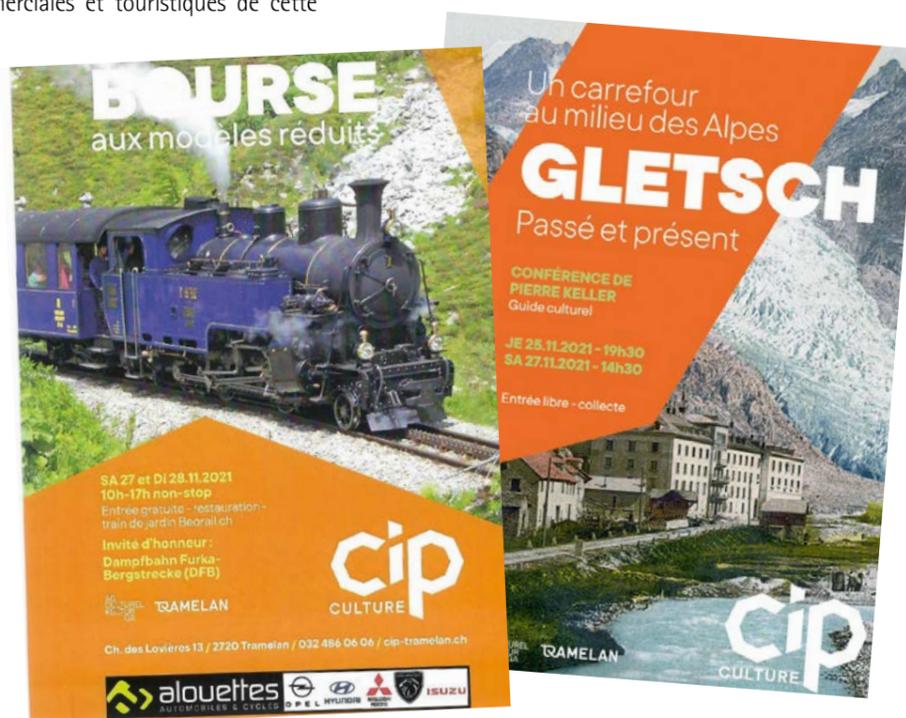
Chaque année à la fin novembre, une bourse de véhicules miniatures de deux jours a lieu au CIP (Centre interrégional de perfectionnement) de Tramelan. Après son annulation l'année dernière à cause du Covid, elle se tiendra à nouveau cette année les 27 et 28 novembre. L'entrée est gratuite. Pour la première fois – et d'embellie en tant qu'invitée d'honneur! – la Ligne sommitale de la Furka sera présente avec un stand.

Le jeudi 25 nov. à 19h30 et le samedi 27 nov. à 14h30, notre caissier Pierre Keller, guide culturel, donnera un exposé en français sur le destin de la petite agglomération hôtelière de Gletsch, à la croisée des deux axes historiques Furka-Oberalp et Grimsel-Gries. Notre ligne y occupera évidemment une place de choix, mais elle sera inscrite dans le contexte plus général des voies commerciales et touristiques de cette région, depuis les sentiers muletiers jusqu'aux moyens de transport les plus modernes.

Parallèlement à la Bourse, du 1er nov. au 10 déc., une exposition bilingue français-allemand sur le DFB comprenant une maquette du pont de Steffenbach et des installations vidéo est à découvrir au sous-sol (en accès libre pendant les heures d'ouverture du CIP). Elle est conçue par notre responsable marketing et vice-président Thomas Gehri.

Un train de jardin sera également à disposition lors de la Bourse – à l'extérieur par temps sec, sinon dans le bâtiment (1er sous-sol, incluant un passage par la médiathèque). En plus de l'exposition DFB, la région autour de Tramelan offre – outre de beaux sentiers de randonnée – une variété de curiosités à visiter :

- La fromagerie des Reussilles avec une centaine de fromages différents et autres spécialités régionales.
  - Si vous souhaitez découvrir l'histoire de la Tête de Moine, nous vous conseillons le Musée de la Tête de Moine à Bellelay.
  - Ou que diriez-vous du sentier découverte du Mont Soleil au Mont Crosin ("Sentier des Monts"), qui propose de manière ludique des informations sur les énergies renouvelables telles que le vent et le soleil.
  - Ou encore : l'Etang de la Gruère, les Franches-Montagnes, les sentiers nature, l'élevage des chevaux, l'industrie horlogère, la "Tour de la formation professionnelle" à Moron (Mario Botta), et, et, et...
- Si vous souhaitez rester un peu plus longtemps, nous vous recommandons l'hôtel qui fait partie du CIP.



## Matériel roulant premium

# Un ancien wagon-salon du Glacier Express sur la ligne sommitale

Werner Beer, chef de l'atelier des wagons à Aarau, et Heinz Unterweger, communication, texte traduit par Hans Maurer

Depuis le 9 septembre 2021, les voyageurs peuvent traverser la ligne sommitale de la Furka dans le wagon-salon AB 4421 offrant l'atmosphère du Glacier Express des années 1930.

En 1995, l'ancien ABC4 25 a été révisé et reconstruit par le BVZ pour être introduit comme wagon-nostalgie dans le style des premiers Glacier Express. Il offrait un compartiment salon, un de première et l'autre de deuxième classe. Après le transfert du wagon au DFB en 2018, puis en 2019 à la section ALSF d'Argovie, cette dernière l'a transformé en un objet historique étincelant et l'a ensuite confié au DFB pour sa mise en circulation.

### Beaucoup d'éléments remplacés, les autres restaurés

Lors du dépôt du revêtement en tôle une quantité de dégâts ont été constatés dans la structure porteuse en bois du toit du wagon. Le bois moisi a été remplacé, mais sans le démontage de la totalité du cadre. Tenant compte de l'expérience faite lors de précédentes rénovations, des mesures ont été prises pour empêcher dans la mesure du possible la pénétration d'eau, et ainsi de protéger la construction en bois. Des feuilles de matière synthétique dans la partie inférieure des fenêtres, invisibles de l'extérieur, écoulent l'eau au dehors. De plus, une imperméabilisation conséquente ainsi que des mesures d'aération complémentaires protègent le bois. L'intérieur présentait comme d'habitude des traces d'usure. Toutes les parties du wagon ont été démontées de fond en comble. Chaque élément a été travaillé en détail, si nécessaire remplacé. Ainsi, le revêtement des sièges de première classe a été soigneusement nettoyé et ceux de la deuxième classe poncés et nouvellement laqués. Les fauteuils confortables du salon étaient particulièrement usés et ont été recouverts à neuf. Les parois intérieures partiellement marquetées étaient en grande partie en très bon état. Seuls les pans contreplaqués entre les fenêtres ont dû être remplacés. Le coulissement des fenêtres a nécessité beaucoup d'énergie. Beaucoup de fenêtres étaient bloquées et ont nécessité une révision complète de tous les éléments et du coulissement. Chaque fenêtre a été adaptée soigneusement, afin de garantir aux voyageurs un bon confort d'utilisation.

### Un chauffage électrique et à vapeur

Comme le wagon circulait dans les trains du MGB, il était équipé d'un chauffage électrique. Celui-ci a été gardé avec la possibilité de l'intégrer dans des trains du MGB. Pour l'exploitation sur la ligne sommitale de la Furka, un chauffage

complémentaire à vapeur a été installé, pour offrir aux hôtes une température confortable. Cela nécessita quelques changements dans l'espace intérieur, sans perturber l'aspect global. Au niveau de l'équipement électrique, d'autres changements ont eu lieu: la tension de bord de 36 volts pour la MGB a dû être adaptée aux 24 volts du DFB. Grâce au progrès technique, des ampoules à incandescence ne sont aujourd'hui plus disponibles. Il a été possible de passer à un éclairage LED, sans pour autant modifier l'aspect extérieur de l'éclairage – y compris la température de la couleur de la lumière.

### Un roulement et un système de frein sûrs

Impossible à voir pour le voyageur, mais prioritaire pour sa sécurité, la révision des bogies et du système de freinage étaient indispensables. Le freinage sûr et autonome a été testé sur une voie en forte pente, selon les prescriptions de l'OF, et donna d'excellents résultats.

### Revêtement extérieur rouge-DFB et protection contre les intempéries

Pour la protection du wagon, et pour son apparence extérieure, un revêtement était nécessaire. Toutes les tôles ont été soigneusement examinées après leur démontage, retravaillées et partiellement remplacées. Après le nouveau laquage en rouge-DFB suivi, non sans effort, l'inscription en 3 couleurs. Lors du montage du revêtement, tous les joints ont été soigneusement imperméabilisés à l'aide de silicone, afin de ne laisser aucune chance aux infiltrations d'eau. L'AB 4421 s'inscrit particulièrement bien dans la flotte du DFB et se remarque spécialement avec ses œils-de-bœuf. Ceux-ci appartenaient initialement au compartiment de service et aux toilettes, qui ont été transformés respectivement en office et en compartiment de service, afin de gêner les voyageurs de première classe. Nous sommes heureux et fiers qu'un wagon-salon du Glacier Express circule désormais sur la traditionnelle ligne sommitale, qui a donné son nom à ce train. Le financement de cette révision a été possible grâce à de généreux dons, ainsi qu'au travail bénévole de quelque 8000 heures de la part des collaborateurs de l'atelier des wagons d'Aarau. Il a été totalement pris en charge par la section Argovie de l'ALSF, sans imputation au DFB. Nous souhaitons à l'AB 4421 ainsi qu'à ses hôtes un voyage agréable et en toute sécurité, de même qu'une belle expérience nostalgique. Pour d'autres informations, prière de se référer aux publications «Dampf an der Furka», éditions 1, 2 et 3 2021, ainsi qu'au site web de l'atelier des wagons d'Aarau.



XXXXX

## Sortie de la Section Romandie à la Furka – samedi 4 septembre 2021

de Jean-Jacques Oltramare, responsable communication Section Romandie

*Quel succès ! 30 participants venant des 4 coins de la Romandie et...aussi de France se lèvent aux aurores pour se rendre par le train à Brigue puis à Realp pour notre rendez-vous de 11 heures 15.*

Le traditionnel apéritif, servi à l'extérieur de la remise des wagons, permet aux langues de se délier, d'échanger avec les uns et les autres sur notre train, son histoire, ses « petites » histoires et les souvenirs en commun.

Plusieurs personnes nous rejoignent d'ailleurs pour la première fois et s'intègrent sans difficulté au groupe, grâce à leur intérêt marqué pour nos activités : de futures recrues pour l'ALSF-Romandie...?

Nous nous rendons ensuite dans la remise elle-même pour un excellent repas composé de viande, saucisses et salades diverses. Le vin valaisan, labellisé « Furka » réjouit les gosiers et contribue à la bonne humeur ambiante.

Vient alors l'heure de la visite guidée des installations de Realp : rappel des faits historiques, du rapatriement épique de 4 locomotives du Vietnam en 1990 via le port de Haiphong et Hambourg et de l'utilisation saisonnière du pont pliant de Steffenbach ; ce dernier, reconstruit plusieurs fois, remplace le pont d'origine en pierre et ciment, détruit en 1916 déjà par une avalanche lors du premier hiver d'exploitation ! Le groupe déambule ensuite près de la gare

DFB de Realp, observe en passant un ancien treuil et un spécimen de crémaillère « Abt ».

« Last but not least », l'exploration du dépôt des locomotives et de sa plaque tournante. Différents engins de service y sont stationnés et aussi une locomotive en attente de restauration. Nous avons également la chance de voir la locomotive no. 6 HG 2/3 « Weisshorn » en cours de chauffe et d'alimentation (1.8 tonne de charbon et 4 m<sup>3</sup> d'eau). Orientée dans le bon sens avec une relative facilité sur la plaque tournante actionnée par 4 gaillards dont 2 adolescents, elle rejoint la gare de Realp DFB afin de tracter notre train.

Nous remercions notre guide pour ses explications techniques et historiques claires, bien que certains d'entre nous maîtrisent déjà très bien certaines données de notre train : une utile mise à niveau pour tous les participants !

Embarquement dans la confusion dans le 1er wagon après la locomotive : grâce à la pratique de l'allemand de certains d'entre nous, tout rentre finalement dans l'ordre et le chef de gare, haut en couleurs, donne le signal du départ.

Après le passage du pont de Steffenbach, nous marquons un premier arrêt à Tiefenbach pour refaire le plein d'eau (la montée ça donne soif !). Arrêt restauration aussi pour nous à la halte « Furka » où desserts et cafés nous sont servis.

Nous traversons toutes fenêtres fermées le tunnel de faite long de 1'874 m et nous arrêtons brièvement à Gletsch ; nous y apercevons la « maison bleue », en pleine réfection. Le tunnel hélicoïdal permet au train de perdre 46 m sur une longueur de 578 m ; nous voici sur le viaduc qui franchit les gorges du Rhône (« Rotten » en allemand). Arrivée à Oberwald non sans avoir constaté les stigmates des récentes coulées de boue et passé, sans accroc, le passage à niveau de la route de la Furka caractérisé par sa crémaillère escamotable.

L'heure du retour sonne et nous quittons ces lieux magnifiques avec nos sens pleins d'images, d'odeurs et de sensations diverses. L'envie de nous revoir, de retourner là-haut et, pourquoi pas, d'élargir le nombre de nos adhérents et, par voie de conséquence, renforcer peut-être les compétences à disposition au sein de notre Association.

Photo der  
Philippe Roessinger

La remise des wagons



## Informations zu den VFB Sektionen

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

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



## Aargau

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

### AGENDA

Fr 4. März 2022

Generalversammlung 2022

Kurt Gross

079 415 32 10

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

### Salonwagen AB 4421 fertiggestellt und im Einsatz

Prägendes Ereignis war die Fertigstellung des AB 4421 und seine Ablieferung an die Bergstrecke am 6. September. Der Wagen ist im roten Stammzug eingereiht und erfreut die Passagiere mit seinem speziellen Ambiente. Siehe Bericht auf Seite 10 dieses Heftes.

### Wagenbau: B 4231

Nachdem der AB 4421 seit 9.9.2021 im Stammzug in Einsatz steht, haben wir die Werkstatt aufgeräumt und für die nun aktuellen Wagenprojekte umgestellt: Am B 4231 werden noch letzte Arbeiten am Rohbaukasten erledigt, dann beginnen wir mit dem Innenausbau. Dies betrifft die Innenwände, den Dachhimmel, den Fenstereinbau und die Storenmontage. Alle Teile der Bänke (Neufertigung) sind bereits lackiert und werden danach zusammengebaut. An der Verblechung laufen die Arbeiten weiter, ebenso die Kontrollarbeiten an den Fahrwerken.

### Wagenbau: AB 4463

Ende September konnten wir das bei Josef Meyer Rails, Rheinfelden, reparierte, sandgestrahlte und lackierte Chassis zurück nach Aarau holen. Sofern freie Kapazitäten zur





## Bern

VFB-Sektion Bern, Postfach 2115, CH-3001 Bern, vfb-bern@dfb.ch

Verfügung stehen, werden wir die einzelnen Arbeiten an diesem Projekt aufnehmen.

Dieser Wagen mit Baujahr 1914 (AB4 55) hat eine wechsellöbliche Geschichte. Er wurde u.a. nach einem gröberen Anprall entlaufener Wagen stark beschädigt, repariert und um 1,5m (1 Fenster) verlängert. Er wird mit 18 Plätzen 1.Klasse (Polster), mindestens 28 Plätzen 2.Klasse (Holz) und mit einem Office in der Wagenmitte wieder in Betrieb gehen.

### Furka-Arbeitswoche 3

In der dritten Arbeitswoche arbeiteten wir wieder mit den Stuttgartern zusammen, mit denen wir schon im Vorjahr ein gutes Team gebildet haben. Schwerpunkt waren Arbeiten am und im Scheiteltunnel, dessen Wände mit Gunit (Spritzbeton) gesichert werden. Unsere Arbeit war, loses Gestein von der Tunnelwand zu klopfen und die Wände mit Hochdruck für das Aufbringen des Betons zu reinigen. Auch bogen wir die grossen Gittermatten in die Form des Tunnelprofils und befestigten sie an der Tunneldecke und den Wänden. Es war eine anstrengende Arbeit unter schwierigen Bedingungen als Vorbereitung für das Aufbringen des Gunits.

Andere Kollegen arbeiteten in der Vegi-Gruppe und schnitten zwischen Gletsch und Oberwald den Gleisfreiraum rechts und links frei. Eine weitere Gruppe spaltete Holz von Bäumen, die im Frühling zwischen dem Lehnenviadukt Mässweid und der Lammenbrücke geschlagen worden waren. Nach zwei bis drei Jahren Lagerung wird das Holz zum Heizen der Dampfloks verwendet.

### Furka-Arbeitswoche 4

Auch in der Arbeitswoche 4 hatte unsere Aargauer Gruppe die Aufgabe, an der Auskleidung des Scheiteltunnels mitzuwirken. Weitere Kollegen halfen bei den Einwinterungsarbeiten mit. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes ist der Aargauer Trupp noch an der Arbeit.

### Interessante Furka-Sommerfahrt

Die Sommerfahrt zur und über die Bergstrecke vom 14. August konnten wir wieder bei schönem Wetter geniessen. Auf der Hinfahrt erweiterte unser Chauffeur unser Geschichtswissen mit Erklärungen zum Suworow-Denkmal in der Schöllenschlucht und dessen Geschichte. Weiter konnten wir das DFB-Depot besichtigen, hörten Interessantes über die Rückführung der Loks aus Vietnam und genossen in der Kantine ein feines Mittagessen. Auf dem Rückweg nach der eindrucksvollen Fahrt über die Bergstrecke durfte der obligatorische Käsehalt nicht fehlen.

Wieso nicht einmal einen Ausflug in den Berner Jura unternehmen?

Die Sektion Bern ist mit einem Werbepoststand an der Modellfahrzeugbörse am CIP in Tramelan präsent. Parallel findet vom 1.11. bis zum 10.12. eine Ausstellung über die DFB statt und unser Kassier Pierre Keller stellt am Donnerstag 25.11. um 19.30 Uhr und am Samstag 27.11. um 14.30 Uhr die Verkehrswege rund um Grimsel und Furka, sowie den Weiler Gletsch vor (bei in Französisch).

Alljährlich findet Ende November im CIP (Centre interrégional de perfectionnement) in Tramelan eine zweitägige Modellfahrzeugbörse statt. Nachdem die letztjährige Börse abgesagt werden musste, findet sie dieses Jahr wieder am 27. & 28. November statt. Eintritt frei.

Erstmals – und gleich als Ehrengast – ist die Dampfbahn Furka Bergstrecke mit einem Werbepoststand vertreten. Im Rahmen der Börse wird unser Kassier, Pierre Keller, am Donnerstag 25. Nov. um 19.30 Uhr und Samstag 27. Nov. um 14.30 Uhr je ein Referat über die Verkehrswege im Raume Grimsel – Furka und den Knotenpunkt Gletsch halten (in Französisch).

Parallel zur Börse wird vom 1.11. bis zum 10.12. im Untergeschoss eine zweisprachige Ausstellung zur DFB inklusive Steffenbachbrücken-Modell und Videoinstallationen zu sehen sein (frei zugänglich während den Öffnungszeiten des CIP). Sie wird von unserem langjährigen Marketing-Chef und Vizepräsidenten Thomas Gehri gestaltet.

Während der Börse steht ebenfalls eine Gartenbahn zur Benutzung bereit – bei trockenem Wetter draussen, an-

sonsten im Gebäude (1. UG, u.a. mit Passage durch die Mediathek).

Nebst der DFB-Ausstellung bietet die Region um Tramelan – nebst wunderschönen Wanderwegen – eine Vielzahl an Sehenswürdigkeiten:

- Die Käseerei in Les Reussilles mit ca. 100 verschiedenen Käsesorten und anderen regionalen Spezialitäten.
- Wer die Geschichte des Tête de Moine (der Käse, der abgeschabt wird und die schönen, leckeren Rosetten ergibt) erkunden möchte, dem sei das zugehörige Museum im Maison de Tête de Moine in Bellelay empfohlen.
- Oder wie wäre es mit dem Energiepfad von den Windkraftanlagen auf dem Mont Crosin zum Solarwerk auf dem Mont Soleil.
- Oder: Etang de la Gruère, Freiberge, Naturlehrpfad, Pferdezucht, Uhrenindustrie, Aussichtsturm auf dem Moron (Mario Botta), und, und, und ...

Wer etwas länger verweilen möchte, dem sei u.a. das zum CIP gehörende Hotel empfohlen.

## Innerschweiz

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

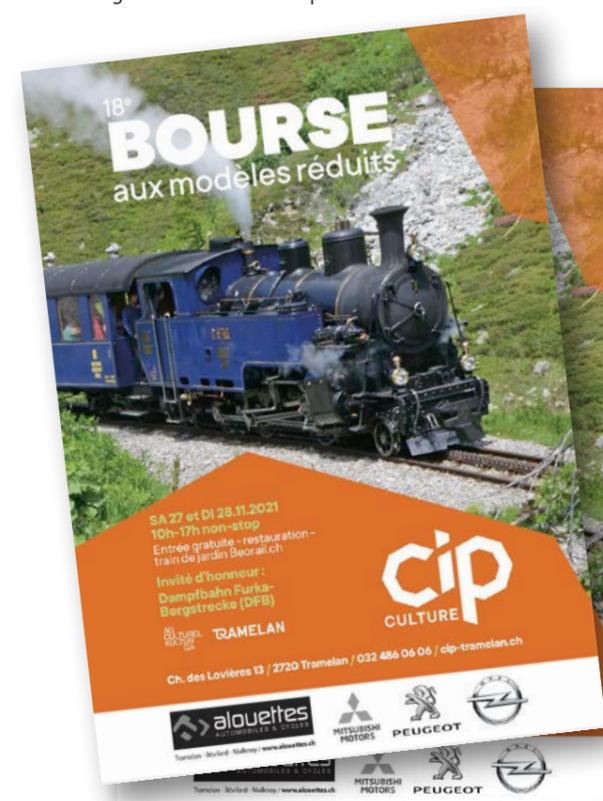
Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Auch im Jahr 2021 konnten die Innerschweizer alle drei Wochen ihre Arbeitskraft entlang der Dampfbahn-Strecke einsetzen. An diesen neun Samstagtagen konnten wieder einige Arbeiten erledigt werden. Mit dem Zeltabbau auf der Station Furka am Dienstag der Einwinterungs-Woche fand der letzte grosse Arbeitstag statt. Im Oktober folgte noch ein Samstag im kleineren Team.

Vielen Dank an all die fleissigen Helfer! Natürlich wurden neben diesen ausgeschriebenen Sektions-Einsätzen weitere Arbeiten erledigt, auch für all diese Arbeitsstunden ein herzliches Dankeschön.

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

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





## Nordwestschweiz

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

### Reisebericht zum Herbstaufzug ins Waldenburgerthal (WB: Umspurgung 75 auf 100 cm)

Von Martin Nikles (Bericht) und Fritz Brunner (Film)

Nachdem coronabedingt bereits mehrere Anlässe abgesagt werden mussten, konnte dieses Jahr erfreulicherweise wieder einer durchgeführt werden. Offensichtlich hatten viele darauf gewartet, denn Sektionspräsident Urs Degen konnte am Bahnhof Basel die stattliche Anzahl von 31 Mitgliedern begrüßen.

Ziel war die Besichtigung der längsten Baustelle (13,1 km) der Region. Dort wird die ganze Waldenburgerbahn (WB) modernisiert, unter gleichzeitiger Änderung der Spurbreite von 75 auf 100 cm. Mit der Erneuerung des ganzen Trassees in 7 Bauabschnitten und des Rollmaterials verschwindet leider auch die schmalste Schmalspurbahn der Schweiz, das "Waldenburgerli", wie es von den Fahrgästen liebevoll genannt wurde. Wohl mancher Nostalgiker hat heimlich eine Abschiedsträne verdrückt, insbesondere auch, weil das "Waldenburgerli" nun in die Baselland Transport AG (BLT) integriert wurde.

Nach einer kurzen Bahn- und Busfahrt fand der erste Halt bei der Station Talhaus statt, wo die Teilnehmer in zwei Gruppen aufgeteilt wurden. Während die erste Hälfte eine Fahrt um die Liegenschaft ca. 500 m mit einer Gartendampfbahn (1:4) geniessen konnte, bewunderte die zweite Gruppe die Anlage des Modelleisenbahn-Clubs Talhaus, welche uns Otto Riser kompetent präsentierte. Die Anlage wird mit viel Liebe zum Detail gebaut. So sind die alten Gebäude, der Bahnhof

Liestal und das Postgebäude, originalgetreu nachgebildet. Wie bei Modelleisenbahnen meist üblich, wird die Anlage wohl noch lange weiter ausgebaut werden.

Nun ging es in der neubauten Remise zum wohlverdienten Apéro, wo die alte Dampflok der WB "Gedeon Thommen" (genannt nach einem ehemaligen Unternehmer und Politiker) nun ihr „Rentnerdasein“ fristet und dank der Initiative des Vereins Dampfzug WB eine ständige Bleibe fand. Während des Apéros führte uns Jürg Brünger (Bild), Geschäftsstellenleiter VDWB, in einem sehr interessanten Vortrag durch die Vergangenheit der Bahn. Das Referat beendete er mit humorvollen Gedichten zum "Waldenburgerli". Eine kleine Kostprobe:

*Me fahrt dur Fäld und Dörfer, au dr Fränke no,  
do blybt das winzig Bähnli scho s dritt Mol wieder stoh.  
Dr Führeer und dr Heizer, si styge beidi uus,  
denn zoberscht uf dr Schiene, do schnoogt e Schnägg mit Huus.*

Schon wurde es Zeit zum Mittagessen im Personenwagen "B48". Insider hatten bestimmt schon vorher festgestellt, dass es sich hier um einen alten Personenwagen der WB handelt, welcher uns eine würdige Umgebung für unsere Mahlzeit bot.

Weiter ging es nach einer kurzen Busfahrt zum Infopoint der BLT, wo uns Fredi Schödler (Bild), Projektleiter BLT, in



einem sehr aufschlussreichen Referat die Gesamterneuerung der WB vorstellte. Nach der letzten Fahrt am 5. April 2021 startete der Rückbau der Schienen und Fahrleitungen. Während des Tagesverkehrs wird nicht nur der Unterbau erneuert, sondern mit dem Gleisbau auch noch verschiedene Strassen- und Gewässerkorrekturen durchgeführt. Die Lieferung und Abnahmen des neuen Rollmaterials erfolgen kurz vor der Betriebseröffnung. Die Komplexität des ganzen Projekts wird uns deutlich vor Augen geführt. Bis zur Rückfahrt hatten wir noch Gelegenheit einen Blick auf die imposante Baustelle seit Beginn im Juni 2019 zu werfen. Hoffen wir, dass die WB im neuen Gewand den Betrieb wie geplant am 10./11. Dezember 2022 aufnehmen kann.

Auf YouTube ([Link: https://youtu.be/lpSrl0wT3GA](https://youtu.be/lpSrl0wT3GA)) ist ein Video zur Erinnerung des Ausfluges zu sehen. Wir danken unserem Mitglied Fritz Brunner für den Beitrag. Es war ein sehr abwechslungs- und lehrreicher Tag. Wir danken Urs Degen einmal mehr für die perfekte Organisation und freuen uns bereits auf den nächsten Ausflug.

### Vereinstätigkeiten bis 31. März 2022

Änderungen bleiben vorbehalten

#### Do, 04. November 2021, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand  
Anschliessend Nachtessen mit den freiwilligen Helfern des laufenden Jahres. Einladung folgt schriftlich.  
Ort: Restaurant «Weierhof» Basel

#### Sa, 27. November 2021, 11.00 – ca. 15.00 Uhr Mitgliedertreffen (ME: Metzger-Fondue)

Anmeldung erforderlich > Zutritt nur nach den geltenden Corona-Vorschriften!  
Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10). Restaurant "Arlesienne", Curlingzentrum Arlesheim

#### Do, 06. Januar 2022, 18.30 Uhr

##### Drei Königstag

Keine Anmeldung erforderlich > Zutritt nur nach den geltenden Corona-Vorschriften!

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

#### Do, 17. März 2022, 19.00 Uhr

##### 38. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weierhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

Traktanden:

1. Protokoll der schriftlichen 36./37. GV vom 10. Mai 2021
2. Tätigkeitsbericht 2021
3. Jahresrechnung 2021 und Revisorenbericht
4. Décharge-Erteilung an den Vorstand
5. Beiträge 2021 (Orientierung)
6. Jahresprogramm Verein 2022/2023
7. Budget 2022
8. Orientierung über Tätigkeiten der VFB/DFB AG
9. Anträge von Mitgliedern (Eingaben bis 21. Februar 2022)
10. Verschiedenes

> Anmeldung: Mitgliedertreffen  
Meldefrist: Freitag, 19. November 2021

..... Anzahl Personen  
Name .....  
Vorname .....  
Adresse .....  
PLZ, Ort .....

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





## Ostschweiz

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

### AGENDA (alle Daten vorbehaltlich den COVID-19-Massnahmen)

02.02.2022	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
12.03.2022	35. Hauptversammlung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
29.04. - 07.05.2022	Werbeauftritt an der SIGA in Sargans	Erwin Hug	071 385 64 17

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

### Vorankündigung Hauptversammlung 2022

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

#### Neues Datum – neue Zeit

Die 35. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet, wenn es die Situation COVID-19 zulässt, am Samstag, 12. März 2022 um 13.30 Uhr statt. Unbedingt beachten, dass es neu der 2. Samstag im März ist und wir 30 Minuten früher beginnen. Mit der Verschiebung um eine Woche können wir das Überschneiden mit anderen Sektions-Hauptversammlungen vermeiden.

#### Traktanden:

- Begrüssung
- Wahl der Stimmenzähler
- Protokoll der HV 2020
- Jahresbericht des Präsidenten
- Jahresrechnung und Revisionsbericht 2020
- Budget 2021
- Bericht der Bau- und Werbeabteilungen
- Entlastung des Vorstandes
- Wahlen
- Gastreferate
- Varia

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns Freunde der Furka-Bergstrecke (auch Gäste sind willkommen) an unserer Hauptversammlung begrüßen zu dürfen. Weitere Informationen sind rechtzeitig unter [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) > Sektionen Schweiz > Sektion Ostschweiz zu finden. Die Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

### MitgliederANLASS 2021

Besuch bei Stadler Rail – Einblick in die Produktion von "Doppelstöcker"

Mit der Besichtigung von Stadler Rail in St. Margrethen trafen wir den Nerv der Zeit. Innerhalb kürzester Zeit wurde die maximale Anzahl an Teilnehmer, zuerst 40, dann 50, erreicht bzw. übertroffen. Schlussendlich hätten wir mit mehr als 100 Personen bei Stadler Rail einfahren können, was aber aus or-

ganisatorischen Gründen schlichtweg nicht ging. Ein Trost für die leer ausgegangenen Interessierten: Die Abklärungen mit Stadler Rail bezüglich einer zweiten Besichtigung im Jahr 2022 sind im Gange.

So trafen sich nun am Freitag, 20. August nach dem Mittag fünfzig Personen im Konferenzraum der Stadler Rail im neuen Werk in St. Margrethen. Nach kurzen Begrüssungsworten des Sektionspräsidenten tauchten die interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Welt der Stadler Rail ein. Informationen zur Geschichte, den Niederlassungen auf der ganzen Welt, dem Angebotsspektrum, den Geschäftszahlen und nähere Angaben zu dem 2020 neu eröffneten Werk in St. Margrethen stimmten die Anwesenden für den nachfolgenden Rundgang ein.

Aufgeteilt in zwei Gruppen konnte man dem Produktionsprozess von Doppelstocktriebfahrzeugen folgen. Wer ein solches Stadler-Erzeugnis bisher „lediglich“ als ÖV-Nutzer kannte, war über die grosse Anzahl an notwendigen Einzelteilen, den verbauten Komponenten hinter den Boden-, Wand- und Deckenverkleidungen, aber auch über die Dimensionen dieser Produktion überwältigt.

Um die gewonnenen Eindrücke verarbeiten und austauschen zu können, traf man sich anschliessend zum geselligen Beisammensein, begleitet von einem Apéro riche, welcher keine Wünsche offenliess.



Bild von  
Erwin Hug

Gespannte Zuhörer  
während dem Rund-  
gang

Auch 2021 darf auf ein durch und durch gelungener Mitgliederanlass zurückgeschaut werden. Ein grosser Dank geht an alle, die an der Organisation und Durchführung dieses Anlasses beteiligt waren.

### Einsatz 28.06. - 03.07.2021

Von Philipp Geisser, Baugruppenleiter Sektion Ostschweiz

Die meisten der fünfzehn Teilnehmer trafen am Sonntag zum Abendessen im Depot Realp ein. Die langjährigen Teilnehmer aus Holland konnten wegen der Corona-Auflagen leider nicht kommen, und krankheitsbedingt war dem ebenfalls schon treuen Mitglied aus Deutschland die Mitarbeit verwehrt. Zusätzlich waren eine Baugruppe aus dem Aargau sowie ein Team der Login Netzelektriker auf dem Platz. Deshalb wurden wir im Gemeindehaus einquartiert, und zur Einhaltung der Auflagen gab es gestaffelte Essenszeiten. Alle warteten gespannt auf die Informationen von Ulf Weidle, Leiter Abteilung Bau. Folgende Arbeiten wurden angepackt:

**Gleisverbindung Gletsch:** Die Geometrie der Gleisverbindung W12 – W13 liess bis anhin Fahrten mit einigen Fahrzeugen nicht zu. Damit dies möglich wird, wurde in der Vorwoche die Weiche W13 verlegt. Wir sollten unter Führung unseres Gleisbauspezialisten Bruno Glutz das Verbindungsgleis neu verlegen. Die Planie für das Schotterbett wurde erstellt und das Schienenjoch montiert. Beim Einbau zeigte sich dann jedoch, dass die geforderten Gleisradien von 60 Metern nicht eingehalten werden konnten. Die Analyse machte klar, dass die Weiche W13 am falschen Ort lag! Für den Fahrbetrieb musste das Gleis zum Depot aber ab Mittwochabend wieder befahrbar sein. Weil das Verlegen der Weiche W13 zu lange dauern würde, wurde mit der Bauleitung beschlossen, die neue Gleisverbindung lediglich vorzubereiten. Das Verlegen der Weiche W13 und das Einbauen der Verbindung sollte zwei Wochen später erfolgen. Nach der Klärung hat sich der Frust gelegt! Mit vereinten Kräften wurden die Planie angepasst und die Gleisjoche erstellt.

**Sanierung Wasserversorgung Tiefenbach:** Wasserverluste und der Einbau eines Original Furka Wasserkrans erfordern eine Sanierung der Wasserversorgung in der Station Tiefenbach. Dazu sind Vorabklärungen für die Planung unverzichtbar. Markus Staubli stellte sich dieser Aufgabe. Auch für die Ursache des Lecks gab es eine Erklärung. Schliesslich galt es, dass beim Freilegen eines zugedeckten Schachtes entfernte Gleis wieder einzubauen und zu stopfen, wozu wieder unsere Gleisbaugruppe zum Einsatz kam.

**Haltetafeln in der Station Furka:** Damit bei gleichzeitigem Aufenthalt von zwei Zügen in der Station Furka der Zugang zum Zug auf Gleis 2 frei ist, sollen die Züge entsprechend versetzt anhalten. Dazu wurden entsprechende Haltetafeln provisorisch aufgestellt, die nun durch zwei Baugruppenmitglieder definitiv und fest im Erdreich eingebaut wurden.

**Werbetafel in Oberwald:** Die bisher beim Bahnhof in Gletsch etwas versteckt aufgestellte Werbetafel des Swiss Vapeur Parc

soll einen werbeträchtigeren Standort erhalten. Dazu erhielten zwei unserer Gruppe den Auftrag, die Tafel im Perronbereich in Oberwald aufzustellen.

**Wassergräben und -durchlässe:** Zwei unserer Leute haben auf der Strecke zwischen Tiefenbach und Realp geräumt, was in ein paar Stunden noch machbar war.

**Weiche W61 Wagenremise Realp:** Bei der Zufahrt zur Wagenremise befinden sich zwei Tramweichen, die für den Einbau in asphaltierte und gepflasterte Flächen geeignet sind. Allerdings führen unterschiedliche Spurmasse zu Problemen beim Befahren mit unserem Rollmaterial, weshalb ein Nachschleifen erforderlich wurde. Nachdem wir letztes Jahr bereits am Spur-Innenmass Korrekturen anbrachten, ging es jetzt noch um das Abtrennen im Bereich der Spurkranz-Lauffläche. Unter den Instruktionen von Manfred Willi konnten die Schienenprofile soweit abgeschliffen werden, dass ein Befahren nun problemlos ist.

**Tunnelbeleuchtungen:** Das Klima im Scheiteltunnel nagt nicht nur am Gewölbe, sondern auch an den Beleuchtungskörpern, weshalb ganze Sektoren und einzelne Lampen seit dem Winter dunkel blieben. Unter fachmännischer Hand unseres Elektrikers Christian Stucki kamen wieder alle Lichter zum Leuchten.

**Gleisanschlüsse Drehscheibe Realp:** Der grosse Spalt an den Enden der Gleisanschlüsse zur Drehscheibe war stets eine Gefahr bei Staplerfahrten. Noch am letzten Arbeitstag, nachdem die Kollegen der Sektion Aargau die Stahlwände erstellt und eingeschweisst hatten, wurden diese dank unserem Baumeister- und Maurerteam ausgegossen.

In diesem Jahr war die Vegetationsgruppe wegen den abwesenden Mitgliedern auf eine Person beschränkt, doch unsere erstmals dabei gewesene Brigitte Bauco hatte hervorragende Arbeit geleistet. Wie jedes Jahr erhielten zudem alle Drehscheiben und Wasserkräne ihren Unterhalt.

Die Stimmung in der Baugruppe war hervorragend. Dazu beigetragen hatten sicher auch Leos frühmorgendliche Alphornklänge, das gute Essen, die vielen Gespräche und das gemütliche Beisammensein nach getaner Arbeit. Als Dank für die geleistete Arbeit gab es am Mittwochabend ein Dessert im Restaurant „Zum Dörfli“ in Zumdorf, offeriert von der Sektion Ostschweiz. Dem Bauleiter Ulf, der Küchenmannschaft und allen, die zum Gelingen der unfallfreien Woche beigetragen hatten, ein herzliches Dankeschön und auf Wiedersehen.



Foto von  
Markus Bless

Die Baugruppe



## Solothurn

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

### Sektionsreise 2021

Von Walter Weibel, Aktuar

Nachdem wir letztes Jahr auf die traditionelle Reise verzichten mussten, durften wir am 21. August wieder mehrere unserer Mitglieder und ihre Angehörigen zu einem Ausflug an die Furka begrüssen.

Wir konnten die Reise bei perfektem Sommerwetter geniessen. Am Vormittag reisten wir durchs Urnerland via Göschenen nach Realp, natürlich nicht ohne die obligatorischen Verkehrsprobleme in Richtung Gotthard. Gerade noch rechtzeitig zum Essen erreichten wir Realp. Dort wurden wir in der neuen Wagenremise von Susanne Betschart und ihrem Team mit einem Salatbuffet und Grilladen à Discretion verwöhnt. Dermassen gestärkt nutzten wir die Zeit bis zur Abfahrt mit dem Dampfzug zu einer Führung durch unsere Werkstätten und Infrastruktur für alle Interessierten. Wer es lieber ruhig angehen wollte, genoss einen Kaffee an der warmen Augustsonne beim Bahnhof DFB.

Pünktlich um 14:20 Uhr zog uns Lok Nr. 9 in Richtung Furka.

Nach einer kleinen Zvieripause in der Station Furka folgte nach der Durchquerung des Scheiteltunnels der Abstieg nach Gletsch. Dort hatten wir Zeit, uns ein wenig umzusehen oder mit Alpkäse einzudecken, bis der Bus uns dann über die Grimsel und den Brünig wieder sicher nach Hause brachte.

Vielen Dank dem Organisationsteam Sergio Rovelli, Jürg Dietschi und Walter Weibel.

Unsere nächsten Anlässe:

**26. November 2021 Chlausenhöck** (Einladung folgt)

**04. März 2022 Generalversammlung VFB Sektion Solothurn** (Einladung folgt)



## Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

### Jahresrückblick des Präsidenten

Bruno Berto Sektionspräsident

Auch dieses Jahr verhinderte das Coronavirus ein normales Vereinsleben, sodass wir die Hauptversammlung nicht wie vorgesehen durchführen konnten. Da keine Neuwahlen anstanden und die Finanzen der Sektion gut sind, hat der Vorstand beschlossen auf diesen Anlass zu verzichten. Wir bedauern dies sehr. Allen Mitgliedern welche eine E-Mail haben, wurden die wichtigsten Unterlagen zugeschickt.

Auch unser monatlicher Stamm litt unter den Corona-Auflagen. Da jetzt Restaurantbesuche mit Zertifikat erlaubt sind, werden wir ihn ab Oktober reaktivieren.

Unser traditionelles «Froni-Essen» musste ebenfalls abgesagt werden. Das ermöglichte uns jedoch einen Beitrag an den Bahnhofumbau Realp zu überweisen.

Die Einnahmen des diesjährigen Thalestag von Fr. 4'000.-, gesponsert von der Firma Thales, sind für die Erweiterung des Bahnhofes in Realp.

Trotz Einschränkungen konnte ein guter Teil unserer Events und Reisen durchgeführt werden. Am 25. Juli fand der Sektionsausflug an den Bodensee zur Seelinie von Tägerwil nach Romanshorn statt. Am 2. Septmeber folgte der Ausflug zum Briener Rothorn. Zum Abschluss konnte die Sonderreise ins Zillertal vom 30. Sept. bis 3. Okt., trotz Ausfall des Rheingold (Blockade der Zugkomposition), durchgeführt werden. Allen Organisatoren und Beteiligten ein herzliches Dankeschön.

Allen Teilnehmern an den Bauwochen und allen übrigen Freiwilligen, welche im Hintergrund zugunsten unserer Dampfbahn arbeiten, möchte ich recht herzlich danken. Ein grosser Dank geht auch an die Partnerinnen, welche es uns ermöglichen diese Einsätze zu erbringen. Wie jedes Jahr möchte ich auch allen Sponsoren und Mitgliedern für ihre finanzielle Unterstützung danken. Mit Ihrem Beitrag helfen Sie mit, die laufenden Kosten zu bestreiten.

### In eigener Sache

Unser langjähriger Reiseleiter und Vorstandsmitglied Fritz Renold wird an der nächsten HV nach 13 Jahren Tätigkeit für die Sektion zurücktreten. Deshalb suchen wir dringend ein neues Vorstandsmitglied, welches die entstandene Lücke ausfüllen kann. Interessenten können sich bei mir melden.

### AGENDA

Sa. 05. Mär	HV in Bassersdorf	Hj Häfliger	044 361 19 33
Mo. 30. Mai – Sa. 04. Jun	Bauwoche 1	B. Berto	052 222 97 67
Mo. 15. Aug – Sa. 20. Aug	Bauwoche 2	B. Berto	052 222 97 67
Mo. 26. Sep – Sa. 01. Okt	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67

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

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen schon jetzt ein frohes Weihnachtsfest und speziell in dieser Zeit gute Gesundheit sowie ein glückliches neues Jahr.

Anmerkung

### Einladung zur Hauptversammlung 2022

Datum: Samstag 05. März 2022

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

Traktanden: Die Statutarischen für die  
Vereinsjahre 2020 und 2021

Die definitive Traktandenliste und weitere Unterlagen werden an der HV aufliegen und vorgängig an unsere E-Mail-Empfänger verschickt werden. Allfällige Anträge bitte an mich senden bis spätestens am 15. Februar 2022.

### Reisen und Ausflüge

#### Mit Dampf aufs Briener Rothorn

Bericht von Reiseleiter Hermann Jenni

Am frühen Morgen des 2. September trafen sich die Teilnehmer am Bahnhof Zürich. Pünktlich um 06:49 Uhr

setzte sich der Zug Richtung Bern in Bewegung. Da der enge Zeitplan keine Kaffeepause zulies, überraschte ich die Teilnehmer mit einem improvisierten Frühstück (Gipfeli und Schoggidrink).

Wegen der 10minütigen Verspätung in Bern gab es Probleme mit dem Anschluss auf die Zentral-Bahn in Interlaken. Dank einiger Telefonate schafften wir die rechtzeitige Ankunft an der Talstation der BRB.

Mit einer ölbetriebenen Dampflok und zwei Wagen ging



Foto von  
Hermann Jenni

Die Reisegruppe



## Schwaben

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

es dann den Berg hoch. Nach knapp einer Stunde, inklusiv Wasser fassen, erreichten wir die Station Rothorn auf 2245 Metern Höhe.

Dort erwartete uns eine einmalige Aussicht auf die umliegenden Seen und Berge.

Gegen Mittag trafen sich alle im Restaurant zu einem feinen Mittagessen, das freundlich und aufmerksam serviert wurde.

Um 14:30 Uhr hiess es dann wieder Einsteigen zur Tafahrt. Diesmal mit einer kohlebefeuerten Lok.

Den Servicezwischenhalt auf der Planalp nutzte eine geschäftstüchtige Bäuerin um ihren Alpkäse zu verkaufen.

Bis zur Abfahrt des Zuges in Brienz nach Meiringen hatte man die Möglichkeit eine Erfrischung auf der Terrasse des Hotels «Weisses Kreuz» zu geniessen.

Über den Brünig und Luzern ging es dann weiter nach Zürich, wo wir, trotz einiger unangenehmen Überraschungen seitens der SBB, pünktlich ankamen.

Ich danke allen Teilnehmern die diesen gelungenen Ausflug ermöglicht haben.

Ihr Reiseleiter

In dieser Ausgabe von DadF hat es leider keinen Platz für die Beiträge unserer Bauwochen 33 und 39. Daher sind alle Daten und Beiträge in voller Länge auf unserer Homepage unter der Rubrik Agenda publiziert.

Wer keinen Zugriff aufs Internet hat, kann sich für eine Postzustellung bei B. Berto, 052 222 97 67 melden.



Unser langjähriges Mitglied Fritz Schmutz hat uns für immer verlassen.

Ein Nachruf folgt im Heft 01/2022

### Erfolgreiche Bauwoche

Von Bernd Hillemeyr, Baugruppenleiter und Sektionspräsident

Wie in den vergangenen Jahren war die KW 36 die Einsatzwoche für die Baugruppe der Sektion Schwaben. Und zur Tradition gehört auch ein Ausflug am Sonntag vor der Arbeitswoche.

Von Realp ging die Fahrt über Andermatt und Göschenen nach Flüelen am Vierwaldstätter See. Mit dem Schiff fuhren wir dann über fast den gesamten See bis nach Luzern. Bei strahlendem Sonnenschein war die Fahrt auf dem Vordeck ein Genuss und so konnte man den Ausblick nach allen Seiten genießen. Nach ungefähr drei Stunden dieser tollen Schiffsreise war in Luzern noch Zeit für einen kurzen Stadtrundgang bis zur Abfahrt im Bistro-Wagen der Zentralbahn über den Brünig nach Meiringen. Von dort brachte uns dann der Postbus über Grimsel und Furka zurück nach Realp.

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

Am Montag wurden zusammen mit der Firma GFS Guntarbeiten ausgeführt. In vorbereiteten Bereichen wurde eine Sanierung der Tunnelwände und der Decke mittels



Trockenspritzmörtel durchgeführt. Unsere Aufgabe war die Beschickung der Maschine. Rund alle 15 Sekunden musste ein 25-Kilo-Sack in den Einfülltrichter entleert werden. Eine schwere und vor allem sehr staubige Arbeit. Leider gab es am Nachmittag Probleme mit der Maschine, so dass unser Tagesziel nicht erreicht werden konnte. Bei den Spritzarbeiten fällt auch viel Rückprall an, der dann natürlich wieder aus dem Tunnel geschafft werden muss. Dies wurde am Dienstag erledigt. Wegen einer Störung am Tmh 985 und dem Austausch der Spitzbetonmaschine war auch die Verfügbarkeit des Bauzuges stark eingeschränkt, so dass die Arbeiten doch viel länger als geplant andauerten.

Dafür liefen die Arbeiten mit der neuen Maschine am Mittwoch auf vollen Touren und der Wagen mit den auf Paletten gestapelten Mörtelsäcken leerte sich zusehends. Am Donnerstag konnten wir in den Zuggapausen wieder den Rückprall aus dem Tunnel räumen und dabei auch Hinterlassenschaften aus früheren Arbeitswochen entfernen. Am Ende war die Baustelle sauber aufgeräumt und ein weiterer Tunnelabschnitt umfassend saniert.

Neben verschiedenen Verlade- und Vorbereitungsarbeiten für die nächsten Wochen nutzen wir am Freitag den aus dem Tunnel gebrachten Rückprall für die Sanierung des Kooperationswegs zur Station Muttbach. Schlagloch nach Schlagloch wurde verfüllt und dabei auch darauf geachtet,

dass ein Wasserabfluss gewährleistet ist. Ansonsten würde das gestaute Wasser in kurzer Zeit wieder Schäden am Weg verursachen.

Zum Abschluss der Woche standen verschiedene kleinere Arbeiten in Realp auf dem Programm und wir halfen dem Gastro-Team bei dem Aufstellen von Bierzeltgarnituren für die Bewirtung von zwei größeren Gruppen in der Wagenhalle Realp.

Während der ganzen Woche war ein fachkundiger Kollege in Gletsch und hat dort verschiedene Probleme an Weichen beseitigt. Dabei erwiesen sich die Probleme und deren Beseitigung als viel aufwändiger als ursprünglich angenommen. Aber am Ende der Woche war hier alles wieder in einem einwandfreien und betriebsicheren Zustand.

Die Woche hat wieder gezeigt, dass die Sektion Schwaben eine sehr leistungsfähige und umfassend einsetzbare Baugruppe hat. Durch den großen persönlichen Einsatz der Teilnehmer, deren Fachkenntnisse und die Möglichkeit der Bedienung der Großgeräte wurde eine tolle Leistung zur vollsten Zufriedenheit der Bauabteilung erbracht. Vielen Dank auch von meiner Seite als Baugruppenleiter und Sektionspräsident für die Mitarbeit und den Teamgeist. So macht eine Bauwoche auch bei schwerer Arbeit richtig Spaß.



Foto von  
Bernd Hillemeyr

Mit dem Schiff auf dem Vierwaldstätter See. Bergpyramide in der Mitte: Bristenstock, rechts am Rand der Gitschen

Foto von  
Ulrich Bittner

Kurze Arbeitsunterbrechung im Scheiteltunnel für den Fotografen



## Norddeutschland

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

### Von Zahnstangen, Schneestangen und Nußstangen Bauwoche 31

Von Oliver Racine, Baugruppenleiter

Nach einer kurzen Vorreise über Heidelberg sammelten sich am Sonntagabend 13 Fronis zur mittlerweile 28. Bauwoche. Diesmal mit dabei: zwei neue Gesichter, die den Altersdurchschnitt der Gruppe erheblich gesenkt haben. Ein besonderes Ereignis war die Heirat von zwei unserer langjährigen Fronis Jenny und Rolf, deren Hochzeitsreise zu unserer Bauwoche führte!

Keine „Großbaustelle“, sondern viele kleinere Aufgaben, die viel Koordination und gute Logistik erfordert haben, warteten. Höhepunkte dieser Woche:

- Wasserkran Tiefenbach: In Tiefenbach soll als Ersatz für den mehr oder weniger provisorischen Wasserkran ein richtiger Wasserkran aufgestellt werden. Dazu wurde ein neues Fundament als „Bausatz“ in Realp geschalt. Unsere Fronis haben beim Bau der Schalung geholfen und den alten Wasserschlacht in Muttbach abgetrennt.

- Schneestangen Muttbach: In Muttbach sind die in den ehemaligen Fahrleitungs-Fundamenten befestigten 5 Meter langen Schneestangen essentiell für die Orientierung der Schneeräumung. Die Lawine hat einige dieser Baumstämme „gefällt“. Wir haben am Lammen neue Stämme aufgeladen, nach Muttbach transportiert und dort mit Hilfe des Baggers neu aufgestellt.

- Zahnstangen Tunnel 3: Seit Jahren lag eine große Zahl von speziellen Zahnstangen (ex Schöllenen) in Tunnel 3.

Diese haben wir aus dem Dreck geborgen, gebündelt, verladen und ins Lager Geren gebracht.

- Bahnhofswagen Oberwald: In Oberwald steht ein Mitteleinstiegswagen als Warteraum und Kiosk. In diesem Wagen wird es im Sommer sehr warm, wenn die Sonne auf das Blechdach scheint. Als Versuch haben wir einen Sprühschlauch auf dem Wagendach verlegt und ab Wasserkran versorgt. Es ist erstaunlich, wie gut das funktioniert: die Temperatur ist deutlich gesunken!

- Schutzwand Tiefenbach: Unterhalb der Steffenbachbrücke wurde vor Jahren eine Schutzwand aus Schienenprofilen und Fahrleitungsmasten gebaut, um Hangrutsche auf der Trasse zu verhindern. Die Fahrleitungsmasten waren inzwischen vermodert und der Raum hinter der Wand war komplett mit Geschiebe gefüllt. Mit dem Schalengreifer am Kranwagen haben wir das Geschiebe ausgebagert und die Masten entfernt. Die Baustelle war dann bereit für den Einbau neuer Stämme.

- Stützmauer km 57: Wie jedes Jahr haben wir uns eine Stützmauer vorgenommen, um diese von Bewuchs zu befreien. Das dient der langfristigen Stabilität der Mauer und der Bauwerkskontrolle. Die Arbeiten auf der bis zu 5 Meter hohen Mauer sind anspruchsvoll.

- Scheiteltunnel-Sanierung: zur Vorbereitung der Gunit-Arbeiten haben wir einen großen Generator nach Muttbach transportiert und angeschlossen. Außerdem haben wir auf 200 Metern eine Baustellenbeleuchtung im Tunnel installiert und die Wasserversorgung in Betrieb genommen



Nach dem Saisonende 2021 startete die Totalsanierung des Gleisoberbaus auf der Strecke Gletsch-Muttbach. Unser historisches Bild aus dem Archiv von Beat Scheuter zeigt die desolate Situation unterhalb des Bahnüberganges Muttbach ca. 1987. Die Gleisjoche der Strassenquerung waren nach der Betriebseinstellung der FO herausgerissen und auf die Strecke abgeladen worden. Die Dampfbahn plante zuerst einen Tunnel zur Unterquerung der Strasse. Gebaut wurde schliesslich wieder ein Niveauübergang. Allerdings wurde dieser so trassiert, dass neu auf Zahnstangen verzichtet werden konnte. (jw)

Furka-Historie

Fotos von  
Oliver Racine

Die gutgelaunte  
Gruppe aus Nord-  
deutschland (eigentlich  
inzwischen überall aus  
Deutschland)

Aufstellen der Schneestangen mit Bagger-  
und Muskelkraft



#### Impressum:

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

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

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

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

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

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

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

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

Abonnement: CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

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

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

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

IMPRESSUM

# Furka-Dampfbahn schenken



Softshell-Jacke CHF 99.00



Fleece-Jacke mit Kapuze CHF 99.00



Fleece-Jacke CHF 79.00



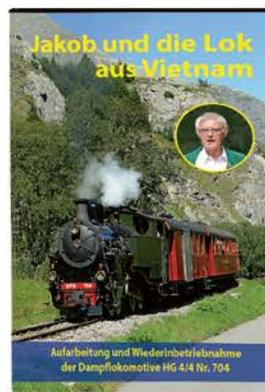
Rucksack CHF 49.00



Cap CHF 20.00



DFB-Bildkalender 2022  
Zwei Exemplare CHF 16.00



DVD-Film  
«Jakob und die Lok aus  
Vietnam» (2020) CHF 29.00



DVD-Film «Natur gegen  
Technik oder Technik  
gegen Natur» (1981)



Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
Postfach 1, CH-3998 Reckingen (VS)

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
[webshop@dfb.ch](mailto:webshop@dfb.ch)