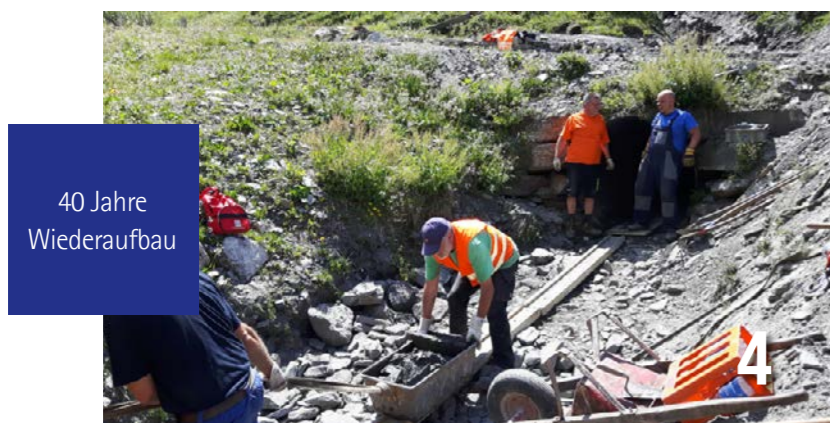




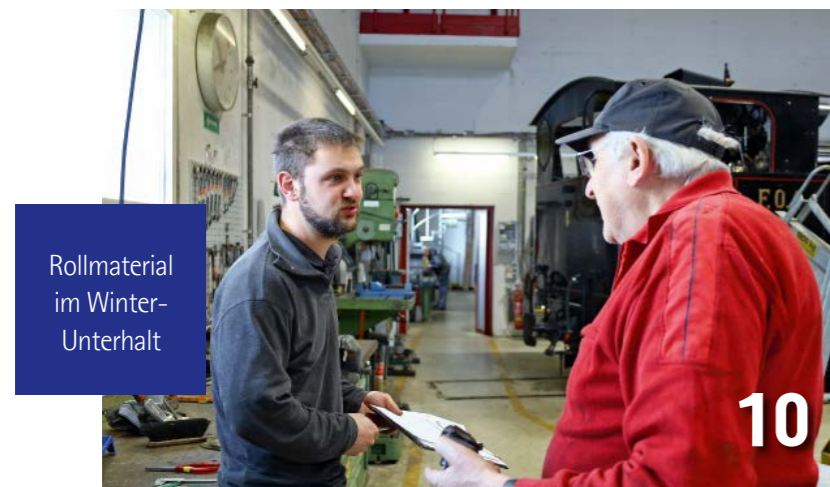
Mitgliederausweis 2023 mit Rechnung für Jahresbeitrag liegt bei



40 Jahre  
Wiederaufbau



Saison-  
vorbereitung



Rollmaterial  
im Winter-  
Unterhalt



Lehrlingsprojekt



Alkoholika mit  
Dampfbahn-  
Etikett



Fachkurs  
Kernbohrung

**Actuel dès 20**

**Sektionen ab 24**

**Impressum 35**

Redaktionsschluss					
Ausgabe 2/2023	28.04.2023	Erscheint Anfang Juni	Ausgabe 4/2023	13.10.2023	Erscheint Mitte November
Ausgabe 3/2023	30.06.2023	Erscheint Ende August	Ausgabe 1/2024	12.01.2024	Erscheint Mitte Februar



Foto von Franz Geiser:  
Davon träumten  
Pioniere vor 40 Jahren  
– ein Dampfzug in  
Gletsch.  
  
Photo de Franz Geiser:  
Le rêve des pionniers il  
y a 40 ans – un train à  
vapeur à Gletsch.

## Editorial

Von Ruedi Traub

Vier Jahrzehnte Verein Furka-Bergstrecke, eine einzigartige Geschichte. Das wird gefeiert und gewürdigt. Im Dampf an der Furka starten wir mit einem Rückblick eines Pioniers bei der Rettung der Bahnlinie, Manfred Willi.

Der Wiederaufbau war ein langer, anstrengender und auch kostspieliger Weg. Ohne Spenden, Mitgliederbeiträge, Aktienkapital, Stiftungsbeiträge und Legate wäre es nicht gegangen. Dank eines grosszügigen Betrags war es möglich, das letzte Teilstück von Gletsch nach Oberwald wieder zu eröffnen.

Und natürlich ist es auch eine einzigartige Geschichte der Freiwilligenarbeit und des Vereinslebens. Zum Glück haben wir viele Pensionierte zur Hand, die sehr qualifiziert sind. Heute arbeiten aber auch junge lernende Fachleute, wie zum Beispiel Geomatiker, wochenweise an der Furka. Für sie ist es ein Höhepunkt während der Ausbildung, wie ihr Bericht zeigt.

Im Winter fahren zwar keine Züge, dafür ist in den Werkstätten viel los. Beide öffnen ihre Tore, nämlich die Lokwerkstatt in Uzwil und die Wagenwerkstatt in Aarau. Hier kann man Fachleuten bei der Arbeit zusehen. Und was an einem Wintertag in Realp los ist, beschreibt Mark Theiler in diesem Heft.

Zum Schluss ein feines Essen: Altdorfer Magroonäpaschtee. War wahrscheinlich als Restenessen vorgesehen. Dazu passt ein Tropfen DFB-Wein.

Quatre décennies de l'Association "Ligne Sommitale de la Furka" (Verein Furka-Bergstrecke), une histoire unique, que l'on va fêter et honorer. Dans le "Dampf an der Furka", nous commencerons par une rétrospective d'un pionnier du sauvetage de la ligne, Manfred Willi.

La reconstruction fut un long parcours, épuisant et coûteux. Sans les dons, les cotisations des membres, le capital-actions, les contributions de la fondation et les legs, rien ne se serait passé. Et c'est grâce à une contribution extraordinairement généreuse que le dernier tronçon, de Gletsch à Oberwald, a pu être ré-ouvert.

Et c'est naturellement aussi l'histoire du bénévolat et de la vie de l'association. Par chance, nous avons à disposition de nombreux retraités très qualifiés. Mais nous avons aussi, aujourd'hui, de jeunes apprenants professionnels – par exemple des géomaticiens – qui travaillent une semaine à la Furka. C'est le point culminant de leur apprentissage, comme le montre leur rapport.

Aucun train ne circule en hiver, mais les ateliers bourdonnent. Les deux ouvrent leurs portes: l'atelier de locomotives à Uzwil et l'atelier de wagons à Aarau. On peut y voir des professionnels au travail. Et ce qui se passe à Realp un jour d'hiver, c'est ce que décrit Mark Theiler dans ce numéro.

Et, pour finir, un bon repas: "Altdorfer Magroonäpaschtee" – intraduisible en français. A l'origine, probablement, un repas de restes. Avec bien sûr un bon verre de vin du DFB.

Titelbild von  
Georg Trüb:

Für Foto-Sonderfahrten  
posierten Fahrgäste  
eines Oldtimer-  
Postautos neben einer  
Doppeltraktion der  
DFB.

Photo de titre de  
Georg Trüb:

Course spéciale pour  
photographes:  
Les passagers d'un  
car postal "oldtimer"  
à côté d'une double  
traction du DFB.





Der VFB feiert

## Vier Jahrzehnte Verein Furka-Bergstrecke: eine einzigartige Geschichte

Von Manfred Willi

*Die Geschichte der Wiederauferstehung der legendären Strecke zwischen den Kantonen Uri und Wallis ist ziemlich einzigartig. Sie hat nicht nur in der Eisenbahnszene einen grossen Eindruck und Bewunderung hinterlassen. Es ist das Verdienst des Vereins Furka-Bergstrecke, dass dieses Projekt initiiert wurde. Manfred Willi, einer der Pioniere, erinnert sich.*

Im Verkehrshaus der Schweiz wurden im Jahr 1984 in der Nähe des FO-Benzintriebwagens CFmh Nr. 21 einige Neumitglieder angeworben. Damals engagierten sich erste unentwegte Freiwillige bereits für den Erhalt der Strecke. Sie korrigierten den Bachlauf oberhalb der Steffenbachbrücke und verhinderten so, dass das Wasser jahrelang über die Stahlkonstruktion plätscherte. Mit Zehntausenden von Frondienststunden engagieren sich unzählige Vereinsmitglieder seit 1984 für die Sanierung von Strecke und Rollmaterial und für den Aufbau der Bahninfrastruktur und einer repräsentativen Organisation. Hier seien ein paar Höhepunkte, aber auch ein paar Rückschläge beleuchtet.



### Trister Start

Anfänglich und später immer wieder wurde – für meine Begriffe lange genug und intensiv – um die Vereinsstatuten diskutiert und gefeilscht. Dass als dringendste Arbeit anfänglich im Bahnhof Gletsch weisse Farbe abgekratzt werden musste, motivierte einen meiner bis heute engagierten Kollegen damals nicht sonderlich. Glücklicherweise fand er kurz darauf ein viel bereicherndes Tätigkeitsfeld.

Die Strecke bot ein tristes Bild. Unglaublich, wie schnell sich die Natur die Flächen zurückgeholt hatte. Mit der Rekonstruktion des Portalbereichs am Tunnel «Alt Senntum Stafel III» durch Freiwillige brach innerhalb des Vereins ein gewaltiger Interessenskonflikt aus. Einige Leitungsmitglieder stellten den Urner Teil der Strecke in Frage und riefen für eine kurze Zeitspanne die «BOG» (Bergbahn Oberwald – Gletsch) ins Leben. Die Sanierungsarbeiten an der Strecke wurden intensiviert

und organisiert. Einige Vereinssektionen spezialisierten sich auf spezielle Arbeitsgattungen. Die Bauprogramme wurden teilweise auf diese Aktivitäten und auf die Präsenz der entsprechenden Baugruppen angepasst. So erfuhr die Belegung der Kalenderwochen durch die jeweiligen Baugruppen über mehrere Jahrzehnte kaum Veränderungen.

Die Arbeiten verlaufen Hand in Hand mit den Spezialisten und Fachgruppen der Abteilung Bau, mit Einsätzen von Lernenden, mit Mitarbeitenden eines Arbeitslosenprojekts, mit Einheiten von Militär und Zivilschutz, mit anderen Bahnunternehmungen und mit Einsätzen von Asylsuchenden. In der Anfangsphase lag der Fokus auf der Anlage Gletsch. Dort wurden die Lokremise und das Aufnahmegebäude renoviert. Diese Gebäude boten auch Unterkunftsmöglichkeiten für die Baugruppen. Räumungs- und Rodungsarbeiten im Gleisbereich wurden im Bereich Gletsch ausgeführt – umso spärlicher, je weiter die Arbeitsstellen von Gletsch entfernt waren. Spezialisierte Baugruppen nehmen seither Anpassungen und Instandhaltungsarbeiten an Bauwagen vor, setzen sich in der Logistik für Verpflegung, Unterkunft

und Baustellen ein, und jährlich wird auf verschiedenen Streckenabschnitten der Oberbau erneuert. Auf den umgebauten Abschnitten wird anschliessend der Schotter in mühseliger Handarbeit planiert.

Eine spezielle Erinnerung stammt aus dem Jahr 1997: Zur Forcierung der Reparaturarbeiten wurden – in Ermangelung von Traktionsmitteln Seite Gletsch – die Transporte von Oberbaumaterial mittels Rollwagen und Manneskraft auf 110 Promille Steigung ausgeführt.

Bei Hoch- und Tiefbauarbeiten, Neubauten und Umbauten wirken Baugruppen aus den Vereinssektionen aktiv mit und sie unterstützen jährlich die Spritzbetonarbeiten für die Sanierung des Scheiteltunnels. Sie arbeiten an Betonkonstruktionen der Kunstbauten, stellen Rauch-Abzugsanlagen her, halten Mauerwerk instand und unterhalten Wasserversorgungsanlagen und Drehscheiben.

Unterstützung bei der Schneerräumung, bei den Aus- und Einwinterungsarbeiten, bei Forstarbeiten und bei der Vegetationskontrolle gehören ebenso zu den Aktivitäten dieser Gruppen. Immer wieder helfen diese bei der Beseitigung von Schäden durch Unwetter und nach Lawineneignissen. Letztere stellen jeweils eine spezielle Herausforderung dar, da die Zeit zwischen Schneerräumung und Betriebsaufnahme knapp und wegen der gleichzeitigen Gleisumbauten die Strecke oft unterbrochen ist. So wurden eben Zement und Steine oft auf Rollwagen von Hand bewegt.

Engagierte Mitarbeitende verschiedener Vereinssektionen blieben oft über die Einsatzzeiten ihrer Gruppe hinaus an der Furka hängen. Viele übernahmen Funktionen innerhalb der Abteilungen der Betreibergesellschaft DFB.

### «Special Efforts»

Eine spezielle Aktion wird mehreren Baugruppen ganz bestimmt in Erinnerung bleiben: Unterhalb der Station Tiefenbach lagerten 1'600 Stahlschwellen, die bei der Vorgängerbahn im Adhäsionsgleis eingebaut waren. Für die geplanten Gleisumbauten der Zahnstangenabschnitte wurden weiterhin viele Schwellen mit quadratischen Löchern gebraucht, die der Aufnahme der beiden Bolzen für die Befestigung der Zahnstangensättel dienten.

Ebenfalls legendär sind die kräftezehrenden Räumungsaktionen beim Bachdurchlass bei Bahnkilometer 49,277 auf der Strecke Gletsch – Muttbach-Belvédère: Ein normalerweise trockenes Bachbett bringt bei Unwetterereignissen dermassen viel Geschiebe mit, dass das unter dem Gleis durchführende Rohr komplett gefüllt wird und in mühseliger Arbeit von Hand geräumt werden muss.

### Externe Spezialaktionen

Einige Sektionen engagieren sich seit Jahrzehnten für die Präsenz unserer grossen Idee an Messen und Veranstaltungen in der Schweiz, in Deutschland, in den Niederlanden und in den Medien. Wie viele Vereinsmitglieder und begeisterte Passagiere wurden damit schon gewonnen? Aber auch andere Sondereinsätze von Baugruppen einzelner Sektionen für das Projekt fanden fernab der Bergstrecke statt, etwa der Verlad von 36 Tonnen Stahlschwellen der Chemins de fer du Jura in Saignelégier auf einen geschemelten Normalspurwagen oder das Aufstellen eines Festzeltes in Münchenbuchsee, um die Konstruktion der



Foto von  
Jörn Fallert

Dieser Bachdurchlass ging mit dem Namen «Zeche Elend» in die Furka-Geschichte ein.

Foto von  
Olaf Werner:

Die Baugruppe behebt Schäden an einer Stützmauer oberhalb Gletsch. Wegen des Gleisumbaus auf der Urnerseite ist die Strecke unterbrochen, daher steht ausser dem Rollwagen kein Fahrzeug zur Verfügung.

Foto von  
Marcel Pflüger:

Schon kurze Zeit nach der Einstellung des Bahnbetriebs durch die Furka Oberalpbahn (FO) war die Bergstrecke an vielen Stellen unterbrochen oder stark beschädigt.





absenkbarer Zahnstange für den Bahnübergang «Bogen» vor der Witterung zu schützen. Mehrmals arbeiteten Baugruppen in Sedrun, um wertvolles Oberbaumaterial von der Strecke Tschamut – Santa Brida zu demontieren zwecks Wiederverwendung auf der Furka-Bergstrecke. Solches Material konnte auch in «Zen Hohen Flühen» (MGB-Strecke Bitsch – Mörel) und von der MGB-Strecke Ulrichen – Obergesteln vor Ort demontiert und gewonnen werden.

Zwei Sektionen sollen speziell erwähnt werden: Die Sektion Aargau, welche seit 1994 in Aarau eine Wagenwerkstatt betreibt, um den Rollmaterialpark der Personenzüge zu ergänzen und zu pflegen. Diese Sektion zeigte auch ein ausserordentlich grosses Engagement für die Finanzierung und für den Bau der Wagenremise Realp. Die Sektion Ostschweiz, die eine Dampflokwerkstatt gegründet hat. Diese war ursprünglich in Chur domiziliert und befindet sich seit dem Umzug in Uzwil. Aus dieser Werkstattmannschaft ist 2017 der Verein Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke entstanden. Im Uzwil werden einzigartige und qualitativ hochstehende Revisionen an Dampflokomotiven und neuerdings an Diesellokomotiven ausgeführt.

#### Danke

Sowohl der Zentralverein als auch verschiedene Sektionen haben spezielle Projekte und Sanierungsarbeiten, vor allem aber den Bahnbetrieb an der Furka-Bergstrecke in ganz verschiedenen Formen über Jahrzehnte massiv finanziell, aber auch ideell und mit Tausenden von Arbeitsstunden unterstützt. Ohne diese Unterstützung wäre unser grossartiges Projekt zum Scheitern verurteilt gewesen.

In meiner Zeit als Freiwilliger und als Angestellter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke habe ich viele Gesichter kennen und gehen gesehen. Ich habe Hunderte motivierter Vereinsmitglieder kennen und schätzen gelernt, intensiv

mit ihnen zusammengearbeitet und mit ihnen schöne Momente geteilt, aber auch schwere Momente erlebt. Vor allem diesen Kolleginnen und Kollegen gebührt mein grösster Dank. Viele rüstige Mittvierziger der Anfangszeit sind heute in hohem Alter oder sind nicht mehr. Diese Kolleginnen und Kollegen sollten wir nicht vergessen.

#### Ausblick

Den Ausblick halte ich kurz. Ich wünsche dem Verein Furka-Bergstrecke für die Zukunft alles Gute, mindestens für die nächsten 40 Jahre. Hoffentlich bleiben die Aktivitäten von Unfällen verschont. Ich hoffe, dass alle Mitstreiter bis ins hohe Alter gesund und rüstig bleiben. Die Suche nach Nachwuchs ist wohl eine der grossen Herausforderungen des Vereins. Schaut man jedoch zwischendurch in Realp vorbei, ist Hoffnung durchaus angebracht.

Möge es der Leitung der Abteilung Bau gelingen, den leidigen Bachdurchlass bei Kilometer 49,277 durch einen Neubau zu ersetzen, der kräftezehrende Räumungen überflüssig oder doch etwas menschenfreundlicher machen würde.



Foto von Martin Miller:

Mitglieder einer Baugruppe des VFB unterstützen die Spezialfirma bei Spritzbetonarbeiten im Furka-Scheiteltunnel. An einem einzigen Tag werden 30 Tonnen des Mörtels verarbeitet.

Foto von Manfred Willi:

Martin Horath (links) ist wohl einer der am längsten aktiv engagierten Freiwilligen an der Bergstrecke. Ernst Meier (rechts), verstorben am 25. Dezember 2018, war einer der langjährigen und mit seinen 92 Lebensjahren der älteste Aktive des VFB.

#### Aus dem VFB

## Anpassung der Euro-Mitgliedsbeiträge

Von Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident

*Als Schweizer Verein wird der Beitrag natürlich in Schweizer Franken festgesetzt. Daneben wird für die Mitglieder im Euro-Raum aber der Beitrag auch in Euro ausgewiesen, um die Rechnungsstellung und Zahlung zu vereinfachen.*

Nun ist in den letzten Jahren der Umrechnungskurs leider zu Ungunsten des Euros erheblich gefallen. Dadurch wurde eine Anpassung unumgänglich, um zumindest annähernd den gleichen Wert gegenüber dem festgesetzten Beitrag in der Schweiz zu erreichen.

Am 28. Mai 2022 hat daher die Delegiertenversammlung beschlossen, den Euro-Mitgliedsbeitrag auf 58,00 € für das Einzelmitglied zu erhöhen. Dies ist zwar eine relativ deutli-

che Erhöhung, aber trotzdem liegt der Betrag immer noch unter dem aktuellen Wechselkurs. Auch ist zu bedenken, dass trotz der Kursschwankungen der Euro-Beitrag seit 2015 beibehalten wurde.

Die ab dem Jahr 2023 gültigen jährlichen Mitgliedsbeiträge belaufen sich damit auf 58,00 € für die Einzelmitglieder, 87,00 € für Familien, 290,00 € für juristische Personen und 29,00 € für Jugendliche. Der einmalige Beitrag für eine lebenslange Mitgliedschaft beträgt nun 1160,00 €.

Wenn Sie am Einzugsverfahren teilnehmen, müssen Sie nichts Weiteres veranlassen. Bei der Rechnungsstellung wird der neue Betrag ausgewiesen. Lediglich bei Daueraufträgen ist die Summe entsprechend anzupassen.

### Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

#### Mitfahren

2023 verkehren die Dampfzüge vom 29. Juni bis 24. September, jeweils Donnerstag bis Sonntag, und täglich vom 10. bis 20. August 2023. Auskunft und Reservation: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

#### Mitglied werden

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

#### Dampflokfreund werden

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

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

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige, steuerbefreite Stiftung. Sie können Ihre nachgewiesene Spende in der

Schweiz in Ihrer Steuererklärung als Abzug geltend machen. Für Spenden ab CHF 100 wird eine Spendenbescheinigung zugestellt. Wer CHF 2000 und mehr spendet wird für ein Jahr Mitglied im SFB Gönnerclub und zu einem Gönnererevent mit Begleitung eingeladen.

Spendenkonto Schweiz (auch für Trauerspenden, jede Spende wird verdankt):  
Stiftung Furka-Bergstrecke; CH-3988 Obergesteln  
IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2 // PC 60-293080-2; PostFinance AG, 3030 Bern

Spendenkonto Deutschland:  
VFB Sektion Rhein-Main e.V.; Volksbank Lauterbach eG  
IBAN: DE 61 5199 0000 0010 4393 02 // BIC: GENODE51LB1

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuererminderung in Deutschland ab Spenden von über 200 Euro erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit.

#### Mitarbeiten - Kontaktadressen für Freiwillige

Verein Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald;  
E-Mail: [vfb.mitgliederservice@dfb.ch](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch)  
oder Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Postfach 1, CH-3998 Reckingen; E-Mail: [personaldienst@dfb.ch](mailto:personaldienst@dfb.ch)

#### Aktien kaufen

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

#### Mehr wissen

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





### Saisenvorbereitung

## Treffen der VFB-Baugruppenleiter in der Lokwerkstatt Uzwil

Von Bernd Hillemeyr, VFB-Vizepräsident

Seit mehreren Jahren wird vom Zentralvorstand ein Treffen der VFB-Baugruppenleiter mit der Bauabteilung der DFB AG organisiert. Dabei erhalten die Teilnehmer aktuelle Informationen zu der anstehenden Bausaison und es können wichtige Punkte rund um den Baueinsatz besprochen werden.

Das Treffen fand in diesem Jahr wieder in der Lokwerkstatt Uzwil statt und wurde von insgesamt 26 VFB-Baugruppenleitern, Vorstandsmitgliedern der Sektionen und Mitgliedern der Bauabteilung besucht. Weitere 6 Baugruppenleiter waren via Internet zugeschaltet.

Zu Beginn der Veranstaltung gaben Ulf Weidle und Reto Brehm Infos zu verschiedenen Mutationen innerhalb der Bauabteilung. Dabei konnte sich der „Neue“ in der Bauabteilung, Gian-David Fluri, gleich persönlich vorstellen. Er wird das Ressort Bau(-ausführung) leiten und dabei der Ansprechpartner für die an der Furka tätigen Sektionen sein.

Arbeiten im Scheiteltunnel mit dem neuen Gerüstwagen und dem Gunitieren mit Silowagen sowie dem Totalumbau von weiteren 600 m Gleis oberhalb Gletsch.

Gemeinsam wurde dann die Belegung der Bauwochen 2023 durchgesprochen. Bei den Baueinsätzen nimmt das Thema Sicherheit einen sehr hohen Stellenwert ein. So gab es hierzu auch ausführliche Erläuterungen durch Patrick Smit, der für diesen Bereich verantwortlich ist.

Vor der Mittagspause gab es von Markus Staubli eine interessante Führung durch die Lokwerkstatt mit den aktuellen Infos zum Stand der Arbeiten an der zweiten HG 4/4. In der Zwischenzeit bereitete das Küchenteam das Mittagessen vor, so dass auch für das leibliche Wohl der Teilnehmer bestens gesorgt war.

Das Treffen der Baugruppenleiter war wieder eine sehr informative und wichtige Veranstaltung für die Betreuung der freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Sektionen. Der Zentralvorstand dankt allen Verantwortlichen für die Teilnahme an dieser Veranstaltung. Der Dank gilt auch der Lokwerkstatt Uzwil und deren Küchenteam für die Bereitstellung der Räumlichkeiten und die gute Verpflegung.

Mit einer umfangreichen Präsentation gab Ulf Weidle einen Rückblick auf die Bausaison 2022 mit den besonderen Aktivitäten wie den Anbau an den Bahnhof Realp, die Sanierung von Viadukt Wyssgand, der Erneuerung von 5 Wasserdurchlässen, der Sanierung von Stützmauern, den

Fotos von Bernd Hillemeyr:  
Rundgang und Besprechung in der Lokwerkstatt Uzwil



### Aus der Stiftung

## Finanzielle Leistungen der Stiftung Furka-Bergstrecke SFB

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

Bevor die Finanzbegehren der DFB AG erfüllt werden können, muss die Kohle zur Stiftung fliessen. Spendenaufrufe an bisherige Spender und bei den Mitgliedern des SFB Gönnerclubs sowie gezielte Gesuche zur Erhaltung des historischen Kulturgutes helfen bei der Mittelbeschaffung.

### Finanzierungs-Schwerpunkte

Die Fertigstellung der im Eigentum der SFB stehenden Dampflokotive HG 4/4 708 ist in diesem Jahr geplant. Im Jahr 2010 hat die Loterie Romande CHF 450'000 bewilligt unter der Bedingung, dass die Lok effektiv auf der Strecke Realp-Oberwald fährt. Die Gesamtkosten von CHF 2,1 Mio. sind durch Spendeneinnahmen der SFB gedeckt. In der DFB Werkstätte Uzwil bezahlt die SFB neben den Material Fremdkosten jährlich rund CHF 100'000 als Mietkostenanteil, solange die 708 in Uzwil steht. Für das Jahr 2023 ist ein Budget von rund CHF 150'000 geplant. Karl Willy Sulzer selig (dessen Vater einer der ersten Lokführer der Strecke Brig-Disentis war) hat via Testament und Willensvollstrecker für die Lok Revisionen (R3) der beiden 704 und 708, welche in 10 bis 15 Jahren fällig werden, zweckgebunden rund 1,3 Mio. gespendet. Die SFB musste dazu eine Vereinbarung mit dem Willensvollstrecker unterschreiben. Die SFB darf das Geld nicht anderweitig verwenden. Die beiden HG 4/4 704 und 708 sind ausfinanziert. Die Einweihung findet am 23. August 2023 in Gletsch statt. Den Totalumbau Gleis Gletsch-Muttbach in drei Etappen mit rund CHF 1,2 Mio. Gesamtkosten kann die SFB mit dem Erbe Heinz Süss, welches zweckgebunden für den langjährigen nachhaltigen Unterhalt der Strecke Oberwald-Realp bestimmt ist, bezahlen.

Beim Sorgenkind Scheiteltunnel konnte die Sanierungsetappe 2019-2022 abgeschlossen werden. Die SFB hatte 2018 den Kantonen Uri und Wallis ein Gesuch um eine Mitfinanzierung mit einem Beitrag von jährlich CHF 30'000 gestellt. Der VFB Dachverband bezahlte jährlich CHF 60'000 für eine fifty-fifty Lösung der Gesamtkosten. Die Stiftung betreut das Projekt treuhänderisch und erstellt die notwendigen Berichte. Eine Anschlusslösung für die Sanierungsperiode 2023-2026 konnte mit beiden Kantonen und dem VFB vereinbart werden. Danke an beide Kantone und dem VFB für die wertvolle Unterstützung.

Für die Stabilisierung der Furkareuss sind innerhalb der nächsten 10 Jahre rund 2,1 Mio. notwendig. Ein

Mitglied des SFB Gönnerclubs hat die SFB ermuntert, ein Gesuch bei der Hans Groeber-Stiftung einzureichen. Diese Stiftung bewilligte einen Betrag von CHF 250'000. Welch ein Erfolgserlebnis. Die dringendsten Sanierungen können in Angriff genommen werden.

Seit dem Jahr 2018 leistet die SFB einen Beitrag von jährlich max. CHF 500'000. Dazu kommen CHF 300'000 vom VFB. Es stehen somit für den jährlichen Grossunterhalt CHF 800'000 zur Verfügung. Die Projekte der DFB AG werden mit der Zunahme von Fremdvergaben teurer. Eine Priorisierung, nach zwingend notwendig beziehungsweise wünschenswert, ist unvermeidbar.

### Leistungen der SFB 2022

Dampflok HG 4/4 708	CHF 175'000
TU Gleis Etappe 1	CHF 125'375
TU Gleis Etappe 2	CHF 200'000
Stützwand 14.115/119	CHF 144'732
Anbau Bistro Realp	CHF 66'133
Scheiteltunnel	CHF 60'000
IT Entwicklung	CHF 48'412
Info Point Gletsch	CHF 25'000
Beitrag DadF	CHF 5056
Baurechtszins	CHF 2'482
Sachversicherungen	CHF 800
<b>Total</b>	<b>CHF 852'990</b>

Das sind Rekordausgaben. Die Beiträge Bistro Realp und Info Point waren nicht geplant. 2023 muss wieder tiefer sein.

### Mailing SFB

Das Herbstmailing November-Dezember der Stiftung bei bisherigen Spenderinnen und Spendern der SFB zum Thema Grossunterhalt ergab die stolze Summe von CHF 270'000. Herzlichen Dank allen Spenderinnen und Spendern für die tolle Unterstützung. Ohne Legate und Erbschaften kommt die Stiftung mittel bis langfristig nicht über die Runden.

### Gesucht

Die SFB sucht eine(n) freiwillige(n) Mitarbeiter(in) im Home Office zur Unterstützung in der Administration der Stiftung. Meldungen bitte an den Präsidenten Peter Riedwyl. [stiftung.praesident@dfb.ch](mailto:stiftung.praesident@dfb.ch) oder 079 418 37 36





Auch im Winter ist in Realp viel los

# Loks und Wagen werden für den Sommer fit gemacht

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

*Wer glaubt, dass "Realp" nach der Saison in einen Winterschlaf verfällt, der irrt sich gewaltig. Im DFB-Depot, in der Kantine und darum herum herrscht emsiges Treiben, wie uns ein Besuch vor Augen führte.*

DFB-Depotchef Tobias Hardmeier kann in dieser Woche Mitte Januar auf drei der rund 20 Freiwilligen zählen, die während des Jahres eine oder mehrere Wochen lang in der Werkstatt arbeiten. An Arbeit fehlt es nicht. Im Mittelpunkt steht an diesem Morgen der blaue B 4229, der wie rund 40 andere Wagen jährlich im Winter anhand einer ausgiebigen Checkliste für den Sommerbetrieb vorbereitet wird.

Hans Jörg Klemenz kümmert sich um den elektrischen Anschluss des Personenwagens, während Hanspeter Zobrist in der Servicegrube den unteren Teil des Wagens mit Schmierstoffen versorgt. Tobias Hardmeier misst derweil mit einem Infrarot-Messgerät den Abstand zwischen den Rädern.

## Das neue Bistro in Realp ist auch im Winter geöffnet

Sobald die Checkliste abgearbeitet ist, wird der Wagen in die Remise zurückgebracht und ein weiterer unter die Lupe genommen. Beim Rangieren kommt der kleine, gelbe Dieseltraktor Tm 91 zum Einsatz, der selbst die grossen Loks hin- und herrangieren kann.

Walter Weibel kümmert sich zur selben Zeit um den Dieselmotor eines der beiden Kranwagen, die im Winter in Realp in die Kur genommen wurden. Teile der Arbeiten an diesen beiden Arbeitsgeräten wurden an die Lokwerkstätte Uzwil ausgelagert.

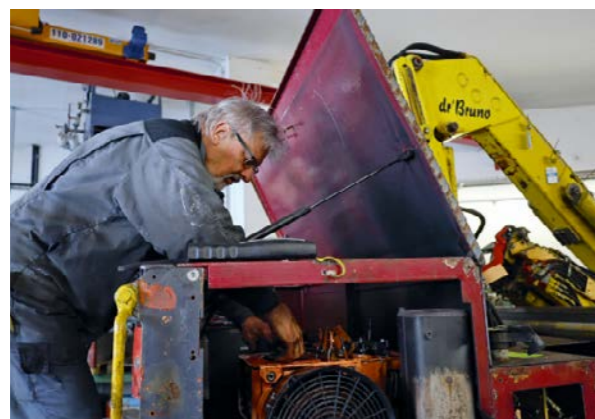
Ebenfalls im Verlaufe des Winters wurde der Kesselwagen demontiert. Er bekommt im Innern eine Beschichtung und kann damit in Zukunft besser für den Transport von Wasser für die Dampflokomotiven eingesetzt werden. Wegen Problemen mit der Wasserfassung Tiefenbach war der Kesselwagen letzte Saison praktisch jedes Wochenende im Einsatz.

### Dampflok mit grösseren oder kleineren "Bobos"

Im Werkstattbereich des Depots Realp steht auch die Lok 4, die im Verlaufe der letzten Monate wegen eines Schadens ausgeacht, repariert und wieder zusammengesetzt wurde. In der Kur war zudem die 704. Bei ihr fand die alle zwei Jahre vorgesehene Kesselinspektion statt. Dabei wurden die Feuerbüchse und die Rauchkammer geputzt und der Rost demontiert. Bei den anderen Dampflok wurde der jährlich fällige Kleinunterhalt an Ventilen und Armaturen durchgeführt.

### Winterbetrieb im Bistro

Ende Januar ist auch das Bistro beim DFB-Bahnhof aus dem Winterschlaf erwacht. Weil die Gegend um Realp viele Skitouren- und Spaziergänger sowie Langläufer anlockt, versucht man diese als Kunden und Kundinnen zu gewinnen. Bis am 26. März ist das Bistro jeweils am Samstag und Sonntag von 9 bis 16.30 Uhr geöffnet. In Ergänzung zum Sommerangebot werden im Winter auch eine Tagessuppe, Punsch und anderes zum Aufwärmen von Körper und Geist offeriert.



Fotos von Mark Theiler:

Depotchef Tobias Hardmeier misst mit einem Infrarot-Messgerät den Abstand zwischen den Rädern.

Walter Weibel kümmert um den Dieselmotor eines Kranwagens.

Hanspeter Zobrist versorgt in der Servicegrube den unteren Teil eines Personenwagens mit Schmierstoffen.

Hans Jörg Klemenz kümmert sich um den elektrischen Anschluss eines Personenwagens.





## Tag der offenen Wagenwerkstatt Aarau

Am Samstag, 29. April 2023, von 11 bis 16 Uhr, wird die Wagenwerkstatt Aarau ihre Türen den Bahnfreunden und dem Publikum öffnen, um Einblick in die Revisionsarbeiten an den historischen Bahnwagen zu geben. Der B 4231 wird dann als fertig revidierter Wagen zu bestaunen sein und quasi als Gegensatz dazu wird der im Aufbau befindliche AB 4463 Einblick in die vielfältigen Details der Arbeiten geben.

Wie immer wird es wieder ausreichend Gelegenheit zur Vervollständigung und zu Diskussionen innerhalb der Furkafamilie geben. Weitere Attraktionen sind in Vorbereitung. Beachten Sie die Homepage unter [www.vfb-aargau](http://www.vfb-aargau) für aktualisierte Details zur Veranstaltung.

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch.**



## Tag der offenen Tore Dampflok-Werkstätte Uzwil

Das Werkstatt-Team lädt die Furka-Gemeinde und die interessierte Bevölkerung jeweils zum Tag der offenen Tore ein, sobald ein Projekt kurz vor Abschluss steht, also das vollbrachte Werk in Form einer revidierten Dampflokomotive in seiner ganzen Pracht bestaunt werden kann. Nach dem letzten Anlass im Jahr 2018, anlässlich der Fertigstellung der HG 4/4 704, steht nun der «Roll-Out» der Schwesterlokomotive HG 4/4 708 kurz bevor.

Das Werkstatt-Team lädt an folgendem Wochenende zum Tag der offenen Tore ein:

**Samstag/Sonntag, 9./10. Juni 2023, 10 bis 17 Uhr**

Neben der Besichtigung der Werkstätte ist auch für Speis und Trank gesorgt. Lassen Sie sich diese Gelegenheit nicht nehmen und besuchen Sie die Dampflok-Werkstätte in Uzwil.



### Lehrlingsprojekt bei der DFB

## Gelerntes umsetzen und dazu lernen

Von Jonas Meier und Solveig Savoldelli

*An der Furka-Bergstrecke sind immer wieder Lernende im Einsatz. So zum Beispiel zehn angehende Geometer der Baselbieter Unternehmung Jermann.*

Bereits zum neunten Mal waren Lernende der Jermann Ingenieure + Geometer AG bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Das Projekt war 2014 gemeinsam lanciert worden und bildet seither jährlich einen Höhepunkt für die Geomatik-Lernenden aus dem 2., 3. und 4. Lehrjahr.

Ihre Aufgabe ist es, verschiedenste Viadukte, Stützmauern und Hänge entlang der historischen Bahnstrecke von Realp UR nach Oberwald VS zu überwachen. Periodisch werden die Objekte auf ihre Stabilität überprüft und somit der gefahrenlose Bahnverkehr auf der Strecke sichergestellt. Die Teilnehmer übernehmen dabei Verantwortung, setzen Gelerntes um und lernen in der Praxis dazu.

Wie jedes Jahr bestand das Lager aus der Vorbereitung, der Umsetzung und der Auswertung. Die Vorbereitung lag dabei in der Verantwortung der Lehrlinge im vierten Jahr. Da sich aber fast alle von uns in der Schule befanden, wurden wir tatkräftig von unseren Betreuungspersonen Daniel Candonau, Thomas Schütt und Carlo Heussi unterstützt. Sie plant zusammen mit René Czechowski (Zuständig in der Bauabteilung der Furka Dampfbahn) alle wichtigen Aspekte des Lehrlingslagers, so dass wir nur noch die zu vermessenden Objekte vorbereiten mussten.

Bei der Umsetzung wurden dann alle Lehrlinge mit einbezogen. Dieser Teil des Lagers bietet die optimale Gelegenheit, um die Zusammenarbeit zwischen Lehrlingen verschiedener Lehrjahre und Standorten zu stärken. Wir hatten die Möglichkeit, selbstständig das Messvorgehen und die Aufgabenverteilung zu bestimmen. Insgesamt verbrachten wir ein- einhalb Tage damit, diverse Felsformationen, Brücken und Stützmauern zu überwachen.

### Ein Sonderprogramm

Um die Abwechslung über die Jahre zu gewährleisten, gibt es auch im Lehrlingslager immer mal wieder etwas Neues. Dieses Jahr durften wir einige Aufgaben der Bau- und Landschaftsabteilung der Dampfbahn übernehmen. Wir erhielten damit einen kleinen Einblick, was alles zum Unterhalt der Dampfbahn dazugehört.

Am vierten Tag ging es dann mit der Auswertung weiter. Auch hier bestand das Ziel darin, alle Lehrlinge am Prozess teilhaben zu lassen. Dieses Jahr war es so, dass zum grössten Teil die Lehrlinge aus dem dritten Lehrjahr unter Anleitung der Lehrlinge aus dem vierten Lehrjahr die Auswertungen durchführten. Währenddessen konnten die Lehrlinge aus dem zweiten Lehrjahr unter der Leitung von Carlo Heussi, durch das Scannen von Felsformationen, einen Einblick in den Aufgabenbereich des Laserscannings erhalten.

Rückblickend war es auch dieses Jahr wieder ein grossartiges Ereignis. Gefüllt mit lustigen Abenden in der Gruppe und spannenden Aufgaben durch den Tag, konnten wir die Zeit miteinander geniessen und viel neues lernen.

Fotos der  
Jermann AG:

Neun Lernende im  
Bahnhof Gletsch

An der Arbeit oberhalb  
Realp







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



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

Personalien (bitte in Blockschrift)			
Name		Vorname	
Geb'datum		Beruf	
StrassenNr.		PLZ	
Wohnort		Land	
Tel Festnetz P		Tel mobile	
E-Mail P		E-Mail G	

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

<b>Verein Furka-Bergstrecke</b>			
<input type="checkbox"/>	Wagenwartentafel Aarau (VFB Schloss Aarau)	<input type="checkbox"/>	Repräsentant/in an Messen und Ausstellungen
<input type="checkbox"/>	Teilnahme an Bauwochen des VFB	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Vorstand einer VFB-Station
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit im Zentralvorstand VFB
<b>DFB AG</b>			
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer/in (Lernbeginn: max. 55 Jahre alt)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau für Elektro-, Sanitär- und Malerarbeiten
<input type="checkbox"/>	Dampflokführer/in (Basisausbildung als Heizer Voraussetzung)	<input type="checkbox"/>	Fachmann/-frau Hoch- und Tiefbau (Mauer, Schreiner, usw.)
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Bahnmotoren	<input type="checkbox"/>	Bedienung / Wartung von Baumaschinen
<input type="checkbox"/>	MA Unterhalt, Revision und Bau von Lokomotiven	<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in im Gleisbau
<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Lochung	<input type="checkbox"/>	Arbeiten im Magazin / Durchführung Materialtransporte
<input type="checkbox"/>	Zugführer/in (Eintrittsalter max. 60 Jahre)	<input type="checkbox"/>	Landschaftspflege / Vegetationskontrolle
<input type="checkbox"/>	Fahrdienstleiter/in (Eintrittsalter max. 60 J.)	<input type="checkbox"/>	Leiter/-in von Baugruppen
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen/Gästen vor Ort / im Zug	<input type="checkbox"/>	Ingenieur/in (Bau, Kunstbauten)
<input type="checkbox"/>	Stang- und Schalterarbeiten	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit Marketing / Werbung / PR
<input type="checkbox"/>	Begleiter/in von Gruppen vor Ort / im Zug	<input type="checkbox"/>	Mitarbeit am Webserver
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Personalrestaurant / Küche	<input type="checkbox"/>	Social Media-Manager
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Bahnhofscafé Realp / Buffet Furka	<input type="checkbox"/>	Software-Entwickler/in
<input type="checkbox"/>	Logistikerte	<input type="checkbox"/>	Betreuung Computer und Netzwerk
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Unterhalt/Wartung/Gebäude, Umgebung / Hauswartung	<input type="checkbox"/>	IT-Systemadministratör/in
<input type="checkbox"/>	Mitarbeiter/in Wagenreinigung		

Siehe auch: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) / mitmachen

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

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

Verein VFB	Verein Furka-Bergstrecke (VFB) CH-3000 Obensald vfbmitgliederservice@dfb.ch	DFB AG	Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke AG Postfach 1 CH-3800 Reckingen personaldienst@dfb.ch
------------	---	--------	---

## Spezialarbeiten

# Die DFB und Diamant-Kernbohren

Von Godi Benz

Diamant-Kernbohren ermöglicht das Durchbohren von stahlarmiertem Beton. Dies bei Durchmessern von 20 bis 250 Millimetern oder mehr. Die Bohrtiefen entsprechen den gängigen Beton-Wanddicken von bis 30 Zentimetern oder auch mehr. Diamant-Kernbohren ist eine effiziente und präzise Arbeitsmethode. Sie bedingt allerdings ein solides Knowhow und entsprechende Übung.

Die Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke ist eine „ewige Baustelle“ und benutzt Kernbohren seit vielen Jahren. Im Rahmen einer Gerätespende der Hilti AG an die DFB wurde am 18. August 2022 in Realp das DFB-Diamantkernbohr-Team in einem Training geschult und auf den neusten Stand gebracht.

Die Theorie umfasste Gerätekenntnis, Auswahl und Umgang mit den Diamantbohrkronen, Sicherheit, persönliche Schutzausrüstung, das Befestigen des Gerätes und einiges mehr. Auf der Mini-Jobsite wurde dann alles in der Praxis geübt.

Damit ist das Dampf-Bahn-Furka-Bergstrecke Kernbohr-Team bestens gerüstet, um viele weitere Bohrungen rationell und sicher durchzuführen. Die Teilnehmer erhielten zum erfolgreichen Abschluss ein Zertifikat.

Der Hilti-Trainer, Godi Benz



Fotos von  
Godi Benz:

Kernbohrer im Einsatz

Godi Benz, Ulf Weidle,  
Marcel Gwerder, Felix  
Weber, Kurt Letter und  
Andi Schuler





## Altdorfer Magroonäpaschteetä

Von Ruedi Traub

Mit diesem Gericht lassen sich hervorragend Essensreste von Vortagen verwerten. So können anstelle von Spaghetti andere Teigwaren verwendet werden.

### Zutaten für die Pastete

1.2 kg Blätterteig  
200g Bratwurstbrät  
200g gekochter Schinken  
300g gekochte und abgekühlte Spaghetti  
1 Ei

### Zutaten für die Sauce

1 Knoblauchzehe  
1 mittelgrosse Zwiebel  
4 Tomaten  
1 gekochter Kartoffel  
1L Bouillon  
etwas Tomatenpüree

Geben Sie das Tomatenpüree dazu, bis die Sauce Ihre gewünschte Farbe hat und lassen Sie es anschliessend etwa 45 Minuten köcheln. Nun wird der Blätterteig in zwei Rechtecke ausgewallt (ca. 3mm dick). Auf der Längsseite einen 4cm breiten Streifen für die Verzierung abschneiden.

Brät auf einem Rechteck verstreichen und den fein geschnittenen Schinken und die Spaghetti gleichmässig darüber verteilen. Das Ganze mit dem zweiten Teigrechteck überdecken und den Rand gut andrücken. Pastete mit Teigresten verzieren und mit einem verquirlten Ei bestreichen.

Nun ca. 30 Minuten bei Umluft 180 Grad im Ofen backen.

«Ä Guätä!»



### Alkoholika mit Dampfbahn-Etiketten

## Den Geist der DFB in der Flasche mit nach Hause nehmen

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

*Auf der Getränkekarte der Dampfbahn finden sich verschiedene Weine und Biere. Mehrere davon tragen Etiketten mit Dampfbahn-Sujets und eignen sich damit bestens, den Geist der DFB in der Flasche mit nach Hause zu nehmen.*

Evergreens unter diesen speziellen Getränken sind der Pinot Noir und der Dôle, beide in den üblichen 7,5-dl-Flaschen und geschmückt mit einem Dampfbahn-Foto. Sie stammen aus der Weinkellerei Gilles Et Joël Cina aus Salgesch und werden jedes Jahr gut verkauft. Geplant ist, diese Weine auch in Geschenksets anzubieten.

Nur als Sonderedition war letztes Jahr ein Tessiner Merlot mit einer gezeichneten Etikette erhältlich. Er wurde eigens für das jährliche Treffen der SBB-Pensionierten produziert, bei dem Ende Juni/Anfang Juli 2022 an sechs Tagen 1200 ehemalige SBB-Mitarbeiter Gäste bei der Dampfbahn waren. Neu seit letztem Jahr im Angebot ist das Furka Dampfbier aus der Appenzeller Brauerei Locher AG. Die Etikette wurde DFB-intern gestaltet. Das Bier wurde während der Saison 2022 rege verkauft und soll ab 2023 auch als Geschenkset erhältlich sein.

Nur noch wenige Exemplare sind von einem India Pale Ale übriggeblieben, das letztes Jahr beim Sudwerk Pfäffikon in Auftrag gegeben wurde. Das Starkbier mit der 120-jährigen Lok 6 auf der Etikette wurde im Hinblick auf die Einweihung des neuen Wasserkrans in Tiefenbach ins Sortiment aufgenommen.

Im Angebot stehen auch diverse Hochprozentige der Lohnbrennerei Marty in Arth. Es handelt sich um Honig-Chrüter, Birnen-Träsch, Kirsch und Pflümli, jeweils in Halbliterflaschen und alle mit Dampfbahn-Etiketten. Dieses Jahr kommt ein Spezialbrand dazu, der anlässlich des Festes "30 Jahre Realp-Tiefenbach" mit Hilfe der mobilen Brennerei in Realp hergestellt worden war.

Alle diese Alkoholika können nur vor Ort in den Gastrobetrieben der DFB gekauft werden. Ein Verkauf über den Shop ist aus Altersschutzgründen nicht möglich.



Fotos von Mark Theiler und DFB AG:

Das Dampfbier (links) wurde letztes Jahr gut verkauft.

links: Der Pinot Noir und der Dôle erfreuen sich grosser Beliebtheit. Der Tessiner Merlot (Mitte) wurde eigens für einen Anlass kreiert und ist inzwischen nicht mehr vorrätig.

Das Indian Pale Ale, das zur Einweihung des neuen Wasserkrans bei der Station Tiefenbach in Auftrag gegeben wurde.











L'ALSF en fête

# Quatre décennies d'Association Ligne sommitale de la Furka: une histoire unique

De Manfred Willi, traduit par Hans Maurer

*L'histoire de la renaissance de la ligne légendaire entre les cantons d'Uri et du Valais est assez singulière. Elle n'a pas seulement laissé une grande impression et une grande admiration sur la scène ferroviaire, mais encore mis en exergue l'association de la ligne sommitale de la Furka à laquelle revient le mérite de cette entreprise. L'un des pionniers, Manfred Willi, se souvient.*

En 1984, au Musée suisse des transports, dans le voisinage de l'automotrice à essence CFmH N° 21, de nouveaux membres ont été recrutés. A l'époque, les premiers bénévoles convaincus s'engageaient déjà pour le maintien de la ligne. Ils corrigèrent le lit du cours d'eau au-dessus du pont du Steffenbach et empêchèrent que l'eau inonde toute l'année la construction métallique.

Avec des dizaines de milliers d'heures de bénévolat, d'innombrables membres de l'association s'engagent depuis 1984 pour l'assainissement de la ligne et du matériel roulant, le développement de l'infrastructure ferroviaire et d'une organisation représentative. Voici évoqués quelques hauts faits, mais également quelques échecs.

## Triste départ

Dès le début et constamment - à mon avis suffisamment longtemps et intensivement - les statuts de l'association ont été discutés et marchandés. Que la peinture blanche sur les murs de la gare de Gletsch doive être grattée en toute urgence n'enchantait pas spécialement l'un de mes collègues, aujourd'hui toujours actif. Heureusement, peu après, une activité plus enrichissante lui a été attribuée.

La ligne faisait triste mine. Il était incroyable de voir à quelle vitesse la nature s'appropriait à nouveau les espaces. Un important conflit d'intérêts éclata au sein de l'association avec la reconstruction de la zone autour du tunnel "Alt Sennetum Stafel III" par des bénévoles. Quelques membres de la direction mirent en question la partie uranaise et créèrent pendant une courte période l'association "BOG" (Bergbahn Oberwald - Gletsch).

Les travaux d'assainissement de la ligne furent intensifiés et organisés. Quelques sections de l'association se sont spécialisées dans un domaine d'activité particulier. Les programmes de construction se sont adaptés

partiellement à ces activités et à la présence des groupes de construction nécessaires. Ainsi, l'occupation du semainier par les différents groupes de construction ne subit pratiquement aucune modification pendant plusieurs dizaines d'années.

Les travaux s'effectuèrent de concert avec les spécialistes et les groupes spécialisés du domaine construction, incluant l'investissement d'apprentis, de travailleurs participant à des projets de remise en emploi ou des requérants d'asile, des unités de l'armée ou de la protection civile, ainsi que d'autres entreprises ferroviaires.

Dans la phase initiale, l'accent a été mis sur les installations de Gletsch où la remise des locomotives et le bâtiment d'accueil ont été rénovés. Ces bâtiments offraient aussi des possibilités d'hébergement pour les groupes de construction. Des travaux de déblaiement et de défrichage ont été réalisés dans le secteur de Gletsch. Plus les chantiers étaient éloignés de Gletsch, plus les travaux étaient légers.

Depuis lors, des groupes de construction s'investissent dans des travaux de transformation et de restauration de remorques, s'occupent de la logistique pour le ravitaillement, l'hébergement et les chantiers. Chaque année, la superstructure est renouvelée sur divers tronçons de voie. Sur les parties rénovées, le ballast est ensuite aplani grâce à un travail manuel éreintant.

Un souvenir spécial marqua l'année 1997: afin d'accélérer les travaux de réparation, et par manque de moyens de traction côté Gletsch, les transports de matériau de superstructure ont été faits à l'aide de chariots poussés à force de bras sur une rampe de 110 ‰.

Lors de travaux de gros oeuvre ou de génie civil, de nouvelles constructions ou de transformations, les groupes de construction des sections s'investissent activement. Certaines d'entre elles s'engagent chaque année pour les travaux de béton projeté dans le cadre de l'assainissement du tunnel de faite. Ils travaillent sur les constructions en béton des ouvrages d'art, installent des extracteurs de fumée, rénovent des murs et entretiennent des installations d'alimentation en eau et des plaques tournantes.

L'accompagnement des travaux de déneigement, des travaux d'hivernage, des travaux forestiers et du contrôle de la végétation est également l'apanage de ces groupes. Incessamment, ils aident lors de dégâts naturels ou d'avalanches. Ces dernières présentent un défi particulier, dans la mesure où le temps entre le déneigement et le début de l'exploitation est court et où les travaux effectués simultanément sur les voies interrompent souvent la ligne. Ainsi, les chargements de ciment et de pierres sur les chariots ont souvent dû être fait à la main.

Des collaborateurs motivés de diverses sections sont souvent restés à la Furka au-delà de l'engagement de leur groupe. Beaucoup reprirent des fonctions à l'intérieur des secteurs de la société d'exploitation DFB.

## "Special efforts"

Plusieurs groupes de construction vont certainement se souvenir d'une action spéciale: en aval de la station Tiefenbach étaient stockées 1600 traverses métalliques insérées par le chemin de fer précédent dans la voie à adhérence. Pour les travaux de renouvellement de la voie à crémaillère prévus, beaucoup de traverses avec des trous carrés ont été utilisées et ont servi à recevoir les deux boulons pour la fixation de l'assise de la crémaillère.

Les travaux de titan lors du déblaiement du passage du torrent au km 49,277 sur le tracé entre Gletsch et Muttbach-Belvédère furent également légendaires: en période d'intempérie, une telle masse de matériaux peut être charriée que, finalement, le tuyau sous-voie est complètement obstrué et doit être nettoyé manuellement et avec beaucoup d'efforts.

## Actions spéciales externes

Quelques sections s'engagent depuis des dizaines d'années pour présenter notre grand projet lors d'événements et foires en Suisse, Allemagne et Pays-Bas, ainsi que dans les médias. Combien de membres et de passagers passionnés n'ont-ils pas été gagnés grâce à cette participation?

Mais d'autres engagements spéciaux de groupes de construction de quelques sections se sont déroulés loin de la ligne sommitale pour le projet. Pour preuve, nous pensons au chargement de 36 tonnes de traverses métalliques des Chemins de fer du Jura à Saignelégier sur un wagon à voie normale monté sur un chariot, ou le montage d'une tente de fête à Münchenbuchsee afin de protéger la construction de la crémaillère rétractable pour le passage à niveau "Bogen". A plusieurs occasions, des groupes de construction ont travaillé à Sedrun pour démonter du matériel de superstructure du tronçon Tschamut - Santa Brida et le réutiliser sur la ligne sommitale de la Furka. Ce genre de matériel a aussi pu

être démonté à "Zen Hohen Flühen" (ligne MGB Bitsch - Mörel) et sur le tronçon Ulrichen - Obergesteln.

## Une mention spéciale pour deux sections:

La section Argovie qui, depuis 1994, gère un atelier à wagons. Il permet de compléter et de prendre soin du parc à wagons voyageurs. Cette section a montré un engagement extraordinaire pour le financement et la construction de la remise à wagons de Realp.

La section Suisse orientale a créé un atelier de locomotives à vapeur. Celui-ci était initialement domicilié à Coire et se trouve actuellement, depuis son déménagement, à Uzwil. Nous devons la création, en 2017, de l'association des amis des locomotives à vapeur de la ligne sommitale de la Furka à l'équipe de cet atelier. Des révisions originales et de très grande qualité sont effectuées à Uzwil sur des machines à vapeur et, plus récemment, sur des locomotives diesel.

## Merci

L'association centrale aussi bien que les diverses sections ont soutenu des projets spécifiques et des travaux d'assainissement. Avant tout, elles ont massivement financé l'exploitation ferroviaire de la ligne sommitale de la Furka, sous diverses formes, depuis des décennies. Ce soutien se traduit par des milliers d'heures de travail et un idéal sans faille. Sans ce soutien, notre magnifique projet aurait été voué à l'échec.

De mon temps, en tant que bénévole, puis en tant qu'employé du train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka, j'ai croisé beaucoup de visages. J'ai appris à connaître et apprécier des centaines de membres de l'association, collaboré intensément et partagé de beaux moments avec eux. Je dois un immense merci à ces collègues. Beaucoup d'alertes quadragénaires du début sont aujourd'hui entrés dans le grand âge ou nous ont quittés. Nous ne devons pas oublier ces collègues.

## Perspectives

Mes perspectives seront courtes. Je fais mes meilleurs vœux à l'association ligne sommitale de la Furka pour son avenir, tout au moins pour ces 40 prochaines années. J'espère que les activités seront épargnées par les accidents. Je souhaite que tous les collaborateurs restent en pleine forme et en bonne santé. La recherche de nouveaux membres est certainement un grand défi de l'association. Cependant, en jetant un coup d'œil à l'environnement de Realp, tout espoir est permis.

Puisse la direction du secteur construction réussir à remplacer le passage sous-voie du torrent au km 49,277 par une nouvelle installation, qui rendrait superflus - ou tout au moins un peu plus humains - les déblaiements fastidieux.





## En hiver Realp déborde d'activité

# Remise en forme pour locomotives et voitures en vue de la nouvelle saison

De Mark Theiler, Centre Media DFB SA, traduit par François Clavadetcher

*Ce serait une grave erreur de croire qu'à la saison froide on hiberne à Realp. En réalité une petite fourmilière s'agite au dépôt, à la cantine et partout alentour ainsi qu'une visite sur place nous l'a démontré.*

En cette semaine de mi-janvier Tobias Hardmeier, chef de dépôt, peut compter sur trois bénévoles, parmi la vingtaine qui, durant l'année, consacrent une ou plusieurs semaines de travail à l'atelier. Et du boulot il y en a, ce matin c'est la voiture bleue B 4229 qui, comme ses quarante autres soeurs, doit être révisée annuellement, hiver après hiver, et préparée au moyen d'une imposante checklist pour la belle saison. Hans Jörg Klemenz est en charge des raccordements électriques de la voiture, pendant que Hanspeter Zobrist s'occupe dans la fosse à graisser le bas de caisse de la voiture. Entretemps Tobias vérifie l'écartement entre roues au moyen d'un système de mesure infrarouge.

Une fois la totalité des travaux effectués, la voiture est reconduite à la remise, la congénère suivante la remplace et subit les mêmes travaux. Pour les manœuvres on utilise le petit tracteur Diesel jaune Tm 91, capable de déplacer à lui seul les grosses locomotives !

Simultanément Walter Weibel se charge de la révision du moteur Diesel d'un des deux wagons-grues actuellement venus en cure d'air à Realp. L'entretien de ces deux éléments

a été en partie détaché auprès de l'atelier spécialisé « locomotives » d'Uzwil.

Au cours de l'hiver le wagon-citerne a également été démonté. Sa paroi interne recevra un revêtement facilitant son utilisation pour le ravitaillement des locomotives. En effet, suite aux dégâts à la prise d'eau de Tiefenbach, cette citerne a dû être utilisée pratiquement chaque week-end.

### Grands et petits dégâts aux locomotives

La locomotive 4 se trouve également dans le secteur du dépôt. Durant les derniers mois, à cause d'un dégât à un axe, elle a dû être démontée, réparée et remontée. La 704 est également sur place pour l'inspection biennale prévue de sa chaudière. Boîte à feu et chambre à fumée ont été nettoyées par la même occasion et le sommier démonté. Les autres locomotives ont subi le petit entretien annuel aux soupapes et autres armatures.

### Bistro – exploitation hivernale

A fin janvier le Bistro à la gare du DFB sort déjà de son hibernation. La région alentour attire à juste titre beaucoup de sportifs, promeneurs, fondeurs. Nous essayons de gagner cette clientèle, et jusqu'au 26 mars le Bistro est ouvert les samedis et dimanches de 9h à 16h30. En plus de l'offre estivale habituelle, de la soupe, du punch et autres réchauffants physiques et moraux sont proposés.



## De la Fondation

# Prestations financières de la Fondation Ligne Sommitale de la Furka SFB

Par Peter Riedwyl, président du Conseil de Fondation, traduit par Jean-Pierre Melchner

*Avant que les besoins financiers du DFB SA soient couverts, il faut que le "fric" (en allemand le "charbon") coule à flots.*

à solliciter la Fondation Hans Groeber. Cette fondation a accordé un montant de CHF 250'000: quel succès mémorable! Les assainissements les plus urgents peuvent donc être entrepris.

### Points fondamentaux du financement

La remise en état intégrale de la locomotive à vapeur HG 4/4 708 dont la SFB est propriétaire est planifiée pour cette année. En 2010 la Loterie Romande a approuvé un don de CHF 450'000 sous la condition que la locomotive circule effectivement sur le tronçon Realp-Oberwald. Les coûts totaux de CHF 2.1 Mio sont couverts par les dons reçus par la SFB. La SFB paie à l'atelier DFB d'Uzwil annuellement environ CHF 100'000 en plus des frais de matériel supplémentaire au titre de participation aux frais de loyer aussi longtemps que la 708 y est stationnée. A ce titre CHF 150'000 sont prévus au budget 2023. Feu Karl Willy Sulzer (dont le père fut un des premiers conducteurs de locomotive sur la ligne Brigue-Disentis) a légué par testament et exécuteur testamentaire environ 1.3 Mio à affecter exclusivement aux révisions (R3) des deux locomotives 704 et 708, qui devront être effectuées dans les 10 à 15 prochaines années. La SFB a dû signer une convention ad hoc avec l'exécuteur testamentaire. La SFB n'est donc pas autorisée à utiliser cet argent à d'autres fins. Les deux locomotives 704 et 708 sont donc intégralement financées. L'inauguration aura lieu le 23 août 2023 à Gletsch.

La rénovation totale de la voie entre Gletsch et Muttbach, dont le coût s'élève à environ 1.2 Mio, peut être financée par la SFB au moyen du legs de Heinz Süss, qui est exclusivement destiné à l'entretien à long terme de la ligne Oberwald-Realp.

L'étape d'assainissement 2019-2022 de notre "enfant à problèmes", le tunnel de faîte, a pu être finalisée. La SFB avait introduit en 2018 auprès des cantons d'Uri et du Valais une demande d'aide financière annuelle de CHF 30'000. L'organisation faitière de l'ALSF a payé annuellement CHF 60'000 pour une couverture 50/50 des coûts totaux. La Fondation gère le projet à titre fiduciaire et élabore les rapports nécessaires. La prolongation de l'accord pour la période d'assainissement 2023-2026 a pu être convenue. Merci aux deux cantons et à l'ALSF pour leur soutien précieux.

La stabilisation de la Furkareuss engendrera des dépenses de l'ordre de 2.1 Mio au cours des 10 prochaines années. Un membre du Club des mécènes de la SFB

Depuis 2018 la SFB participe à raison de CHF 500'000 par année. A cela s'ajoutent CHF 300'000 de l'ALSF. Nous avons donc CHF 800'000 à disposition pour l'entretien général. Les projets du DFB SA deviennent plus chers au fil des ans en raison de l'augmentation des adjudications à des tiers. La fixation d'un ordre de priorité d'après l'urgence, respectivement les souhaits, est inévitable.

### Prestations de la SFB en 2022

Locomotive à vapeur HG 4/4 708	CHF	175'000
Voie du tunnel étape 1	CHF	125'375
Voie du tunnel étape 2	CHF	200'000
Paroi de soutènement 14.115/119	CHF	144'732
Agrandissement bistro Realp	CHF	66'133
Tunnel de faîte	CHF	60'000
Développement IT	CHF	48'412
Point d'information Gletsch	CHF	25'000
Participation au DadF	CHF	5'056
Intérêts droit de construction	CHF	2'482
Assurances dommages	CHF	800
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>852'990</b>

Ce sont des chiffres record. Les dépenses Bistro Realp et Point d'information n'étaient pas prévues. 2023 devrait être inférieur.

### Mailing SFB

Le mailing de novembre-décembre de la Fondation auprès des donateurs/trices actuels de la SFB pour l'entretien général a rapporté la somme remarquable de CHF 270'000. Un merci cordial à nos donateurs/trices pour leur soutien indéfectible. La Fondation ne pourrait envisager l'avenir de manière sereine sans les legs et les héritages.

### On cherche

**La SFB cherche un(e) collaborateur/trice bénévole en Home Office/travail à domicile en soutien de l'administration de la Fondation. S'annoncer auprès du président Peter Riedwyl [stiftung.praesident@dfb.ch](mailto:stiftung.praesident@dfb.ch) ou 079 418 37 36.**



## Informationen zu den VFB Sektionen

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

Und so einfach 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

Sa 22. April 2023	Frühlingsmärt Würenlos	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 29. April 2023	Tag der offenen Wagenwerkstatt	Leo Müller	079 483 88 25
So 14. – Fr 19. Mai 2023	Furka-Arbeitswoche 1	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 27. – So 28. Mai 2023	SBB Historic Brugg	Harald Salzmann	076 393 78 39
So 11. – Fr 16. Juni 2023	Furka-Arbeitswoche 2	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 1. Juli 2023	Furka-Eröffnungsfahrt	Heidi Schmid	079 779 03 49
So 6. – Fr 11. August	Furka-Arbeitswoche 3	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18

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

### Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

#### B 4231 fast fertig

Nur noch wenige Abschlussarbeiten sind offen, um die Revision des Wagens abzuschliessen. Es sind dies der Zusammenbau und das Einhängen der Türen, die Montage der letzten Gepäckablagen und das Montieren der Deckenlüfter und -lampen. Zuletzt folgen noch die Feuerlöscher, die Sponsorentafeln und einige Deckleisten. Alle diese Arbeiten erfolgen in den nächsten Wochen, so dass wir am «Tag der offenen Wagenwerkstatt» am Samstag 29. April den B 4231 stolz zeigen dürfen.

#### Neuer Arbeitsschwerpunkt: AB 4463

Mit der baldigen Fertigstellung des B 4231 liegt das Arbeitsschwergewicht nun deutlich beim AB 4463: Die beiden Drehgestelle sind komplett zerlegt, viele Brems-



Fotos von  
Heinz Unterweger:

Montage der Gepäckträger im B 4231.

Für den Ausbau der Achslager braucht es Spezialwerkzeuge.

Der «Tag der offenen Wagenwerkstatt» am 29. April bietet wieder gute Gelegenheit, sich mit Freunden auszutauschen.

komponenten aufgearbeitet und die Drehgestell-Rahmen sind sandgestrahlt und grundiert wieder im Hause. Aktuell werden die Achslager abgezogen, anschliessend sorgfältig kontrolliert und bei Bedarf ersetzt. Auch die grossen Blattfederpakete werden zerlegt und sorgfältig geprüft.

Der Bodenbalken-Rahmen ist fertig bearbeitet und nun fest mit dem revidierten und gemalten Stahlchassis verbunden. Nach der Montage aller Querbalken, die zur Aufnahme der Last des Wagenbodens (einschliesslich Gewicht der Sitzbänke und der Passagiere) an vielen Stellen auf dem Chassis abgestützt sind, kann nun der Boden eingelegt werden.

In der Schreinerei werden Schritt für Schritt alle Eichenholz-Pfosten des Kastens zugeschnitten, und die Bankgruppe arbeitet an den Bänken der 2. Klasse. Daneben entstehen viele Einzelteile wie Verstärkungswinkel, Spezialschrauben, Konsolen, Storen- und Fensterkomponenten.

#### Tag der offenen Wagenwerkstatt 2023

Am **Samstag, 29. April 2023**, wird die Wagenwerkstatt Aarau ihre Türen den Bahnfreunden und dem Publikum öffnen, um Einblick in die Revisionsarbeiten zu geben. Siehe auch das Inserat auf Seite 12.

#### Laufende Informationen auf der Homepage

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



## Innerschweiz

VFB-Sektion Innerschweiz, Postfach, CH-6002 Luzern 2,  
[vfb-innerschweiz@dfb.ch](mailto:vfb-innerschweiz@dfb.ch)

### Termine

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

GV am Freitag-Abend, 24. März 2023, Restaurant Chärns-matt in Rothenburg. Mitglieder erhalten eine schriftliche Einladung.

Arbeits-Einsätze an der Furka im Jahr 2023, jeweils samstags: 1. April, 22. April, 13. Mai, 3. Juni, 24. Juni, 15. Juli, 5. August, 26. August, 16. September, 7. Oktober

Vielen herzlichen Dank für euren Einsatz an den Arbeitstagen, eure Unterstützung durch Spenden, Mund-zu-Mund-Werbung, Mitfahren in den Dampfzügen, Mitarbeit in allen anderen Bereichen an der Furka Bergstrecke. Wir treffen uns auch im 2023 an der Strecke Realp – Oberwald.

Anmeldung und Infos zu den Arbeitseinsätzen bei:

Jakob Hartmann	Willy Auf der Maur
Baumatt 1	Alte Gasse 6
6284 Sulz	6423 Seewen
041 / 917 15 46	077 / 407 60 13

gerne montags, ab 19 Uhr [willy.aufdermaur@dfb.ch](mailto:willy.aufdermaur@dfb.ch)  
siehe auch auf [dfb.ch](http://dfb.ch)

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Organisation. Weiterhin gesucht: Fahrer aus dem Raum Luzern / Seetal, die Kollegen an die Einsätze mitnehmen können.

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







## Nordwestschweiz

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

### Vereinstätigkeiten bis 30. Juni 2023

Änderungen bleiben vorbehalten

### Do, 16. März 2023, 19.30 Uhr 39. Generalversammlung VFB NWCH

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant «Weierhof», Neuweilerstrasse 107, Basel

#### Traktanden

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

### Sa, 13. Mai 2023, ganzer Tag VFB-Delegiertenversammlung

Ort: Bhf. Olten

### Di, 23. Mai 2023, ganzer Tag Frühlingsausflug

Uhrenfirma ORIS AG, Hölstein

Ende der 1960er Jahre gehörte Oris zu den zehn grössten Uhrenfirmen der Welt. Sie beschäftigte in Fabriken in und um Hölstein an der Waldenburgerbahn über 800 Mitarbeitende und produzierte 1,2 Millionen Armbanduhren und Wecker pro Jahr. Die Firma entwickelte ihre eigenen Maschinen und Werkzeugsätze für die Produktion und betrieb ein eigenes Ausbildungsprogramm, in dem jährlich ungefähr 40 Uhreningenieure und Uhrenmacher ausgebildet wurden. Während der Expansion nach dem 2. Weltkrieg besass Oris mehrere Busse, die die Mitarbeitenden von ihrem Wohnort aus bis zu 25 km Entfernung an den Hauptsitz und wieder zurück transportierten.

Treffpunkt  
08.20 Uhr Basel SBB, Passerelle Gleis 6

Tagesablauf  
08.43 Uhr Abfahrt ab Basel SBB, IR 37, Gleis 6  
08.53 Uhr Ankunft in Liestal, Gleis 3  
08.56 Uhr Abfahrt mit (WB-)Tram 19, Kante 5  
09.07 Uhr Ankunft in Hölstein Station  
> kurzer Fussmarsch  
09.30 Uhr Fabrikführung  
11.00 Uhr Apéro  
11.45 Uhr kurzer Fussmarsch  
12.00 Uhr Mittagessen  
14.20 Uhr Abfahrt ab Hölstein Station mit (WB-)Tram 19 (Takt: ...05, ...20, ...35, ...50)  
14.45 Uhr Ankunft in Basel SBB, Gleis 8

Zu Lasten Teilnehmer  
Fahrtkosten für TNW (Tarifverbund NWCH)  
Mittagessen ca. CHF 30.-- (ohne Getränke)  
Zu Lasten VFB NWCH  
Kosten für Führung und Apéro ca. CHF 500.--

Frühlingsausflug „ORIS AG“ Hölstein

Meldefrist: Montag, 24. April 2023

\_\_\_\_\_ Anzahl Personen

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

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

Leitung Herbstausflug:

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



ORIS - Uhren Hölstein

### So, 28. Mai 2023, 10.00 - 17.00 Uhr Fahrtag "Isebähnli am Rhy"

Ort: Rheinstrasse 28, 4133 Pratteln

Die Stiftung «"Ysebähnli am Rhy" bezweckt die Erhaltung der eisenbahn- und dampftechnischen Sammlung sowie der Anlage und des Rollmaterials. Sie fördert den Dampfmodellbau als Hobby für Erwachsene und Jugendliche. Die Strecke misst 870 m und kann mit Fahrzeugen der Spuren 5" und 71/4" befahren werden.

### So, 25. Juni 2023, 10.00 - 17.00 Uhr Fahrtag "Isebähnli am Rhy"

Ort: Rheinstrasse 28, 4133 Pratteln

### Fr, 30. Juni 2023, 13.30 - 16.30 Uhr Generalversammlung DFB AG (für Aktionäre)

Ort: Bahnhof DFB, 6491 Realp

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

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

## Ostschweiz

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

### Helferanlass 2022 - 1000 Dank und ein grosses MERCI

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

In der heutigen Zeit geht die Wertschätzung immer mehr vergessen bzw. vieles wird als selbstverständlich angenommen. Dem Vorstand der Sektion Ostschweiz ist es sehr wichtig, den Freiwilligen einmal im Jahr offiziell Danke sagen zu können und so auch zu zeigen, dass der Einsatz jeder Einzelnen/jedes Einzelnen auf keinen Fall selbstverständlich ist.

So folgten 28 Personen der Einladung zum Helferanlass in die Dampflokwerkstätte Uzwil. Eingeladen waren alle Freiwilligen der Sektion Ostschweiz, die sich in den Bauwochen, den Werbeaufträgen, im Saurer-Team oder als Funktionär engagieren.

Auch an diesem Abend wurden die Freiwilligen von Freiwilligen der Küche der Dampflokwerkstätte Uzwil verköstigt. Nach einer fein mundenden Vorspeise folgte Raclette, bis man satt war (oder auch mehr), und zum Abschluss gab es oben drein noch ein leckeres Dessert.

Im kurzen Jahresrückblick des Präsidenten bekam das Saurer-Team die Kennzahl 5, weil genau diese Anzahl Personen sich bei der Revision der dieselbetriebenen Fahrzeuge der Furka-Bergstrecke engagieren. Dem Werbeteam gehört die



Fotos von  
Andreas Huwiler:

Gespannte Blicke

Sicht durch die  
Feuerbüchse



## AGENDA

11.03.2023	36. HauptVERSAMMLUNG	Andreas Huwiler	071 966 45 62
19. - 23.04.2023	Werbeauftritt an der OFFA in St. Gallen	Erwin Hug	071 385 64 17
03.05.2023	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
05. - 13.05.2023	Werbeauftritt an der SIGA in Sargans	Erwin Hug	071 385 64 17
07. - 12.05.2023	1. Bauwoche KW. 20	Markus Geiger	071 385 07 23
23.06.2023	MitgliederANLASS gemäss persönlicher Einladung	Erwin Hug	071 385 64 17
25. - 30.06.2023	2. Bauwoche KW. 26	Markus Geiger	071 385 07 23
05. / 06.09.2023	Mitglieder-ABENDanlass gemäss persönlicher Einladung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
15. - 20.10.2023	3. Bauwoche KW. 43	Markus Geiger	071 385 07 23
08.11.2023	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62

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

Kennzahl 8. An so vielen Tagen konnte 2022 an Märkten und anderen Outdoor-Auftritten wieder Werbung für unsere Dampfbahn gemacht werden. Zu guter Letzt bekamen die Bauwochen die Kennzahl 38. Insgesamt so viele Personen haben in den drei Bauwochen der Sektion Ostschweiz wertvolle und wichtige Arbeiten an der Furka-Bergstrecke geleistet.

Die Sektion Ostschweiz dankt allen Freiwilligen für den unermüdlichen Einsatz; sei es Stunden, Tage, Wochen oder über das ganze Jahr immer wieder. Wir zählen auch in Zukunft auf diese unverzichtbare Unterstützung. Wir sehen uns 2023!

### Worte des Präsidenten

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Wo stehen wir in fünf oder zehn Jahren? Wie entwickelt sich der Mitgliederbestand? Wo findet man neue Vorstandsmitglieder? Sollen wir uns weiterhin mit Bauwochen engagieren? Funktioniert die Unterstützung durch den Zentralvorstand?

Diese und viele weitere Fragen beschäftigten uns im Jahr 2022 und werden uns auch in Zukunft beschäftigen. Zu einigen Fragen haben wir ansatzweise Antworten oder Lösungen gefunden. Andere sind noch unbeantwortet oder können einfach nicht beantwortet werden, weil wir schlichtweg nicht in die Zukunft schauen können bzw. von äusseren Einflüssen abhängig sind.

Sicher ist, dass der Vorstand zusammen mit den unzähligen Freiwilligen trotz teilweise widrigen Umständen alles daransetzt, die erfolgreich aufgebauten Bereiche und Aktivitäten der Sektion Ostschweiz für die Zukunft zu sichern. Wie heisst es so schön: Altbewährtes währt am längsten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass wir nicht offen für Neues und Veränderungen sein müssen und auch sind. Dies haben wir in den letzten drei Jahren, als die äusseren Einflüsse überhandgenommen haben, bewiesen.

Wir danken allen Mitgliedern für die wichtige Unterstützung unserer Arbeit zugunsten unserer Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Wir freuen uns auf ein spannendes und erfolgreiches 2023!

### Einladung Hauptversammlung 2023

Für den Vorstand, Andreas Huwiler Sektionspräsident

#### Neues Datum – neue Zeit

Die 36. ordentliche Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz findet am Samstag, 11. März 2023 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. Die Festwirtschaft für Speis und Trank ist bereits ab 11:30 Uhr geöffnet.

Traktanden:

- Begrüssung
- Wahl der Stimmenzähler
- Protokoll der 35. Hauptversammlung
- Jahresbericht 2022 des Präsidenten
- Jahresrechnung 2022 und Revisionsbericht
- Budget 2023
- Entlastung des Vorstandes
- Wahlen
- Gastreferate
- Anträge
- Varia / Abschluss Hauptversammlung

Anträge sind bis zum 4. März 2023 an den Präsidenten zu richten.

Wir hoffen auf eine rege Teilnahme und freuen uns, wieder Freunde der Furka-Bergstrecke (auch Gäste sind willkommen) an unserer Hauptversammlung begrüßen zu dürfen. Weitere Informationen sind rechtzeitig unter [www.dfb.ch/ostschweiz](http://www.dfb.ch/ostschweiz) zu finden.

## Frondienstwoche vom 23. – 28.10.2022

Von Beat Müller

Ein für die Sektion Ostschweiz eher bescheidenes Grüppchen von dreizehn Frondienstlern traf sich am späten Sonntag-nachmittag zur traditionellen Frondienstwoche in Realp. Den einen oder andern haben wir etwas vermisst, waren sie doch aus privaten oder gesundheitlichen Gründen verhindert. Andererseits haben wir doch zwei neue Gesichter in unsere Reihen begrüßen können und sind als Gruppe wohlgenut in die Arbeitswoche eingestiegen.

Auch dieses Jahr waren uns die Wettergötter weitgehend gewogen. Der Montag war kalt, windig und vor allem sehr nass. Aber die übrigen Tage bis Freitag genossen wir angenehmes und meist sonniges Wetter. Einmal mehr eine schöne «Altweibersommer-Woche».

Seit einem halben Dutzend Jahre habe ich die Ehre und das Vergnügen, einen kurzen Bericht zur Bauwoche zu schreiben. Überwiegend habe ich dabei den Grundsatz beachtet, keine langweilige Aufzeichnung aller gemachten Arbeiten zu schreiben, habe bewusst, ganz im Sinne von Teamarbeit, wenig einzelne Personen unserer Gruppe hervorgehoben und somit vor allem die hauptsächlichen Teamleistungen beschrieben. Dabei sind viele gute Dienste und kleinere Arbeiten über die Jahre in den Berichten kaum erwähnt und speziell gewürdigt worden. Das war keine Absicht, sondern ist einfach der Kürze des Berichts wegen untergegangen.

### Im Hintergrund

So will ich nun statt mit den geleisteten «grossen Taten» zuerst einmal mit den meist verborgenen Taten beginnen. Stellvertretend für alle unauffälligen Arbeiten, die hier jedes Jahr geleistet werden, sei hier in Erinnerung gerufen: Wenn der Gabelstapler nicht mehr will, wenn ein Kompressor keine Druckluft mehr liefert, wenn einem Fahrzeug seine «Flausen» ausgetrieben werden müssen, wenn in den Werkstätten Maschinen nicht so tun wie sie sollten, auf einen ist immer Verlass. Wolfgang hat es immer all die Jahre geschafft, alles wieder zum Laufen zu bringen. Nur dieses Jahr hat er einigen Frust verarbeiten müssen. Der Abbau und die Neumontage eines Schwenkkranes, wohl nicht so optimal vorbereitet, hat endlose bauliche Probleme gemacht und die Arbeit konnte leider nicht fertig durchgeführt werden. Wir hoffen aber auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr, dein badischer Dialekt darf in gemütlicher Runde am Abend nicht fehlen.

Und an der Strecke

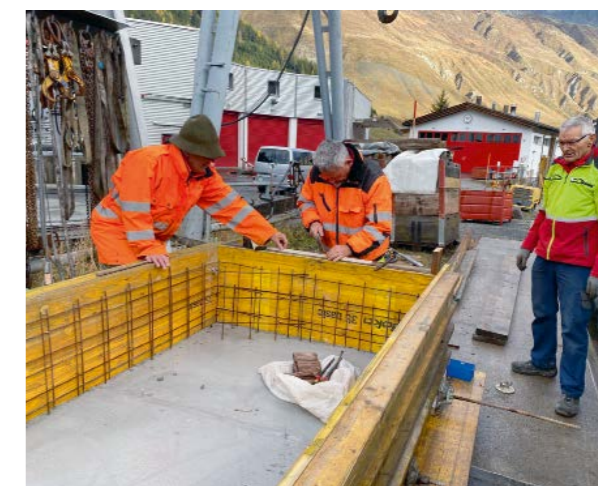
Zu einer kleinen, aber wichtigen Arbeit haben ein paar von uns beigetragen. Die versenkbare Zahnstange über die Strasse bei Oberwald wurde von Spezialisten und Mithilfe von ihnen ausgebaut und winterfest gelagert.

Zwei grosse Aufgaben haben wir angepackt: Räumen, Ordnen und Erweitern gedeckter Container und Flächen im Lager Gehren einerseits und das Freilegen von Schienenschrauben und Zahnstangen vom deutlich zu viel eingebrachten Schotter im neuen 600 Meter langen Gleisstück zwischen Muttbach und Gletsch.

Letzteres ist ein recht anstrengendes Tun für ältere Knaben wie uns, und wohl alle hätten abends eine Rückenmassage eines holden Engels gerne beansprucht. Vor zwei Jahren haben wir in vier Tagen eine neue Brücke gebaut. Natürlich viel, viel kleiner als die Teufelsbrücke damals in den Schöllenen. Wir haben gescherzt, «fast so schnell wie der Teufel» bei der Teufelsbrücke, aber leider hatten wir keinen Geissbock, der die Brücke als erster beschritt und den wartenden Teufel «fuchsteufelswild» gemacht hätte. Ob es noch holde Engel gibt, die mit himmlischen Mitteln alte schmerzende Männer Rücken im Urserental pflegen, weiss ich nicht. Aber der Teufel ist wohl schon lange aus dem Tal gezogen. Es wäre ihm sicher zu langweilig, wenn ich an die Gastronomie und das «Nacht- leben» denke.

Blieb also wie in den Vorjahren die Kantine der DFB, um nach Feierabend und Nachtessen auszugehen. Trotzdem war es wie alle die Jahre gemütlich. So war die Frondienstwoche schnell vorbei, und trotz aller schönen und auch strengen Stunden freute man sich auf Heimkehr.

Ich als Innerschweizer, in der Ostschweizersektion bestens integriert, danke allen meinen guten Freunden. Ich hoffe, ein Jahr später alle wieder rüstig zu treffen und freue mich schon jetzt darauf.



Fotos von  
Beat Müller:

An der Arbeit  
Ein Teil der Ost-  
schweizer zwischen  
Gletsch und Muttbach.





## Wallis

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

### Sektionsreise zur Museumsbahn Blonay-Chamby

Von Lorenz Degen

Dieses Jahr konnte die Sektion Wallis nach zwei Pandemie-jahren endlich wieder einen Ausflug unternehmen. Geplant war ein Besuch der Höhenbahn Emosson, die jedoch diesen Sommer völlig unerwartet ihren Betrieb nicht aufnahm. Reiseorganisatorin Andrea Andenmatten lud kurzerhand zu einer geheimnisvollen Überraschung ein: Treffpunkt Bahnhof Vevey am Morgen des 3. Juli 2022.

Einige tippten auf das Museum von Charlie Chaplin, doch die meisten Dampfbahnfreunde hatten buchstäblich den richtigen Riecher: Die Museumsbahn Blonay-Chamby (BC) erwartete unsere Sektion. Glänzend präsentierte sich am Bahnhof Blonay die ehemalige Furka-Lokomotive Nummer 3 mit bunten Wagen verschiedener Schweizer Bahnen. Manche zogen edle Polster vor, doch ein offener Sommerwagen aus dem Berner Oberland bot ein grossartiges Freiluft-Erlebnis auf der schönen Strecke hoch über dem Genfersee.

Im Depot Chaulin wurde es nach Walliser Sitte Zeit für einen kühlen Weisswein, gefolgt von einem feinen Mittagessen. Am Nachmittag zeigte uns Sébastien Jarne, jahrzehntelanges Mitglied vom Verein Blonay-Chamby und grosser Kenner des Rollmaterials in der Schweiz, den Fuhrpark und die Gebäude. Grosse Begeisterung löste die Komposition der Leuk-Leukerbad-Bahn aus, die von der BC vor dem Abbruch bewahrt worden war. Überhaupt hat dieser Verein seit seiner Gründung 1966 dafür gesorgt, dass viele besondere Schmalspur-Fahrzeuge in unsere Zeit gerettet wurden.

Mit einem elektrischen Sonderzug gelangte die Gruppe nach Chamby, wo aber die Reise erst richtig losging: Über Gstaad und Zweisimmen gelangte man nach Spiez und von dort via Lötschberg zurück ins heimische Wallis. Mit grossem Applaus dankte die Gruppe ihrer Reiseleiterin Andrea Andenmatten für die hervorragende Wahl des Reisezieles und ihre umsichtige Begleitung und Betreuung.

### Oskar Freysinger zum ersten Mal bei der DFB

Von Lorenz Degen

Der MGB-Zugbegleiter wollte sein Halbtax nicht sehen: «Scho güet», sagte er lächelnd. Ein Mann rief ihm beim Einsteigen in Oberwald erfreut zu: «Salut, Oskar!» Obschon politisch im Ruhestand, ist Oskar Freysinger (62) nach wie vor im ganzen Wallis bekannt. Am 22. September 2022, wenige Tage vor Saisonschluss, besuchte der heute ganz als Schriftsteller tätige Unterwalliser zum ersten Mal die Dampfbahn Furka Bergstrecke. Ebenfalls dabei war Heinz Preisig, Revisor der Sektion Wallis, doch der Ausflug war rein privater Natur: «Ich wohne wie Oskar in Savièse und kenne ihn schon sehr lange».

Heinz Preisig und Oskar Freysinger besichtigten den Bahnhof Realp, wo ihnen Verkaufschef Karl Reichenbach den schönen neuen Anbau zeigte, anschliessend wurde das Depot mit seinen ruhenden Dampffrossen inspiziert. Der ehemalige SVP-Nationalrat und alt Staatsrat kam aus dem Staunen nicht mehr heraus: «Ich bin begeistert von dem, was ich hier sehe!» Freysinger lobte das Werk der Freiwilligen und den Willen, die Strecke gegen alle Naturgewalten offen zu halten: «Hut ab vor eurer grossen Leistung!»

Nach einem schmackhaften Mittagessen in der Kantine war es um 14.20 Uhr Zeit für die Abfahrt Richtung Wallis. Lok 9 zog den blauen Zug, der die Farbe des wolkenlosen, herbstlichen Himmels perfekt aufnahm, zur Station Furka hoch, wo die grosse Lok 704 mit ihren roten Wagen bereits wartete. Im Scheiteltunnel schien es einem Passagier, dass sich der Zug vielleicht wegen Freysingers Sehnsucht immer schneller dem Wallis näherte. Der Ausblick auf das Talbecken unterhalb des Rhonegletschers überwältigte ihn: «Diese Landschaft ist unglaublich schön!»

Wie sich herausstellte, war Freysinger nicht der Einzige, der an diesem Tag seine Furka-Premiere erlebte: Im Führerstand hatte sich seit Realp hinter Lokführer Bernhard Lang die Architektin Barbara Berger aus Zürich positioniert. Im Schneidersitz verfolgte sie vom Kohlekasten herab die Handgriffe des Lokpersonals. Dass ihr weisser Wollpullover in Oberwald sichtbare Spuren ihrer Fahrt zeigte, störte sie nicht im Geringsten: «Ausklopfen und ab in die Waschmaschine!» Der eigentlich ergraute Freysinger schüttelte derweil seine Mähne und meinte lachend, jetzt habe er endlich wieder schwarze Haare.



## Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

### AGENDA

Sa. 04. März	HV in Bassersdorf 14 Uhr	B. Berto	052 222 97 67
Di. 11. Apr	Ausflug Lokwerkstatt + Maestrani	H.Henni	076 446 42 05
Fr. 05. Mai – Di. 09. Mai	Sektionsreise Ardennen	SERV Winterthur	www.winterthurserv-atcs.ch
Mo. 29. Mai – Sa. 03. Jun	Bauwoche 1	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Mo. 14. Aug – Sa. 19. Aug	Bauwoche 2	B. Berto	052 222 97 67
Mo. 25. Sep – Sa. 30. Sep	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67

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

### Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Sektionspräsident

Zuerst begrüsse ich alle neuen Mitglieder, welche im vergangenen Jahr zu uns gestossen sind, recht herzlich und danke ihnen, dass sie sich für die Mitgliedschaft in unserem Verein entschieden haben. Ein kurzer Ausblick auf unser neues Vereinsjahr:

Auch dieses Jahr werden wir uns an drei Bauwochen engagieren. Dies ist auch eine gute Gelegenheit, einander besser kennen zu lernen und bestehende und neue Freundschaften zu knüpfen und zu pflegen. Die Bauwochen finden wie immer in den Kalender-Wochen 22, 33 und 39 statt. Sollten Sie Interesse an einem der Arbeitseinsätze haben, finden sie die nötigen Informationen auf unserer Website unter Agenda. ([www.dfb.ch/zuerich-schaffhausen-glarus](http://www.dfb.ch/zuerich-schaffhausen-glarus)).

Die in der obigen Agenda aufgeführten Events sind bereits publiziert. Anmeldungen können ebenfalls via Website gemacht werden. Weitere Events sind in Planung und werden an der HV vorgestellt. Wir werden auch dieses Jahr wieder an verschiedenen Messen teilnehmen, um unsere Bahn bekannt zu machen und neue Mitglieder zu werben. Es würde mich freuen, wieder eine grosse Anzahl Mitglieder an der HV begrüssen zu dürfen. Als Gastredner konnten wir DFB-Geschäftsleiter Josef Hamburger einladen, um die neuesten Infos der DFB und deren Zukunft zu erfahren.

### In eigener Sache

Wie im letzten Dampf an der Furka erwähnt, reifte in mir der Wunsch, das Präsidium demnächst abzugeben. Durch einen glücklichen Zufall habe ich einen potenziellen Anwärter für den Einsitz im Vorstand gefunden. Sein Name ist Beat Emch. Wegen des frühen Redaktionsschlusses wird sein CV im DaDF 2/2023 erscheinen. Die ersten Gespräche verliefen sehr positiv und es kristallisierte sich heraus, dass er bereit wäre, das Präsidium an der nächsten HV zu übernehmen. Dieses unerwartete Angebot konnte ich nicht abschlagen

und stehe dem Wechsel sehr positiv gegenüber. Neue Besen wischen bekanntlich anders.

Mit einem guten Gefühl und gutem Gewissen kann ich seine Wahl unterstützen. Die Entscheidung, das Präsidium abzugeben, erfolgt mit einem lachenden und einem tränenden Auge. Gerne werde ich meinen Nachfolger mit meinem Wissen unterstützen. Ich bin mit Leib und Seele Fronarbeiter. Möglichkeiten für mein weiteres Engagement wären eine Weiterarbeit im Vorstand in einer anderen Funktion, weiterhin die Leitung von zwei Bauwochen und eventuell die Begleitung spezieller und persönlicher Führungen.

Geschätzte Mitglieder, oftmals kommen Entscheidungen eher überraschend. Ich persönlich bin überzeugt, dass ich für die Sektion richtig entschieden habe. Ich wünsche dem neuen zu wählenden Vorstand alles Gute und viel Freude an der Arbeit.

Für das mir entgegengebrachte Vertrauen in meinen neun Jahren als Sektionspräsident danke ich allen recht herzlich. Für das neue, angefangene Jahr wünsche ich allen Aktiv- und Passiv-Mitgliedern und deren Angehörigen alles Gute und viel Gesundheit. Ich möchte es nicht unterlassen, allen Mitgliedern für die Treue und finanzielle Unterstützung in den vergangenen Jahren zugunsten des Kulturgutes Furka Dampfbahn recht herzlich zu danken.

**Erinnerung:** Einladung zur Hauptversammlung 2023

Datum: 4. März 2023

Ort: 14 Uhr Kath. Kirchenzentrum Bassersdorf  
Äussere Auenstrasse 3 (4 Min. vom Bahnhof Richtung Dorf)

Traktanden: Die Statutarischen für das Vereinsjahr 2022  
Die definitive Traktandenliste und weitere Unterlagen dazu werden an der HV aufliegen und vorgängig an unsere E-Mail-Empfänger verschickt





## Froni-Essen 2022

Von Bruno Berto

Fotos von  
Res Minder:

Sektionspräsident  
Bruno Berto verdankt  
die langjährige Arbeit  
von Eugen Schneebeli  
und Heinz Mettler

Coronabedingt mussten wir leider 2 Jahre auf unser traditionelles Jahresessen für unsere aktiven- und ehemaligen freiwilligen MitarbeiterInnen verzichten. Deshalb freuten wir uns, diesen Anlass am 21. Oktober durchzuführen, was mir die Möglichkeit gab, unsere Wertschätzung für die zahlreichen Arbeitseinsätze zu zeigen. Natürlich sind Partnerinnen und Partner ebenfalls gern gesehene Gäste.

Mehr als 50 Personen durfte ich dieses Mal begrüßen. Der Rahmen blieb unverändert: gemütliches Zusammensein mit Apéro und Nachtessen ohne Referate. An Gesprächsstoff fehlte es nicht. Wie unter dem Titel „weisch no“ wusste jeder Teilnehmer Geschichten zu erzählen. Seit unserem letzten „Froni-Essen“ ist einiges passiert in Realp. Insbesondere unsere ehemaligen Mitarbeiter sind neugierig und haben einen Nachholbedarf an DFB-News. Dies zeigt mir immer wieder das starke Zusammengehörigkeitsgefühl und die Identifikation mit unserer Bahn.

Vor dem Abendessen (Bratenbuffet) zeigten wir per Bildschirm einen kleinen Querschnitt über die vielfältigen Arbeiten, welche unsere Sektionsmitglieder während den letzten 2 Jahre leisteten. Dem Aufruf, etwas zum Dessert mit zu bringen, folgten viele, was zu einem reichlichen Dessert-Buffer führte und grossen Anklang fand. Nicht nur war es eine Augenweide, sondern verführerisch und vielfältig!

Vor dem Dessert nutzte ich die Gelegenheit, um zwei langjährige Mitarbeiter zu ehren und zu verabschieden, welche sich von der aktiven Tätigkeit zurückgezogen haben:

**Eugen Schneebeli**, seit 1992 Mitglied unserer Sektion, arbeitete hauptsächlich als freier Mitarbeiter, direkt bei der DFB, zuerst als Stapelfahrer – ein gesuchter Fachmann – und allseits einsetzbarer Mitarbeiter für Gleisabbruch in Sedrun usw. Später gehörte er der „Motorengruppe“ an, d.h. zusammen mit seinen Kollegen war er zuständig für die Reparaturen aller elektronischen Maschinenteile. Eugen war insgesamt mehr als 30 Jahre für die DFB im Namen unserer Sektion im Einsatz, was in unzähligen Fahrten nach Realp resultierte. All dies wurde nun Eugen zu viel und er meinte, „genug ist genug“. Als Dank durfte ich ihm einen Gutschein für ein Nachtessen mit seiner Christa überreichen. Ich bin sehr stolz, dass ich die Schlüssel von Eugen übernehmen durfte und nun einen persönlichen Schlüssel für die Bauwochen auf mir tragen darf.



Auch **Heinz Mettler** musste aus Rücksicht auf seine Gesundheit seinen Rücktritt geben. 2007 trat er als Mitglied unserer Sektion bei. Sein erster Einsatz war in Sedrun, als er mithilfe 1'800m Gleisjoche zu demontieren, welche die DFB von der Matthorn-Gotthard-Bahn übernehmen konnte. Heinz war ein Glücksfall für die DFB, als er sich meldete auf einen Aufruf zur Mitarbeit im Gleismagazin. In seinem Reich – dem ehemaligen Armeestollen gegenüber unserem Stützpunkt in Realp – war er der stille Schaffer und Organisator. Keine Schraube verliess sein Lager, ohne geprüft worden zu sein. Acht Jahre lang war er auch noch als Streckenwärter im Einsatz. Zum Dank für seinen unermüdelichen Einsatz durfte ich ihm eine Sponsoren-Urkunde für einen Sitzplatz im Wagen AB 4463 überreichen. Dieser Personenwagen wird gegenwärtig durch unsere Kollegen in Aarau total renoviert und soll 2024 in Betrieb genommen werden.

Es war ein schöner, geselliger Abend. Ein Dankeschön an alle Helfer für die Organisation dieses Anlasses und hoffentlich «nächstes Jahr wieder»!

## Vogeldreck beim Bistroeingang in Realp!!

Von Bruno Berto und Hans Zweifel

Das neue Bistro in Realp dient nicht nur unseren Fahrgästen zur Erholung und Stärkung. Auch gefiederte Gäste haben die Balken der Dachkonstruktion für sich entdeckt. Leider sind sie nicht so ordentlich und lassen ihre Visitenkarte vor dem Eingang liegen. Um das zu verhindern, müssen die Piepmätze dauerhaft daran gehindert werden, sich da einzunisten.

Am zweitletzten Tag unserer Bauwoche 39 erhielt ich den Auftrag, eine Lösung für das Problem zu finden. Hans Zweifel und ich fanden schnell heraus, dass das Hauptproblem beim Spalt zwischen der Wand und dem ersten Dachsparren lag. Die Lösung wäre, diese mit einem Lochblech zu verschliessen. Wir nahmen die Masse aller vorhandenen offenen Spalten auf und machten uns auf die Suche nach geeignetem Material. Leider wurden wir in der Werkstatt nicht fündig. Deshalb entschieden wir uns die Lochbleche, auf Mass zugeschnitten, auswärts zu besorgen.

Zuhause habe ich dann festgestellt, dass das Verschliessen der Löcher allein nicht genügen würde. Die Träger müssen ebenfalls geschützt werden, um so die Nistmöglichkeit für die Vögel zu verhindern. Im Internet fand ich die Lösung. Die sogenannten «Bird Spikes» oder Vogelabwehr wie sie überall in Europa an öffentlichen Gebäuden zu finden sind. Mit der

Zustimmung des Architekten Beat Deola und dem Leiter Verkauf, Karl Reichenbach, bestellte ich die erforderlichen Mengen zugeschnittener Lochbleche und «Bird Spikes». Am 18. November frühmorgens haben Hans und ich uns mit dem Auto und dem nötigen Material auf den Weg nach Realp gemacht. Der Wettergott meinte es nicht gerade gut mit uns. Er empfing uns mit leichtem Schneefall und einer kalten Bise.

Als erstes haben wir die schwierigste Stelle unter dem Giebel in Angriff genommen. Es war nicht einfach, die Bird Spikes an dieser Stelle anzubringen, war doch die Bewegungsfreiheit sehr stark eingeschränkt. Anschliessend ging es weiter mit den nächsten Löchern und Balken. Immer wieder mussten wir die Arbeit unterbrechen, um uns in der Kantine aufzuwärmen. Um 17 Uhr war die Arbeit beendet und wir konnten die Spatzen beim Versuch, sich auf die Balken zu setzen, beobachten. Die Lösung mit dem Lochblech und den Bird Spikes scheint erfolgreich zu sein, so dass der Eingang zum Bistro nicht mehr mit Vogeldreck verschmutzt wird. Wir haben Fotos von unserer Arbeit gemacht und sie Beat Deola und Karl Reichenbach zur Begutachtung geschickt. Spezialauftrag erledigt!

## Messen / Werbeanlässe

Von Matthias Schmid

Nach zwei Jahren Corona und Einschränkungen starteten wir dieses Jahr wieder mit unseren Messen und Werbeanlässen. Begonnen haben wir im Herbst in Dielsdorf, wo vom 08. bis 11. September die «Gewerbeschau» stattfand. Das war für uns Neuland, denn dort waren wir jetzt zum ersten Mal. Auf dem Areal von der Pferderennbahn trafen sich alle Gewerbetreibende aus der Region bei tollem Wetter. Mittendrin wir von der Dampfbahn, und das Echo war sehr gross.

Weiter ging es nach Bauma an die Modellbahnausstellung «Plattform der Kleinserie», wo wir wie jedes Jahr gratis dabei sein dürfen. Vom 14. bis 16. Oktober treffen sich da wieder viele Modellbahn-Fans und Hobby-Eisenbahner. Viele freuten sich, als sie uns auch wieder antrafen, mit einem etwas kleineren Stand, aber am alten Standort. Pause konnten wir keine machen, denn bereits ging es vom 28. Oktober bis 01. November an der «Glerner Messe» in der Linth-Arena in Näfels weiter. Auch dort waren wir nicht zum ersten Mal, und wir hatten einen guten Standplatz. Der Andrang von Besuchern war sehr gross, und unser Messepersonal wurde recht gefordert, was uns auch freute.

Ich komme mir vor wie ein Schausteller; auch die Reisen von Ort zu Ort, Aufbau – Messe – Abbau, und so waren wir schon in Winterthur angekommen. Dort fand vom 9. bis 13. November die «Winti Mäss» in der Eulach-Halle statt. Bereits beim Aufbau wurden wir sehr freundlich empfangen, da auch wir dort zum Inventar gehören. Diese fünf Tage waren ein sehr grosser Erfolg für uns. Man traf wieder viele alte Freunde und Bekannte und tauschte Gedanken aus. Am



Foto von  
Bruno Berto:

Zum Schutz vor Vogeldreck wurden am neuen Bistro „Bird Spikes“ angebracht.

Foto von  
Matthias Schmid:

Der Werbestand auf  
Tour.

Abend vom 13. November waren alle froh, dass die Messen für 2022 vorbei waren. Nach dem Abbau ging es mit dem ganzen Material ins Lager nach Würenlingen und ab in den Winterschlaf mit dem Standpersonal. Nur bei mir ging es noch weiter mit den Abrechnungen und dem Aufräumen.

In dieser Stelle möchte ich mich bei meinen Helferinnen und Helfer vom Messteam recht herzlich bedanken für euren grossen Einsatz. DANKE!

## In eigener Sache

Von Res Minder, Redaktor

Als Vorstandsmitglied der Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus suche ich einen Nachfolger für meine Aufgaben als Protokollführer, Redaktor der Sektionsnachrichten, Verantwortlicher der Sektionswebseite, Einsatzplanung und Betreuung der freiwilligen Mitarbeiter (Fronis). Der Aufwand für diese Tätigkeit hält sich in Grenzen (ca. 4 – 5 Stunden pro Woche). Gerne gebe ich Ihnen, in einem persönlichen Gespräch, weitere Einblicke in diese vielfältigen Tätigkeiten. Kontaktadresse: res.minder@dfb.ch; Tel: 079 308 76 17



## Norddeutschland

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

### Tunnelnetze und Rottenleitung - die Bauwoche 31 der Sektion Norddeutschland

Von Oliver Racine, Baugruppenleiter

Unsere nunmehr 30. Bauwoche begann wie immer mit einer Erlebnis-Anreise aus dem hohen Norden, dieses Mal über Bochum (Eisenbahnmuseum), Wuppertal (Schwebebahn), Stuttgart (Modellbahn Stellwerk S) und Titisee (Drei-Seen-Bahn).

Schon im Vorfeld der Woche hatten wir mit Ulf eine sehr anspruchsvolle Baustelle abgeklärt – doch dazu später. Unser erstes Betätigungsfeld war der Scheiteltunnel, in dem Armierungsnetze anzubringen waren. Parallel dazu halfen zwei Leute Kurt, einen Bachdurchlass zu erneuern. Kurt hantierte virtuos mit zwei Baggern, so dass die Arbeit schnell erledigt war.

An den Tunnelwänden kam die Mannschaft extrem schnell voran, so dass wir immer häufiger Nachschub holen mussten. Die Arbeiten an der Firste waren anspruchsvoller, aber mit dem neuen Gerüstwagen und der wachsenden Erfahrung der Gruppe ging es auch hier gut voran. Leider hatten wir nur an zwei Tagen einen Lokführer, so dass wir schon wieder aufhören mussten, als es so richtig flutschte.

Egal, unsere Baugruppe ist ja mega-flexibel, also ging es am Mittwoch zum Kabelverlegen an die Rätterisbachbrücke – bei fast 30 Grad war der Einzug von 470m, recht dickem Kabel eine schweißtreibende Angelegenheit.

Die folgende Baustelle war dann ein echtes Abenteuer. In der Rottenschlucht, oberhalb der Rottenbrücke, sollte eine neue Wasserleitung lawinen- und steinschlagsicher verlegt werden – in extrem herausforderndem Gelände. Trittsicherheit, Fitness und keine Höhenangst waren Voraussetzung – mussten wir doch lange Kabelschutzrohre durch Höhlen und über steile Felspartien transportieren und sicher verankern. Ohne Anseile und viel Teamwork hätten wir das nicht geschafft. Leider stieg zum abschließenden Test der neuen Leitung am Freitag der Pegel des Rotten auf ein Allzeithoch, so dass die Arbeiten zu riskant wurden – man muss auch seine Grenzen kennen.

Beim traditionellen Chäsfondue in Zumdorf mit vielen Schweizer Freunden konnten wir eine sehr spannende und erfolgreiche Bauwoche ausklingen lassen.

## Schwaben

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

### Jahresabschluss der Sektion Schwaben

Von Bernd Hillemeyr, Sektionspräsident

Am 1. Dezember trafen sich 12 Vereinsmitglieder und Partner zum traditionellen Jahresessen der Sektion in der Sportgaststätte des ESC in Ulm. Dort findet auch der monatliche Stammtisch statt.

Rückblickend war unsere Bauwoche leider die einzige Veranstaltung unserer Sektion. Mit einer etwas kleineren Baugruppe waren wir Anfang September eine Woche an der Furka und konnten dort wieder aktiv unseren Beitrag für die Furka-Bergstrecke leisten.

Auf Grund verschiedener Probleme musste der geplante Sektionsausflug erneut verschoben werden und findet nun am 17. Juni statt.

Am 2. März wird die Hauptversammlung der Sektion stattfinden. Dazu sind neben den Mitgliedern auch alle Furka-Freunde der Region herzlich eingeladen. Neben den formalen Punkten wie dem Bericht des Vorstands, der Jahresrechnung und der Entlastung stehen die Wahlen des Sektionsvorstands und anderer Funktionen auf der Tagesordnung. Daneben wird es interessante Berichte mit vielen Bildern über unsere Bauwoche 2022 und das vergangene Jahr an der Furka-Bergstrecke geben.



Foto von  
Bernd Hillemeyr:

Jahresabschluss mit  
Sektionsmitgliedern in  
der ESC-Gaststätte



Dieses Foto von Marcel Pflüger zeigt den Bahnhof Gletsch im Jahr 1985. Vier Jahre nach dem letzten Zug der Furka Oberalp Bahn liegen Felsbrocken auf dem Gleis. Das Depot ist am Zerfallen. Doch kurzum machen sich die Retter der Furka-Bergstrecke ans Werk. (jw)

Furka-Historie

### Impressum:

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

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

Redaktionskommission:  
Vorsitz: Julian Witschi,  
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch  
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,  
philipp.kraehenmann@dfb.ch  
Mark Theiler, Kommunikation DFB AG,  
mark.theiler@dfb.ch  
Pepi Helg, Stiftung Furka-Bergstrecke  
Tel. +41 62 823 02 75, pepi.helg@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB  
Sektionsnachrichten:  
Aargau: Heinz Unterweger,  
heinz.unterweger@dfb.ch  
Bern: Julian Witschi, julian.witschi@dfb.ch

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

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

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

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

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

Abonnement:  
CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:  
Auf Anfrage

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

IMPRESSUM



# Bistro DFB-Bahnhof Realp



## Snacks und Getränke

**WINTER:** Geöffnet vom  
28. Januar bis 26. März 2023  
Samstag und Sonntag  
von 09.00 bis 16.30 Uhr



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

