



# dampf an der furka





Dampfbahnfest  
in Realp



4

Jugend-  
förderung



11

Generalver-  
sammlung  
der AG



6

Dampflok-  
freunde



18

Pfadi  
Bundeslager



16

Serie  
Rollmaterial



20

Impressum 39



Actuel dès 22



Sektionen ab 26

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2022 14.10.2022

Erscheint Mitte  
November

Ausgabe 2/2023 28.04.2023

Erscheint Anfang  
Juni

Ausgabe 1/2023 13.01.2023

Erscheint Mitte  
Februar

Ausgabe 3/2023 28.07.2023

Erscheint Ende  
August



Foto von ???:

Blauer Zug oberhalb  
Tiefenbach auf der  
Steinstafelbrücke

Photo de ???:

Train bleu au-dessus  
de Tiefenbach sur le  
pont de Steinstafel

## Editorial

Von Ruedi Traub

Das Ereignis dieses Sommers im Obergoms: Das BuLa (Bundeslager) der Pfadi Schweiz. Es ist das grösste Lager des Landes und findet nur alle vierzehn Jahre statt. Die Zeltstätten und Turmbauten waren sehr eindrücklich, ebenso die Logistik. Die Stimmung war bestens. Hoffentlich kommen die über 30'000 angereisten Pfadis immer wieder gerne in die Furkaregion zurück.

Sehr attraktiv ist die Neunseenwanderung vom Grimselpass aus, weil die Aussicht phänomenal ist. Zudem ist es auch wieder ein geschichtsträchtiger Ort. Vor rund 800 Jahren sollen die Walliser unzählige Soldaten des Heeres von Herzog Berchtold V. von Zähringen in den See auf der Passhöhe getrieben haben – und damit in den Tod. Gut 600 Jahre später sollen auch Truppen der Armeen von General Suworow und Napoleon dort oben ums Leben gekommen sein. Darum der Name Totesee.

Die Dampfbahn ist erfolgreich in die Saison 2022 gestartet. Überraschend gross ist etwa die Nachfrage nach der neuen Premium Class. Diverse Furka-Organisationen führten ihre Jahresversammlung wieder mit Präsenz durch. Die «Dampflokfreunde» feiern auch schon ihr fünfjähriges Jubiläum. Die Revision der zweiten HG 4/4 kommt in grossen Schritten voran. Dann folgt die Hauptrevision der HG 3/4 Nr. 1. Lesen Sie dazu auch unser Lokporträt im 2. Teil der Rollmaterial-Serie.

Bruno Rütli führte wieder eine seiner legendären Reisen mit den Wettbewerbsgewinnern durch. Die Sieger konnten noch eine bestimmte Menge Personen aus dem Freundes- und Familienkreis mitnehmen. Mitmachen lohnt sich also.

Das Rezept kommt dieses Mal von einem ganz bestimmten Ort, von Mund, oberhalb Brig gelegen. Leider ist der lokale Safran sehr selten, man kann ihn vor allem im Restaurant «Mund» geniessen.

L'événement de l'été dans la Haute Vallée de Conches: Le Camp Fédéral des Eclaireurs suisses. C'est le plus grand camp du pays, et il n'a lieu que tous les 14 ans. L'emplacement des tentes et les constructions de tours étaient vraiment impressionnantes, et aussi la logistique. L'ambiance était super. Espérons que les plus de 30'000 éclaireurs présents reviendront volontiers dans la région de la Furka.

Très intéressante, la „promenade des 9 lacs“ au départ du col du Grimsel, car la vue y est phénoménale. C'est de plus un lieu chargé d'histoire. Il y a environ 800 ans, les Valaisans auraient poussé d'innombrables soldats de l'armée du duc Berchtold V von Zähringen dans le lac au sommet du col – et donc dans la mort. Quelque 600 ans plus tard, ce sont des troupes des armées du général Suvarov et de Napoléon qui ont perdu la vie là-haut. D'où le nom de „Totesee“ – Lac des Morts.

Le train à vapeur a démarré la saison 2022 avec succès. Surprenante, la grosse demande pour la nouvelle classe Premium. Diverses organisations de la Furka ont de nouveau tenu leur assemblée annuelle en présentiel. Les «Dampflokfreunde» fêtent déjà leur 5e anniversaire. La révision de la deuxième HG 4/4 avance à grands pas. Suivra la révision principale de la HG 3/4 No 1. Lisez les portraits de loc dans la 2e partie de la série «Matériel roulant».

Bruno Rütli a de nouveau conduit un de ses voyages légendaires avec des gagnants de concours. Les vainqueurs pouvaient prendre avec eux un certain nombre de personnes de leur famille ou de leur cercle d'amis. Il vaut donc la peine de participer.

La recette provient cette fois d'un endroit précis: Mund, au-dessus de Brigue. Hélas, le safran local est très rare, on peut surtout le déguster au restaurant «Mund».

Titelbild von  
Thomas Traub:

Eine etwas un-  
gewöhnliche Situation:  
Die MGBahn fährt  
scheinbar durch das  
Pfadilager.

Photo de couverture  
de Thomas Traub:

Une situation inhabi-  
tuelle:  
Le MGBahn semble  
traverser le camp  
d'éclaireurs.





Die DFB feierte

## Mehr als 2000 Besucher am Dampfbahnfest in Realp

Text und Fotos von Mark Theiler, Medien DFB AG

*Mehr als 2000 Personen haben am Wochenende des 13. und 14. August in Realp das Fest der Dampfbahn Furka-Bergstrecke besucht. Gefei-ert wurden die 30 Jahre, die seit der Inbetriebnahme des allerersten Teilstücks der Bergstrecke zwischen Realp und Tiefenbach vergangen sind.*

Gross war vor allem der Andrang auf die vielen Dampfzüge, die am Wochenende auf der Strecke unterwegs waren. Die fahrplanmässigen Züge Realp-Oberwald und zurück waren grösstenteils ausgebucht. Wer dort keinen Platz mehr fand, war mit einem der Nostalgiezüge unterwegs.

### 120 Jahre Lok «Weisshorn»

Diese verkehrten mehrmals pro Tag auf dem Teilstück Realp-Tiefenbach. Gezogen wurden sie von der genau 120 Jahre alten Lok "Weisshorn", die vor 30 Jahren auf diesem Teilstück die ersten Züge für zahlende Gäste angeführt hatte.

Stark war auch das Interesse an den Spezialfahrten für Fotografen. Sie wurden mit einer Diesellok und einem Perso-

nenwagen zur sonst schwer zugänglichen Steffenbachbrücke gefahren, von wo sie die Dampfzüge beim Überqueren dieses Technik-Wunderwerkes fotografieren konnten.

### Neues Bistro eingeweiht

Im Rahmen des Festes "30 Jahre seit der Inbetriebnahme des ersten DFB-Teilstücks Realp-Tiefenbach" wurde das dieses Jahr neu in Betrieb genommene Bistro beim DFB-Bahnhof Realp eingeweiht und eingesegnet.

Architekt Beat Deola stellte das Bijou vor, Vladimir Juhas, derzeit Pfarreraushilfe in Andermatt, segnete das an das bestehende Bahngebäude angebaute Bistro ein. Ihren Segen bekam auch die Dampfschneesleuder Xrotd R12 mit ihrem 2,5 Meter Durchmesser umfassenden Schleuderrad. Andere Attraktionen an diesem Festwochenende waren die Festwirtschaften in der Wagenremise Realp und bei der Station Tiefenbach, die Stände der befreundeten Organisationen, eine mobile Schnapsbrennerei sowie die Auftritte des Trios Fiinstoub, der Drehorgelspielerin Vreni Haab und des Alphornbläusers Leo Saladin.







## GV der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

# Dampfbahn schreibt zum fünften Mal in Folge schwarze Zahlen

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

*Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat trotz widrigen Umständen im vergangenen Jahr zum fünften Mal in Folge schwarze Zahlen geschrieben. Der Gewinn 2021 belief sich auf rund 30'000 Franken, wie an der Generalversammlung der DFB AG vom 25. Juni in Andermatt bekanntgegeben wurde.*

Der Jahresgewinn ist dreimal so hoch wie im Jahr 2020. Im Fahr- und Gastrobetrieb zusammen erwirtschaftete die DFB AG 2021 rund 1,2 Millionen Franken. Etwa gleichviel kam in Form von Beiträgen des Vereins Furka-Bergstrecke und von Spenden zusammen. Stiftung und Verein finanzierten Projekte von knapp einer Million Franken.

Vom im 2021 bezogenen Covid-Kredit in Höhe von 405'000 Franken wurden im März 2022 bereits 200'000

Franken zurückbezahlt; bei gutem Geschäftsverlauf wird der Rest noch im Spätsommer 2022 zurückgeführt.

Die Dampfbahn beförderte im vergangenen Jahr 22'721 Fahrgäste, rund 4500 mehr als 2020. An die Zahlen der Vor-Pandemie-Jahre, als jährlich knapp 30'000 Passagiere befördert wurden, kam die DFB damit aber noch nicht heran. Die Reisenden seien das Kerngeschäft der DFB, ohne Reisende keine Umsätze aus Transportleistungen, sagte Verwaltungsratspräsident Ernst Künzli an der Generalversammlung.

### Mehreinnahmen durch Nebengeschäfte

Immer wichtiger werden laut Künzli für die Dampfbahn aber auch die Nebengeschäfte (Gastronomie/Souvenirs). Der Jahresbericht lieferte dazu interessante Angaben. Der Durchschnittsertrag pro Fahrgast stieg von 43 Franken im Jahr 2019 auf 53 Franken im Jahr 2020 und nun auf 60 Franken im Jahr 2021.

2021 verkehrten 432 Züge auf der Furka-Bergstrecke, trotz Ausfällen wegen Unwetterschäden sind dies 67 mehr als im Jahr davor. Dabei legten die Dampfloks 4'197 Kilometer zurück, leicht weniger als im Vorjahr. Die beiden HG 3/4 mit den Nummern 4 und 9 wiesen mit je rund 1'300 Kilometern die grösste Laufleistung auf.

Im laufenden Jahr sind gemäss Geschäftsführer Josef Hamburger auf und neben der Strecke umfangreiche Arbeiten geplant. Neu in Betrieb ist seit Saisonstart Ende Juni das Bistro im DFB-Bahnhof Realp.

### Prächtige Konzerthalle

Nach zwei virtuellen Generalversammlungen in den Jahren 2020 und 2021 konnten sich die Aktionäre wieder einmal persönlich einfinden. Die Versammlung fand in der noblen Andermatt Concert Hall im Hotel Radisson

statt. Die gleichzeitig in Andermatt tagende FDP Schweiz belegte die Mehrzweckhalle.

Neu in den Verwaltungsrat gewählt wurde Peter F. Amacher aus Beinwil am See AG. Er folgt auf Walter Knobloch, der nach elfjähriger Tätigkeit seinen Rücktritt erklärt hat. Der restliche Verwaltungsrat wurde für eine weitere Amtszeit von drei Jahren in globo wiedergewählt. In seiner Grussbotschaft sagte der Urner Volkswirtschaftsdirektor Urban Camenzind, der Tourismus sei in den letzten Jahren im Kanton Uri massiv ausgebaut worden. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke sei ein wichtiger Leistungsträger des Urner Tourismus.

An der GV nahmen 170 Aktionäre und Aktionärinnen teil. Sie vertraten 50'343 Aktienstimmen bzw. 17,19 Prozent der ausgegebenen Aktien. Stellvertretend waren weitere 50'066 Aktienstimmen an der Generalversammlung vertreten.



Fotos von Beat Moser:

Die Generalversammlung in der Andermatt Concert Hall.





## DFB bietet Premium-Klasse an

# Sich vor, während und nach der Dampfbahn-Fahrt verwöhnen lassen

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Airlines bieten ihren Kunden und Kundinnen eine First oder eine Business Class an, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke nennt ihr preislich oberstes Segment Premium Class. Das auf die Saison 2022 hin neu eingeführte Luxusangebot erfreut sich grosser Beliebtheit.

Laut Karl Reichenbach, Leiter Verkauf, ist das neue Produkt sehr gut angelaufen. Er habe über die ganze Saison mit rund 100 Buchungen gerechnet. Bereits Ende Juli habe man, ohne spezielle Werbung, bereits einen Drittel der total 660 Plätze verkauft, die während der gesamten Saison zur Verfügung stehen.

Auf einzelnen Zügen hätten die jeweils sechs Premium-Plätze pro Fahrt nicht ausgereicht. In solchen Fällen könnten die 12 Erstklass-Sitze im selben Wagen mit dem Einfügen von Tischlein in Premium-Plätze umgewandelt werden, so dass das Premium-Angebot total 18 Plätze umfasst.

### Rundum-Betreuung

Los geht das Luxus-Erlebnis schon vor dem Einsteigen im neuen Bistro in Realp. Auf reservierten Plätzen werden den Premium-Gästen Kaffee und Gipfeli serviert.

Einmal auf einem der sechs luxuriösen Sitze im Premium-Abteil Platz genommen, geht das Verwöhnen weiter. Ein für die Premium- und 1. Klasse-Gäste abgestellter Betreuer serviert einen Willkommensdrink und während der Fahrt diverse Spezialitäten aus den Kantonen Wallis und Uri.

Ist die Luxusfahrt im Stile der 1930er Jahre zu Ende, spendiert die DFB den Premium-Reisenden ein kleines Andenken, nicht ohne sie mit einem Abschiedsdrink zu verabschieden.

### Spezielle Gästebetreuer

Die acht Gästebetreuer, die abwechslungsweise zum Einsatz kommen, sind in ein besonderes Outfit gekleidet, damit sie sich vom übrigen Personal abheben. Einer dieser Gästebetreuer ist Reto Rüfenacht. Die Aufgabe sei sehr interessant, jedoch auch herausfordernd, sagt er.

Das Servieren der Getränke und Speisen sei nicht immer einfach, da der Zug ruckelt und wackelt. Dazu kämen die Vor- und Nachbetreuung an den Stationen sowie auf der Furka. Rüfenacht stellt aber immer wieder fest, dass die Erwartungen der Gäste um ein Vielfaches übertroffen würden.

### Ein Werk der Wagenwerkstatt Aarau

Möglich gemacht hat die Einführung der Premium-Klasse der Umbau des AB 4421 durch die Wagenwerkstatt Aarau. Der 1906 für die Visp-Zermatt-Bahn gebaute Vierachser war ursprünglich ein reiner Zweitklass-Wagen. Er wurde 1937 für den Glacier Express in einen komfortablen Wagen mit drei Klassen umgebaut.

Der Wagen kam 2018 in den Besitz der DFB und wurde ab 2019 in Aarau revidiert und umgebaut. Das Premium-Abteil in der Wagenmitte ist mit edlem Nussbaumholz furniert und zum Teil mit Intarsien verziert. Geätzte Verzierungen schmücken auch die Trennfenster zwischen der Premium und der 1. Klasse.



Informationen und Buchungsmöglichkeit unter <https://www.dfb.ch/de/stories/premium-klasse-buchen>

Fotos zvg:

Reto Rüfenacht, einer von acht Gästebetreuern

Die Gäste fühlen sich sichtlich wohl

Die DFB Premium Class im AB 4421



## Aus dem VFB

# Erfolgreiche Delegiertenversammlung 2022

Von Peter Lerch, VFB-Präsident

Die ordentliche DV 2022 des Dachverbands VFB fand wieder wie üblich in Olten statt. Es läuft ein Generationenwechsel.

33 der 42 Delegierten des VFB sowie fünf Gäste und der komplette sechsköpfige Zentralvorstand fanden sich am Samstag, 28. Mai 2022 um 10h15 im ersten Stock des Bahnhofbuffets ein.

Zentralvorstandspräsident Peter Lerch dankte zuerst den Delegierten und den Sektionen. Ihre Fronarbeit trägt wesentlich dazu bei, dass die Dampfbahn an der Furka jährlich aus ihrem Winterschlaf zu neuem Glanz erwacht und im Jahr 2021 rund 23'000 Gesichter von Jung und Alt zum Strahlen gebracht hat, getreu nach dem Motto: "Willst du glücklich sein im Leben, trage bei zu andrem Glück. Denn die Liebe, die wir geben, kehrt ins eigne Herz zurück!"

Peter Lerch wies aber auch darauf hin, dass der VFB weiterhin Mitglieder verliert – derzeit sind wir rund 6600 VFB-Mitglieder – und deshalb zunehmend Mühe bekundet, seine wichtige Rolle auch in Zukunft spielen zu können, sowohl als massgeblicher Gönner der Dampfbahn als auch als Organisator von Fronarbeitseinsätzen. Alle Mitglieder sind gleichermaßen aufgefordert, dieser Entwicklung entgegenzuhalten und unseren Verein verjüngt wieder zu kräftigem Leben zu erwecken.

Weitere tragende Säulen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sind die AG mit ihren rund 500 ständigen Mitarbeitenden, die hoffentlich bald alle auch Mitglied des VFB werden (!), sowie die zahllosen Gönner, welche mit ihrer Unterstützung der Sache als Mitglied des VFB und ihren Spenden und Legaten an die Stiftung, die AG, die Dampfklofreunde und die Wagenwerkstätte Aarau insgesamt rund 65 Prozent des Umsatzes beisteuern. Peter Lerch schliesst all diese Personen in seinen herzlichen Dank für die Unterstützung der gemeinsamen Sache ein und wünscht uns allen gutes Gelingen in all unserem Tun!

### Zuwahl in den Zentralvorstand

Die Delegierten haben einstimmig oder mit sehr grossem Mehr dem Protokoll der a.o. DV 2021, dem Jahresbericht 2021 des ZV, der Jahresrechnung 2021 und der Entlastung des Zentralvorstands für das Jahr 2021 zugestimmt.

Zur Zuwahl vorgeschlagen wurde Markus Jaschek. Dieser stellte sich persönlich vor und gab sein Interesse für das Ressort IT-Belange bekannt. Er wurde einstimmig bis zu den nächsten ordentlichen Wahlen des ZV im Jahr 2023 gewählt.

### Arbeitsgruppe Struktur

Eine rege Diskussion entfachte sich im Zuge der Berichterstattung zur Arbeitsgruppe Struktur, die aufgrund der letzten DV eingesetzt wurde. Laut Hinweisen der Delegierten ist es dem breiten Publikum zu wenig verständlich, welche Organisation für was zuständig ist. Gewünscht wurde eine einzige Eingangspforte für alle Anliegen, sei es für die Mitarbeit vor Ort, die Fahrt auf der Bahn oder einen Gönnerbeitrag. Die Verwirrung der Öffentlichkeit sei mit dem Verein der Dampfklofreunde (DLF) nochmals grösser geworden. Der ZV hat das Anliegen entgegengenommen und klargestellt, dass dieses nur in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Organisationen umgesetzt werden kann. Einige der angesprochenen Punkte bedürfen einer Statutenrevision, welche der ZV mit der DV 2023 einer Statutenrevisionskommission übertragen will mit dem Ziel, die Revision an der DV 2024 beschliessen zu können. Wer sich vorstellen kann, hier mitzuarbeiten, soll sich bitte beim Präsidenten melden.

### Anträge und Jahresziele

Die Sektion Edelweiss hatte eine Statutenänderung zur Verkürzung der Fristen bei der Einladung zur DV vorgeschlagen. Diese wurde deutlich mit einer Vierfünftelmehrheit abgelehnt. Hingegen fanden die vorgeschlagenen Jahresziele bei den Delegierten eine breite Zustimmung:

- Unterstützung der Sektionen, der ZV sieht sich als Dienstleister
- Massnahmen des ZV zur Mitgliederwerbung bei den Fahrgästen und Mitarbeitenden
- Weiterentwicklung und Generationenwechsel bei den Baugruppen, Bedürfnisabklärung
- Erweiterung Bahnhof Realp mit einem multifunktionalen Güterschuppen

### Der VFB hat eine neue Postadresse

Im Zuge der Neuorganisation haben wir eine neutrale, immer gleichbleibende Postadresse eingerichtet. Post an diese Adresse wird an das zuständige Mitglied des Zentralvorstands weitergeleitet. Die Adresse lautet:

**VFB Verein Furka-Bergstrecke  
3999 Oberwald**

Peter Lerch



### Mitgliederbeitrag 2023

Der ZV hatte vorgeschlagen, den Mitgliederbeitrag grundsätzlich zu belassen, ihn aber für die Bezahlung in Euro an den derzeitigen Wechselkurs anzupassen. Es fielen etliche Voten gegen diese Erhöhung für unsere Vereinsmitglieder in Deutschland und den Niederlanden; es wurde auch die Idee vorgetragen, diese Erhöhung in zwei Schritten vorzunehmen, was aber von den Delegierten mit deutlichem Mehr abgelehnt wurde. Letztlich setzte sich der Antrag des ZV mit einer Zweidrittelmehrheit durch.

Die Mitgliederbeiträge für das Jahr 2023 betragen damit CHF 60.- bzw. € 58.- für Einzelmitglieder, CHF 30.- bzw. € 29.- für Kinder und Jugendliche sowie CHF 90.- bzw. € 87.- für Familienmitglieder.

### Budget

Pepi Helg informierte über das neue Mitgliederverwaltungs- und Buchhaltungssystem, mit welchem erstmals die Jahresrechnung 2022 und das Dampf an der Furka 1/2022 versandt wurden. Das System hat wenig Kinderkrankheiten, muss aber für die Benutzung durch einen breiteren Kreis noch erweitert werden.

Im Weiteren informierte er über die vorgesehenen Instandhaltungsprojekte der AG, welche der VFB im kommenden Jahr und den weiteren Jahren zu finanzieren gedenkt: Es sind dies die Brücken Eischflüe und Mässweid sowie der Rottenviadukt auf der Walliser Seite. Für die Viadukte sind jährlich CHF 200'000 vorgesehen. Hinzu kommt ein jährli-

cher Beitrag an die Sanierung des Furkascheiteltunnels von CHF 100'000, vorausgesetzt, dass die Kantone Wallis und Uri den gleichen Betrag für die weiteren Sanierungen an diesem zentralen Bauwerk leisten.

Mit diesen Erläuterungen wurde das Budget einstimmig genehmigt.

### Die Überraschungen am Schluss

Pepi Helg gab am Schluss der DV bekannt, dass er sich entschieden hat, im kommenden Jahr aus dem Vorstand des Dachverbands des VFB zurückzutreten, dem er seit dem Jahr 2010 angehört. Mit Blick auf die anstehenden Veränderungen im Zusammenhang mit dem neuen Informatiksystem hat wenige Tage nach der DV auch Simone Hurter ihren Rücktritt aus dem ZV bekannt gegeben, dem sie bereits seit 21 Jahren angehört. Damit steht der Generationenwechsel auch im Zentralvorstand definitiv an.

Unter "Verschiedenem" erinnerte Stanislav Holeček an die Anfangszeiten des VFB, die ins Jahr 1983 zurückreichen. Er regte an, das Jubiläum 40 Jahre VFB gebührend zu feiern, was eine breite Zustimmung im Saal fand.

Wichtige Daten: Die DV 2023 findet voraussichtlich am 13.5.2023 in Olten statt. Geplant ist überdies eine Sektionspräsidentenkonferenz am 12.11.2022.

Peter Lerch dankte den Delegierten und Revisoren, den Vorstandskollegen und den Gästen für ihr Interesse an unserer aussergewöhnlichen gemeinsamen Sache und wünschte allen viel Erfolg im 2022 und vor allem beste Gesundheit!

## Jugendförderung und Werbung für die DFB

# Lehrlings-Projekt in der Wagenwerkstatt Aarau

Von Peter Brey, Lehrperson Metallbauer BZB, und Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

*Nach den erfolgreichen Projekttagen im Juni 2014 trat das Berufsbildungszentrum Buchs SG (BZB) erneut an uns heran, um wieder drei Projektstage in unserer Werkstatt durchzuführen.*

Anlass und Ziel seitens BZB ist, den Zusammenhalt der Lernenden untereinander und klassenübergreifend zu stärken und das Leisten freiwilliger Arbeit zu Gunsten einer Non-profit-Organisation. Dabei sollen die bereits erworbenen Fähigkeiten der lernenden Metallbauer und Zimmerleute (3. Lehrjahr) nutzbringend in einem Projekt zum Tragen kommen. Die geplanten Arbeiten waren vorwiegend für und am AB 4463.

Zum Empfang in der Region erfuhren die Lernenden bei einem interessant gestalteten Rundgang Näheres über die industrielle Geschichte Aaraus. Nach der Begrüssung in der Wagenwerkstatt erfolgte die Einweisung der 22 erwartungsvollen Lernenden (zwei davon Frauen) in die Besonderheiten und Sicherheitsvorschriften der Werkstatt. Sie wurden in vier Gruppen aufgeteilt. Jeweils zwei arbeiteten in der Werkstatt, die anderen besuchten bedeutende Firmen in der Region (Schwarz Stahl und Sager AG).

Die Metallbauer zerlegten unter Mithilfe von Aarau-er Drehgestell-Spezialisten das Zahnrad-Drehgestell des AB 4463. Trotz der Widerspenstigkeit gewisser Verbindungen gelang es, die Einzelteile bei schweisstreibendem Einsatz zu zerlegen und in Paletten zu verstauen. Eine andere Gruppe Metallbauer befasste sich mit dem Bau zweier Stahlwinkel-Konsolen für die Aufnahme des Vorgeleges

des 24V-Alternators für die Batterieladung des AB 4463. Mit dem Bau der Plattformgeländer konnte begonnen werden.

Die Zimmerleute wirkten ebenfalls in ihrem Betätigungsfeld. Lärchenbalken, von einem Holzschlag an der Bahnstrecke Gletsch-Oberwald, wurden aus dem Aussenlager ausgefädelt und zur Weiterbearbeitung verlesen. Die Querbalken für den Bodenrahmen des AB 4463 wurden auf Mass gehobelt, gefälzt und abgelängt. An den fast 13 m langen längsseitigen Bodenbalken (Schichtholzbalken, extern gefertigt) wurden die ersten Fälzungen für die Aufnahme der Bodenplatten gefräst. Letztere wurden aus 24 mm dicken Filmsieb-Platten auf Mass geschnitten und die Befestigungslöcher gebohrt.

Am Schluss der drei Tage war allseits Befriedigung über das Vollbrachte zu spüren. Erfreulich war zu sehen, wie sich die Lernenden mit entsprechendem Support der Werkstattmitarbeiter mit Maschinen und Hilfsmitteln ausserhalb ihren Lernbetrieben zurechtfinden und gute und genaue Arbeit leisteten.

Hunger und vor allem Durst gabs zur Genüge: Unser Küchenteam war sehr gefordert und hat tolle Arbeit geleistet, speziell mit einem geselligen Grillabend. Schlusspunkt für die Lernenden war auf ihrer Rückreise eine gemütliche Bootsfahrt auf der Aare im Wasserschloss von Villnachern nach Stilli.

Vielen Dank an alle, die zum reibungslosen und unfallfreien Gelingen beigetragen haben.



Fotos von  
Heinz Unterweger:

Demontieren der  
Bremsgestanges eines  
Drehgestells

Zuschneiden der langen  
Lärchenbalken



Buch «Furka Bergstrecke» von Ralph Schorno

Die Ausgabe Nr. 1/2022 der Zeitschrift «Dampf an der Furka» (DadF) enthielt einen Werbeflyer mit Bestelltalon zum oben genannten, neu erschienenen Buch. Die DFB AG hält fest, dass diese Publikation nicht in ihrem Auftrag geschrieben wurde. Sie distanziert sich in aller Form von deren Inhalt. Der Werbeflyer wurde dem DadF ohne Wissen der DFB AG beigelegt. Der Zentralvorstand des VFB ergänzt, dass er weder Auftraggeber noch Mitverfasser des neuen Buches von Ralph Schorno ist. Der mit dem «Dampf an der Furka 1/2022» versandte Werbeflyer wurde ohne Vorinformation des VFB-Zentralvorstandes beigelegt. Die Druckerei wurde angewiesen, dem DadF per sofort nur noch vom Zentralvorstand genehmigte Beilagen beizulegen.





### Preisrätsel der Stiftung

## Ausflug der Wettbewerbsgewinner

Von Bruno Rütli, Reisebegleiter

*Für die Stiftung Furka-Bergstrecke durfte ich wieder den Ausflug der Wettbewerbsgewinner organisieren und begleiten. Die beiden Gewinner hatten sich für Samstag, den 9. Juli 2022 entschieden.*

Wie viele Fahrgäste darf die Dampfbahn Furka-Bergstrecke während der Saison begrüssen? Im Pandemiejahr 2021 war es besonders schwer, die Wettbewerbsfrage zu beantworten und die richtige Anzahl Gäste auf den Dampfzügen zu schätzen. Alfons Spirig aus 6064 Kerns schrieb die Zahl 22'713 auf seine Karte und war damit mit 8 Differenzpunkten der Gewinner des letztjährigen Wettbewerbs. Die offiziell ermittelte Zahl des DFB Marketings war 22'721 Passagiere.



Foto von  
Alfons Spirig:

Die Gruppe der Wettbewerbsgewinner in der Station Furka.

Der 2. Gewinner heisst Michael Tritten, ebenfalls aus 6064 Kerns, mit der gleichen Wohnadresse wie Spirig. Da wurde ich doch etwas stutzig. Bei meinem ersten Telefongespräch mit Alfons Spirig erhielt ich dann die Antwort: Michael ist der Göttibueb von Alfons und wohnt im gleichen Haus.

Zur Gewinnerfahrt erreichten die beiden nach der Anreise mit einem Kleinbus rechtzeitig den Bahnhof Oberwald, wo wir auf der Restaurant-Terrasse bei Kaffee und Gipfeli abgemacht hatten. Unser Dampfzug stand bereit und pünktlich erfolgte die Abfahrt nach Gletsch und Furka Station.

Auf der gesamten Fahrt konnte ich laufend meinen Gästen die Strecke mit interessanten Begebenheiten und vielen Ereignissen erklären. Den kurzen Aufenthalt bei schönstem Wetter genossen wir mit einem feinen Apéro. Die Talfahrt über Tiefenbach nach Realp genossen wir besonders, befuhren wir doch die bekannte Steffenbachbrücke und durch die drei Tunnel Alt Senntumstafel.

In Realp war Schluss unserer Dampfbahnfahrt, jetzt musste der Hunger gestillt werden. Wir wechselten zur Wagenremise, wo nebst einem grossen Salatbuffet vom Grill diverse Köstlichkeiten abgeholt werden konnten. Mit einem Dankeschön verabschiedeten sich meine Gäste und machten sich auf den Heimweg.

Der Stiftungsrat bedankt sich bei Bruno Rütli für die langjährige Organisation des Ausflugs der SFB Wettbewerbsgewinner!

## Sanierung Reussohlen-Bauwerke

*Liebe Dampfbaufreunde*

*Wir sind noch nicht am Ziel. Eine Unterstützung ist nach wie vor notwendig.*

*Die grobe Kostenschätzung der Reussohlen Objekte - Realp bis Station Furka - ergab für die nächsten 10 Jahre einen Finanzbedarf von CHF 2.1 Millionen. Davon sind etwa CHF 800'000 kurzfristig notwendig, um die Objekte mit der Priorität hoch und dringend zu sanieren.*

*In diesem Jahr wird die Stützmauer 14.115 für CHF 124'000 saniert. Anschliessend folgt die Stützmauer 14.108 für CHF 350'000. Interessierte können die Projektunterlagen beim Präsidenten bestellen.*

*Herzlichen Dank allen Personen, die uns bereits mit einer Spende für die Furkareuss-Projekte unterstützt haben. Für uns ist jede Spende wichtig, die uns erlaubt das historische Kulturgut der Nachwelt zu erhalten.*

*Peter Riedwyl, Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke*

### Aus der SFB

## Millionenspende für die Stiftung Furka-Bergstrecke

Von Peter Riedwyl, Stiftungsratspräsident

*Erneut hat ein verstorbenes, langjähriges Mitglied vom SFB Gönnerclub in seinem Testament die SFB als Haupterin eingesetzt.*

Hans Ulrich Würigler hat seit 2006 die Stiftung Furka-Bergstrecke grosszügig unterstützt und an den Gönnervents teilgenommen. In der ersten Fassung des Testaments war für die SFB ein Legat von CHF 200'000 vorgesehen. Im Jahr 2016 ergänzte er sein Testament und setzte die SFB als Haupterin ein.

Nachruf auf Hans Ulrich Würigler  
(Von seiner Nichte Sylvia Gasser-Bierter)

Hans Ulrich Würigler wurde am 2. April 1925 in Zürich geboren. Er wuchs zusammen mit einer älteren Schwester und einem älteren Bruder in Wallisellen auf. Sein Vater war Bahnangestellter und später Stationsvorstand in Effretikon. Dort wurde wohl seine Liebe zur Bahn geweckt. Seine Mutter besorgte den Haushalt. Nach der Matura studierte er an der ETH in Zürich Elektrotechnik und Maschinenbau.

Mehrere Jahre arbeitete er bei der Maschinenfabrik Oerlikon und später bei Brown Boveri in Baden. Diese ermöglichte ihm einen dreijährigen Auslandsaufenthalt in Indonesien. Nach der Rückkehr wohnte er bis zu seinem Tod in Zürich-Oerlikon, wo er sehr verwurzelt war.

Das Reisen in fremde Länder war seine grosse Leidenschaft. Auf einem Trekking in Nepal lernte er auch seine Partnerin, eine Tessinerin kennen. Gemeinsam bereisten sie viele Länder in Südamerika und Afrika.

Als aktives SAC-Mitglied unternahm er bis ins hohe Alter viele Berg- und Skitouren. Er und seine Partnerin waren oft wandernd unterwegs und übernachteten in SAC-Hütten. Ein wichtiges Hobby von ihm war das Schachspiel. Er war Mitglied in zwei Schachclubs und nahm an etlichen Meisterschaften teil.

Hans Ulrich Würigler war sehr grosszügig gegenüber sozialen Institutionen. Er spendete regelmässig an zahlreiche Hilfswerke und begünstigte viele davon in seinem Testament. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke war ihm ein grosses Anliegen. Regelmässig fuhr er mit der DFB und besuchte

wohl alle Aktionärsversammlungen. Die Einladungen zu den Gönner-Anlässen nahm er selbstverständlich wahr und genoss diese. Er setzte die Furka-Dampfbahn als Haupterin ein.

Seine Krebserkrankung und sein hohes Alter schwächten ihn zunehmend, so dass Ende 2019 ein Eintritt in ein Pflegeheim unumgänglich wurde. Er verstarb am 10. Februar 2020 im 95. Altersjahr.

Der Stiftungsrat dankt Hans Ulrich Würigler selig für seine grosse Spende zur Erhaltung der Dampfbahn an der Furka.

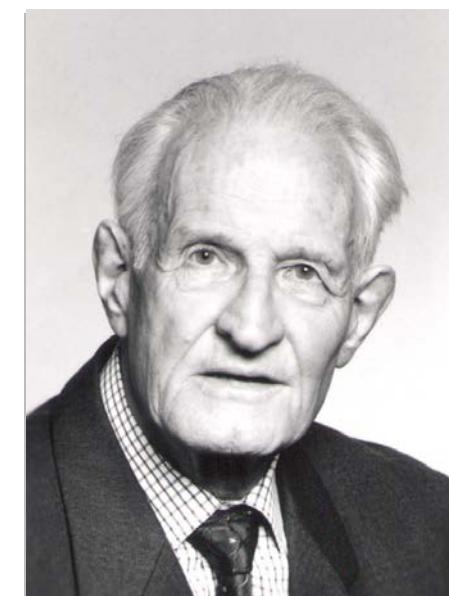


Foto zvg:  
Hans Ulrich Würigler (1925-2020)





## Vereinsversammlung 2022

# Fünf Jahre Dampflokkfreunde

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien DLF

*Pünktlich zum kleinen, fünfjährigen Jubiläum konnte die Vereinsversammlung wieder mit Präsenz durchgeführt werden. Erfreulicherweise folgten 55 Mitglieder der Einladung in die Dampflokkwerkstätte Uzwil. Natürlich war man auch gespannt auf den Revisionsfortschritt an der HG 4/4 708.*

Präsident Urs Züllig begrüßte die Anwesenden zur Vereinsversammlung und führte zügig durch die statuarischen Geschäfte. Der Verein kann auf ein erfolgreiches Jahr 2021 zurückblicken, konnten doch dank professionellem Fundraising und grosszügigen Spendern nicht nur das Sammelziel für die Hauptrevision der HG 3/4 Nr. 1 erreicht bzw. übertrafen, sondern auch substantielle freie Mittel für weitere Aufgaben generiert werden. Die Dampflokkfreunde werden u.a. das Patronat für die Mittelbeschaffung für die Revision der Lok HG 2/3 Nr. 7 übernehmen.



### Zwei Verdankungen

Bevor es zur Wahl der Funktionsträger kam, galt es noch zwei verdiente Personen zu verabschieden. Der Kassier und Mitgliederverantwortliche Anton Scheiwiler hat den Rücktritt aus dem Vorstand eingereicht. Mit Dankesworten und einem Präsent wurde er durch den Präsidenten verabschiedet. Aufgrund eines fehlenden Ersatzes hat er sich erfreulicherweise dazu bereit erklärt, die Funktion ohne Vorstandszugehörigkeit übergangsmässig weiter auszuüben.

Ein weiterer grosser Dank ging durch den Vizepräsidenten Hans Siegwart an Peter Bernhard für seine geleistete Arbeit als Gründungspräsident. Da die letztjährige Versammlung nur schriftlich stattfinden konnte, war es dem Vorstand wichtig, die Verdankung dieses Jahr in gebührendem Rahmen nachzuholen.

Bei den Wahlen wurden der gesamte Vorstand, der Präsident sowie die Revisoren einstimmig im Amt bestätigt. Abschliessend gab Markus Staubli einen bebilderten Einblick in die aktuellen Arbeiten der Dampflokkwerkstätte. Andreas Huwiler beschloss den offiziellen Teil der Versammlung mit einem kurzen Ausblick auf die wichtigsten Termine und Ereignisse im Jahr 2022.

Anschliessend an die Versammlung konnten bei einem kleinen Apéro die Geselligkeit gepflegt, Ideen ausgetauscht und die laufenden Arbeiten an der HG 4/4 708 bestaunt werden. Kurz vorher war der Kessel zum ersten Mal auf die Lok aufgesetzt worden.

Wir danken allen Mitgliedern und Spendern für ihre Unterstützung der Dampflokkomotiven der Furka-Bergstrecke und der dazu erforderlichen Infrastruktur.



Fotos von  
Andreas Huwiler:

Die gut besuchte  
Versammlung in  
Gesellschaft der HG  
4/4 708

Verdankung Peter  
Bernhard

Verabschiedung Anton  
Schiwiler

## Aus der Werkstätte Uzwil

# Ein fast neuer Stehkessel für die zweite HG 4/4

Von Jakob Knöpfel, Projektleiter HG 4/4

*Die Revisions-Arbeiten an der Dampflokk HG 4/4 708 schreiten im geplanten Rahmen voran. Die meisten Arbeitsstunden wurden dieses Jahr für die Aufarbeitung des Kessels geleistet.*

Wie erwartet, hat sich die Herstellung des fast neuen Stehkessels im Detail als sehr aufwändig und anspruchsvoll gezeigt. Vor allem das passgenaue Richten der Stehkesselrückwand, die aus einem 15 mm dicken Blech in einem Gesenk gepresst wurde, war eine Herausforderung. Grund dafür war, dass die Firma, die das Kuppelteil hergestellt hat, für ein solches Stück nur eine Genauigkeit von +/- 4 mm garantieren konnte.

### In Vietnam stark beschädigt

Die Lokomotive 708 muss während ihrer Zeit in Vietnam eine schwere Havarie erlitten haben. Spuren davon waren am Rahmen und vor allem am Kessel zu sehen. Bei der Wiederinstandstellung des Kessels wurden damals Schweissarbeiten ausgeführt, die nach heutigen Vorstellungen nicht über jeden Zweifel erhaben sind.

Vor allem fehlen uns jegliche Dokumente über die in Vietnam ausgeführten Reparaturarbeiten. Diese sind bei Schweissarbeiten an Kesseln für eine Betriebs-Genehmigung zwingend erforderlich. Entsprechend mussten die Türwand und der Stehkessel-Mantel ersetzt werden. Die weniger aufwändigen Reparaturarbeiten am Kessel von Lok 704 waren der Hauptgrund, warum diese Lok als erster Vierkuppler revidiert wurde. Der Kessel von Lok 708 ist inzwischen soweit fertig genietet und angepasst, dass nun die neue Kupfer-Feuerbüchse und anschliessend die Rohre eingebaut werden können.

Die Arbeiten für das Oberteil des Führerhauses sind ebenfalls weit fortgeschritten. Damit wird der Weg frei, um mit den Reinigungs- und Vorbearbeitungsarbeiten für die Lackierung zu starten. Ebenfalls intensiv wird am Triebwerk der Adhäsion gearbeitet. Das Triebwerk für den Zahnradantrieb hingegen ist fertig montiert. Im Weiteren sind die Kupferleitungen für die Zentralschmierung der beiden Dampfmaschinen, sowie die Leitungen der Vakuumbremse in Arbeit.

### Wasserkran revidiert

Neben den Arbeiten an der Lok 708 wurden, wie jeden Winter, auch letzten Winter diverse Teile, für die in Realp stehenden Dampf- und Diesel-Fahrzeuge erstellt oder überholt. Weiter wurde zum 30-jährigen Jubiläum der Betriebs-

eröffnung Realp – Tiefenbach der schon einige Jahre in der Dampflokkwerkstätte Uzwil am Lager liegende historische Wasserkran für Tiefenbach revidiert und montiert. Dieser Original Furka-Oberalp-Wasserkran soll gemäss Aussagen auf der Station Oberalp im Betrieb gewesen sein.



Fotos von  
Hans Siegwart:

Blick von unten in den  
neuen fertig genieteten  
Stehkessel



Am Führerhaus-Oberteil  
werden Befestigungslöcher  
auf Passgenauigkeit zum  
Wasser- und Kohlenkasten  
geprüft.

Der Kessel wird zur  
Überprüfung und  
Regulierung der Befestigung-  
und Auflagepunkte erstmals  
auf den Rahmen gehoben.







## Pfadi Bundeslager

# Eindrückliches BuLa 2022 im Obergoms

Von Ruedi (Text) und Thomas (Bilder) Traub

*Kaum jemand Aussenstehender hätte gedacht, dass ein Lager mit 30'000 Teilnehmern und nahezu 28'000 Besuchern im abgelegenen Gebirgstal auf so wenig Platz einfach perfekt gelingen kann.*

Praktisch im 15-Minuten Takt brachten Züge der Matterhorn Gotthard Bahn aus Brig und Andermatt respektive Göschenen zu Lagerbeginn um die 30'000 Pfadis auf den Lagerplatz in Ulrichen. Auch Postauto fuhren die Jugendlichen aus Brig, Göschenen, Airolo und Meiringen mit über 140 Bussen ins Obergoms. An den Besuchstagen und bei der Abreise waren wieder hunderte Sonderzüge und Busse im Einsatz.

Beim Erkunden der Lagergeländes wurde man überwältigt von den teils grandiosen Lagerbauten aus Holz. Aussichtstürme wurden erschaffen, unglaublich hoch. Ganze Zeltstätten entstanden, teils mehrere Meter über Boden schwebend. Und besonders aufgefallen ist die gelöste und fröhliche Stimmung. Trotz Müdigkeit, welche den meisten ins Gesicht geschrieben stand. Es scheint schön zu sein, Teil dieses nur alle 14 Jahre stattfindenden Lagers der Schweizer Pfadfinder zu sein.

Aufgrund der Grösse, wurde für dieses Lager eine eigene Infrastruktur erschaffen. Die Migros (gleichzeitig auch eine von drei Hauptsponsoren) belieferte vor Ort mit einem riesigen Logistikzentrum die Pfadis mit allem Nötigem. Für die Sicherheit sorgten eine eigene Feuerwehr mit Löschfahrzeugen, welche in einem der ehemaligen Flugzeughangars in Ulrichen stationiert wurden.

Hinzu kamen angemietete Sanitätsfahrzeuge und die Kantonspolizei Wallis, die auf dem Lagergelände mit einem provisorischen Polizeiposten und 30 Personen präsent war. Dies auch mehrheitlich mit Polizeiaspiranten. Für den Notfall war das Militär im Rahmen von Wiederholungskursen mit einem Feldlazarett vor Ort. Der Zivilschutz übernahm weitere Aufgaben. Übrigens: Die aus Schweizer Armeeblichen geknüpften Sarasanis (Grosszelte) würden jeweils bei Sturmwarnung durch die Pfadis eingefaltet und gesichert.

Ein Höhepunkt war die 1. August-Feier mit einem Konzert der Band Hecht. Es gab auch ein Lagerradio.



Fotos von  
Thomas Traub:

Eigens für das Ein- und Aussteigen wurden in Ulrichen Treppen erstellt

Ein Zug der MGBahn bei einem Lagerturm

Blick aus dem Zug auf die Zeltstadt mit einem Sarasani in der Mitte

## Nachrufe

# Verdiente Mitglieder sind nicht mehr



**Hermann Stamm-Kaufmann**  
(6. August 1938 – 26. Mai 2022)

Die Furka-Dampfbahn-Familie trauert um Hermann Stamm. Mit seiner Begeisterung als Baugruppenleiter der VFB Sektion Bern hat er im Denken, Planen, Mittel beschaffen und persönlichem Zupacken der Dampfbahn grosse Dienste erwiesen. Als Bauexperte, Zimmermann und Spezialist für Betonschalungen brachte er ein riesiges Expertenwissen mit. Sein Tun wollen wir als grosses Vorbild weiterleben.

Drei bedeutende Werke für die Furka-Dampfbahn zählen zu seiner Hinterlassenschaft: Zuerst das Dienstgebäude in Oberwald im massiven Chaltstil mit Holzschindeldach. Zur Mitfinanzierung hat Hermanns Ehefrau Ruth mit hunderten von selbstgebackenen Änigüezimedaillons grossartiges beigetragen. Ein zweites grösseres Furka-Projekt war die Aufstockung des Sanitärtraktes bei der Lokremise Realp. Und dann ging er auch beim Start zur Sanierung der Lokremise für die Berner Projektgruppe voran.

Schlendrian konnte er nicht ausstehen. Hermann war aber sehr freundschaftlich und mit Herzblut engagiert. Grösste Freude bereitete es ihm, die Tradition der Zimmerleute fortzuleben und der Nachwelt zu erhalten, oder mit Enkelkindern mit der historischen Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu fahren.

Möge Hermann in Frieden ruhen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Für die VFB Sektion Bern, der Präsident Theo Bögeholz



**Matthias Knecht**  
(29.05.1969 – 17.04.2022)

Matthias Knecht ist am 17. April 2022 unerwartet im Alter von erst 53 Jahren verstorben. Seit dem Jahr 2012 hat er sich in verschiedenen Funktionen in der DFB Abteilung Bau für unsere Bahnstrecke eingesetzt, unter anderem als Maschinist auf Baumaschinen und bei der Schneeräumung. Als Kenner der Maschinenparks der Gleisbauunternehmungen gelang es ihm immer wieder, wertvolle Unterstützungen für die DFB in die Wege zu leiten.

Wir werden Matthias ein ehrendes Andenken bewahren.

Manfred Willi





## Die Dampfbahn-Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Einfach  
einscannen &  
mehr erfahren!



### Mitfahren

2022 verkehren die Dampfzüge vom 23. Juni bis 25. September jeweils von Donnerstag bis Sonntag. Auskunft und Reservierung beim Reisedienst, Postfach 1, 3998 Reckingen VS, über [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch) oder E-Mail: [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)

### Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört, unterstützt mit dem Jahresbeitrag (CHF 60 für Einzelmitglieder und CHF 90 für Familien resp. Ehepaare) die Dampfbahn und arbeitet nach Möglichkeit vor Ort mit, sei es anlässlich von Bauwochen der Sektionen, in der Wagenwerkstätte Aarau oder als 'Froni' im Zug und überall dort, wo zupackende Hände benötigt werden. Vereinsmitglieder geniessen zudem einen Rabatt von 20 Prozent auf den Fahrpreisen, erhalten das viermal jährlich erscheinende Heft «Dampf an der Furka», profitieren von attraktiven Aktionen und Anlässen der 21 VFB-Sektionen und können den "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)

### Dampflokomotiv werden

Es bestehen drei Möglichkeiten, um die Dampflokomotiven sowie die Dampflokom-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](http://www.dfb.ch)

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

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige, steuerbefreite Stiftung. Sie können Ihre nachgewiesene Spende in der Schweiz in Ihrer Steuererklärung als Abzug geltend machen. Für Spenden ab CHF 100 wird eine Spendenbescheinigung zugestellt. Wer CHF 2000 und mehr spendet, wird für ein Jahr Mitglied im SFB Gönnerclub und zu einem Gönnerevent mit Begleitung eingeladen.

*Spendenkonto Schweiz (auch für Trauerspenden, jede Spende wird verdankt):*

Stiftung Furka-Bergstrecke  
CH-3988 Obergesteln  
IBAN: CH11 0900 0000 6029 3080 2 // PC 60-293080-2  
PostFinance AG, 3030 Bern

*Spendenkonto Deutschland:*

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

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuerminderung 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

### 9-Seen-Wanderung

## Wanderung mit Sicht auf Berg und Tal

Von Ruedi Traub und Günther Schneider (Fotos)

*Die Neunseenwanderung kann man nicht gut in einem Tag bewältigen. Da die einzelnen Seen weit auseinanderliegen, stückelt man die Wanderung.*

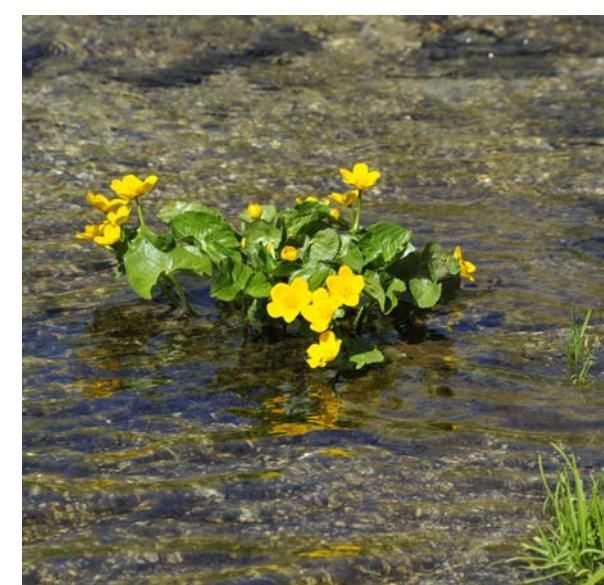
Dieses Mal fahren wir mit dem Postauto auf den Grimselpass, dann wandern wir vom Totensee über den Jostsee zum Rundsee und steigen nach Obergesteln ab. Der Weg vom Rundsee ist in Arbeit, aber es ist eine Umgehung signalisiert. Die ganze Wanderung dauert >4,5 Std. (T2). Der Totensee (2160 m) heisst offenbar darum so, weil vor rund 800 Jahren Soldaten des Heeres von Herzog Berchtold V. von Zähringen von den Wallisern in den See getrieben worden seien. Zudem sind vor gut 200 Jahren Soldaten von Napoleon beim See verstorben.

Ursprünglich floss das Wasser aus dem See in die Rhone und ins Mittelmeer. Einige Jahre wurde es für den Betrieb eines der Kleinwasserkraftwerke in Gletsch benutzt. Die Kraftwerke Oberhasli (KWO) erstellten 1950 aber eine kleine Staumauer am Südostufer des Sees, sodass das Wasser in den Grimsel-Stausee geleitet werden konnte. Für die Wasserrechte am Totensee entrichtete die KWO in der Folge Strom für die Hotelsiedlung Gletsch.

Der Abstieg vom Rundsee (2475 m) nach Obergesteln (1354 m) kann man verschieden gestalten, aber es sind doch immerhin mehr als 1000 Höhenmeter. Variante: Beim Rundsee wenden und wieder zum Grimselpass zurück.

Auf dem Grimselpass kann man mit Kaffee und Kuchen starten, in Obergesteln gibt es einige Restaurants.

Internet: <https://www.goms.ch/tour/9-seen-weg>



Fotos von  
Günther Schneider:

Der Totensee auf dem  
Grimselpass

Der Jostsee

Sumpfdotterblumen  
im Rundsee





## Das Rollmaterial der Dampfbahn Furka-Bergstrecke – Teil 2

# Die BFD-Dampflokomotiven HG 3/4 1 bis 10

Von Theo Stolz, Verwaltungsrat der DFB AG

Die Artikelserie zum historischen Rollmaterial der DFB geht nach den Dampflokomotiven der VZ mit jenen der ersten Furka-Bahn weiter.

Für den Betrieb der Strecke Brig – Furka – Disentis bestellte die gleichnamige Bahn bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur zehn kombinierte Adhäsions- und Zahnradlokomotiven. Diese wurden 1913 und 1914 geliefert.

Die vier 1913 übergebenen Lokomotiven dienten dem Bahnbau, der aber wegen dem ersten Weltkrieg nicht fertiggestellt wurde. Mit dem Konkurs der BFD im Jahre 1923 gingen die zehn Lokomotiven in den Besitz der Furka – Oberalp-Bahn über, die den Betrieb auf der Gesamtstrecke ab 1926 aufnahm. Obwohl noch nicht mit der VZ direkt verbunden, wurden für den Bau der Heissdampf-Vierzylinderverbund-Lokomotiven die Normalien dieser Bahn übernommen, um in Zukunft durchgehende Wagen verkehren zu lassen. Die Lokomotiven wurden so ausgelegt, dass sie auf der ganzen Strecke immer Kamin voraus verkehren konnten, was wegen den Neigungen von bis zu 110 ‰ einen betrieblichen Vorteil brachte. Dazu musste die Feuerbüchsendecke gegen hinten abfallend ausgeführt werden.

Wegen den vier Zylindern wurde die Lokomotive mit einem Aussenrahmen ausgerüstet. Um die Leistung zu steigern, erhielt der Kessel einen Schmidt-Überhitzer. Die Leistung der Lok beträgt 600 PS. Auf den Adhäsionsstrecken kommen nur die beiden aussenliegenden Adhäsionszylinder zum Einsatz und treiben die mittlere Kuppelachse an. Die beiden anderen Achsen werden über die Kuppelstangen und Hall'sche Kurbeln angetrieben. Auf den Zahnstangenabschnitten treiben zusätzlich die beiden innenliegenden Zylinder den doppelten Zahnradantrieb an. Diese sind in einem Zahnradwagen gelagert.

### Hilfsregulator für Antriebssynchronisation

Bei einer Zahnstangeneinfahrt muss das Zahnradtriebwerk mit dem Adhäsionstriebwerk synchronisiert werden, damit es nicht zu unzulässigen Beanspruchungen der Einfahrzahnstange kommt. Dazu gibt es einen Hilfsregulator.

Um die Zylinderblöcke einfacher fertigen zu können, sind jeweils ein Adhäsions- und ein Zahnradzylinder als Block gemeinsam gegossen worden. Der rechte und linke Zylinderblock sind mittig zusammenschraubt. Die Zylinder sind horizontal eingebaut. Die Umsteuerung erfolgt mit Kolbenschieber. Der Abdampf der Adhäsionszylinder wird in den Zahnradzylinder ein zweites Mal entspannt. Die Steuerung der Adhäsionszylinder erfolgt mittels einer Walschaert-Steuerung und die der Zahnradzylinder aus Platzgründen mit einer Joy-Steuerung. Als Sicherheitsventil dienen auf dem Kessel zwei Popp-Ventile. Die Federn der Adhäsionsachsen sind über Hebel miteinander verbunden. Die Adhäsionsbremse wirkt mittels der hinten am Rahmen eingebauten Vakuumzylinder mit je einem Bremsklotz auf alle Triebräder. Die beiden Zahnradbremssysteme sind auf den beiden Zahnradachsen als unabhängige, handbetätigte Bandbremsen ausgeführt. Bei Talfahrt wirkt die verschleissfreie Gegendruckbremse System Riggenbach.

Die Lokomotive hat eine maximale Anhängelast von 60 Tonnen in der Maximalsteigung von 110 ‰ und fährt damit mit maximal 14 km/h bergwärts. Auf den Adhäsionsabschnitten mit 25 ‰ Steigung erreicht der gleiche Zug 40 km/h.

Mit der Elektrifikation der FO im Jahre 1941 begann der Verkauf der Dampflokomotiven. Die noch bei der FO verbliebenen Lokomotiven wurden für den Abbau und Aufbau der Fahrleitung zwischen Oberwald und Realp sowie für die Schneeräumung eingesetzt. Die Ablieferung der beiden HGm 4/4 61 und 62 im Jahr 1968 erlaubte es definitiv, die letzten Dampflokomotiven auszumustern.

### Die Einzelhistorien

- Nr. 1 1947 nach Indochina (Vietnam); 1990 Rückführung und Revision in Meiningen; 1993 Einsatz bei DFB; ab 2023 Hauptrevision in Uzwil
- Nr. 2 1947 nach Indochina (Vietnam); 1990 Rückführung von Komponenten in die Schweiz als Ersatzteile
- Nr. 3 1969 an Blonay – Chamby (Museumsbahn)
- Nr. 4 1956 bis 1959 Rangierlok bei RhB; 1972 Abstellung; 1990 – 1997 Einsatz als Adhäsionslokomotive für Sonderfahrten im Goms; 1998 – 2006 Revision in Chur; 2006 Einsatz bei DFB; 2010 an DFB abgegeben
- Nr. 5 1959 Abstellung und 1968 Abbruch
- Nr. 6 1941 an MOB (Kriegsreserve); 1946 nach Frankreich (Strecke Grenoble – Bourg-d'Oisans); 1952 durch Diesellokomotiven abgelöst und abgebrochen
- Nr. 7 1941 an BAM; 1947 nach Frankreich (Strecke Grenoble – Bourg-d'Oisans); 1952 durch Diesellokomotiven abgelöst und abgebrochen
- Nr. 8 1947 nach Indochina (Vietnam); 1990 Rückführung von Komponenten in die Schweiz als Ersatzteile
- Nr. 9 1947 nach Indochina (Vietnam); 1990 Rückführung und Revision in Meiningen; 1993 Einsatz bei DFB als HG 3/4 2; 1999 in HG 3/4 9 umgezeichnet.
- Nr. 10 1965 durch eine Lawine zwischen Gletsch und Muttbach-Belvedere zerstört.

	HG 3/4 1 – 4	HG 3/4 5 – 10
Hersteller	SLM	SLM
Baujahr	1913	1914
Fabriknummern	2315 – 2318	2414 – 2420
Trieb- / Lauf- / Zahnrad Durchmesser	910 / 600 / 688	mm
Zylinderdurchmesser A – Z / Kolbenhub A – Z	420 / 560 / 480 / 450	mm
Leer- / Dienst- / Adhäsionsmasse	34,0 / 42,0 / 36,0	t
Rost- / Heizfläche total / Überhitzer	1,4 / 83,8 / 17,2	m <sup>2</sup>
Kesseldruck	14	Atm.
Kohlevorrat / Wasservorrat	1,2 / 3,2	t / m <sup>3</sup>
Achsstand fest / total	2,00 / 5,325	m
Länge über Puffer / max. Höhe / max. Breite	8,75 / 3,62 / 2,70	m
Höchstgeschwindigkeit Adhäsion / Zahnrad	45 / 20	km/h



Fotos von Theo Stolz:

DFB HG 3/4 1 am  
05.09.2009 in  
Muttbach-Belvedere.

BC HG 3/4 3 am  
15.09.2018 in Blonay.

DFB HG 3/4 4 am  
28.10.2006 in Intervaz.

DFB HG 3/4 9 am  
15.08.2020 in Realp.





## Assemblée générale de la SA du train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka

# Le train à vapeur de la Furka pour la cinquième année consécutive dans les chiffres noirs

De Mark Theiler, médias DFB SA, texte traduit par Claude am Rhyn

*Malgré les circonstances défavorables de l'année dernière, le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka a terminé l'exercice 2021 dans les chiffres noirs pour la 5ème année consécutive. Le bénéfice s'élève à environ CHF 30'000 comme cela a été communiqué lors de l'assemblée générale du DFB SA qui s'est tenue le 25 juin à Andermatt.*

Le bénéfice annuel est trois fois supérieur à celui de 2020. Le chiffre d'affaires réalisé en 2021 dans les domaines des voyages et de la gastronomie avoisine 1,2 millions de francs. Une somme à peu près équivalente a été récoltée sous forme de contributions de l'Association de la ligne sommitale de la Furka et de dons. La Fondation et l'Association ont financé des projets pour près d'un million de francs.

En mars de cette année, CHF 200'000 du crédit Covid de CHF 405'000 obtenu en 2021 ont déjà été remboursés; si l'exploitation continue à bien fonctionner, le solde de ce crédit sera remboursé à la fin de cet été.

L'année passée, notre train à vapeur a transporté 22'721 passagers, soit environ 4'500 de plus qu'en 2020. Le DFB n'a toutefois pas atteint le nombre des 30'000 voyageurs qu'il transportait chaque année avant la pandémie. Les voyageurs sont le pilier central de l'exploitation du DFB. Sans ceux-ci, il n'y a pas de chiffre d'affaires provenant de l'exploitation du transport, a déclaré Ernst Künzli, président du conseil d'administration lors de l'assemblée générale.

### Davantage de recettes grâce aux activités annexes

Selon M. Künzli, la part des activités annexes (gastronomie, souvenirs) devient toujours plus importante. Le rapport annuel livre des données intéressantes à ce sujet. Le montant moyen dépensé par passager s'élevait à CHF 43 en 2019, à CHF 53 en 2020 et maintenant à CHF 60 en 2021.

L'année écoulée, ce ne sont pas moins de 432 convois de la ligne sommitale de la Furka qui ont circulé, ceci malgré les interruptions ou annulations dues aux dommages causés par les intempéries. Cela représente 67 trains de plus que l'année précédente. Les locomotives à vapeur ont parcouru 4'197 kilomètres, ce qui représente un léger recul par rapport à l'année précédente. Les deux HG 3/4 portant les numéros 4 et 9 ont réalisé leur meilleure prestation en parcourant environ 1'300 kilomètres chacune.

Selon Josef Hamburger, le directeur général, de gros travaux sont planifiés pour cette année, sur les voies mais également en dehors. Depuis le début de la saison, fin juin, le bistrot est en service à la gare DFB à Realp.

### Magnifique salle de concerts

Après deux assemblées générales virtuelles en 2020 et 2021, les actionnaires ont à nouveau pu se rencontrer. L'assemblée s'est déroulée dans le très bel Andermatt Concert Hall dans l'enceinte de l'hôtel Radisson. Une assemblée du PLR suisse se tenait également à la même date dans cette salle polyvalente.

Peter F. Amacher de Beinwil am See (Argovie) a nouvellement été élu en remplacement de Walter Knobloch qui a pris sa retraite après 11 ans d'activités. Les autres membres ont été réélus globalement pour un nouveau mandat de 3 ans.

Dans son message de bienvenue, Urban Camenzind, directeur de l'économie publique uranaise, a affirmé que le tourisme s'est considérablement développé au cours des dernières années dans le canton d'Uri. Le chemin de fer à vapeur serait un vecteur important pour le tourisme de ce canton.

170 actionnaires ont pris part à l'assemblée générale. Ils constituaient 50'343 suffrages d'actions, soit 17.19% des actions émises. 50'066 autres suffrages d'actions ont été représentés au cours de cette assemblée générale.

Photo de Beat Moser:

L'assemblée générale à l'Andermatt Concert Hall



## Le DFB propose sa classe Premium

# Se laisser gâter avant, pendant et après le voyage en vapeur

De Mark Theiler, Media DFB SA, texte traduit par François Martin

*Les compagnies aériennes offrent à leurs clients et clientes une 1e classe, ou une Business Class, le Dampfbahn Furka-Bergstrecke nomme son offre de haut niveau «Classe Premium». Introduite à la saison 2022, la nouvelle offre luxueuse jouit d'une grande faveur.*

Selon Karl Reichenbach, directeur des ventes, le nouveau produit a très bien démarré. Il s'attendait, pour toute la saison, à quelque 100 réservations. A fin juillet déjà, sans publicité spéciale, un tiers des 660 places disponibles pour la saison étaient déjà vendues.

Dans quelques trains, les 6 places Premium ne suffisaient pas. Dans ces cas-là, les 12 places de 1e classe du même wagon ont été transformées en places Premium - par l'adjonction de petites tables, augmentant l'offre Premium à un total de 18 places.

### Service du début à la fin

L'événement de luxe débute avant l'embarquement, dans le nouveau Bistrot de Realp. A des places réservées, du café et des croissants sont servis aux hôtes Premium.

Une fois installés sur un des six sièges luxueux du compartiment Premium, les gâteries continuent. Un serveur affecté aux hôtes Premium et de 1e classe leur sert un apéro de bienvenue et, pendant le voyage, diverses spécialités des cantons du Valais et d'Uri.

A la fin de ce voyage de luxe dans le style des années 1930, le DFB remet à ses voyageurs Premium un petit souvenir, et leur sert un apéro d'adieu.

### Hôtes et hôtesse spécialisés

Les huit hôtes et hôtesse, qui interviennent à tour de rôle, portent un uniforme spécial qui les distingue du personnel habituel. L'un d'eux est Reto Rüfenacht. La tâche est très intéressante, dit-il, mais exigeante.

Servir mets et boissons n'est pas toujours facile, car le train tremble et secoue. A quoi s'ajoutent les services avant et après, aux stations et à la Furka. Mais Rüfenacht constate que le service dépasse de loin les attentes des voyageurs.

### Une œuvre de l'atelier à wagons d'Aarau

L'introduction de la classe Premium a été rendue possible par la transformation de l'AB 4421 par l'atelier d'Aarau. Le wagon à 4 essieux, construit en 1906 pour le Viège-Zermatt, était à l'origine un wagon de 2e classe. Il a été transformé en 1937 en un confortable wagon à 3 classes pour le Glacier Express.

Le wagon est devenu en 2018 propriété du DFB, et a été dès 2019 révisé et transformé à Aarau. Le compartiment Premium, au milieu de la voiture, est plaqué de bois de noyer noble, et partiellement décoré de marqueterie. Des décorations gravées ornent aussi les vitres séparant la classe Premium de la 1e classe.



Informations et réservations sous <https://www.dfb.ch/de/stories/premium-klasse-buchen>



Photos de Mark Theiler:

La classe Premium du DFB dans l'AB 4421

Les hôtes se sentent visiblement bien





De l'atelier d'Uzwil

## Une chaudière sur pied presque neuve pour la deuxième HG 4/4

De Jakob Knöpfel, chef de projet HG 4/4, texte traduit par Hans Maurer

*Les travaux de révision de la HG 4/4 708 avancent selon le plan prévu. La plupart des heures de travail ont été consacrées cette année à la remise en état de la chaudière.*

La fabrication de la presque nouvelle chaudière sur pied s'est montrée, comme prévu, très complexe et exigeante. En particulier, l'alignement précis de la paroi arrière de la chaudière sur pied, qui a été pressée dans un moule à l'aide d'une tôle de 15 mm d'épaisseur, a présenté un défi. La raison de cette difficulté était due au fait que l'entreprise qui a fabriqué la pièce emboutie ne pouvait garantir pour une telle pièce qu'une précision de plus ou moins 4 mm.

### Fortement endommagée au Vietnam

La locomotive 708 a dû passer à travers une grosse avarie pendant sa période de vie au Vietnam. Des traces de celle-ci étaient visibles sur le châssis, et plus particulièrement sur la chaudière. Lors de la remise en état de la chaudière, il a été constaté que des anciens travaux de soudure ont été effectués d'une façon qui ne correspond pas aux standards actuels.

Ce sont surtout tous les documents concernant les travaux effectués au Vietnam qui manquent. Ceux-ci sont cependant indispensables pour l'obtention d'un permis d'exploitation dès qu'il s'agit de travaux de soudure sur des chaudières. Par conséquent, la paroi de la porte et le revêtement de la chaudière sur pied ont dû être remplacés. Les travaux de réparation de la chaudière de la locomotive 704 avaient été moins exigeants. C'est la principale raison pour laquelle cette locomotive a été révisée en tant que première machine à quatre essieux moteurs. La chaudière de la locomotive 708 est désormais complètement rivée et ajustée. Elle peut maintenant recevoir la nouvelle boîte à feu en cuivre et ensuite l'installation des tuyaux.

Les travaux pour la partie supérieure de la cabine de conduite sont également bien avancés. Ainsi la voie est libre pour commencer les travaux de nettoyage et de préparation du laquage. Il en va de même pour les travaux de la traction à adhérence. Le moteur pour la roue à crémailière est déjà monté définitivement. En outre, les conduits en cuivre pour le graissage central des deux machines à vapeur, de même que les conduits pour le frein à vide d'air, sont en travail.

### La grue à eau révisée

Comme chaque hiver, et en plus des travaux sur la locomotive 708, plusieurs pièces pour les machines à vapeur ou diesel, stationnées à Realp, ont été fabriquées ou rénovées l'hiver dernier. En outre, et à l'occasion du trentième anniversaire de l'ouverture de l'exploitation entre Realp et Tiefenbach, la grue à eau historique, somnolant depuis quelques années dans l'atelier des locomotives d'Uzwil, a été révisée et remontée pour Tiefenbach. Selon certaines sources, cette grue à eau d'origine du Furka-Oberalp était en service à la station Oberalp.

Section Romandie

## Compte-rendu de la semaine de travail 2022 sur la ligne de la Furka.

Rédigé par HerrW Von Stadt.

*Elle s'est déroulée durant la semaine 28, du lundi 11 au samedi 16 juillet 2022 à Realp.*

Dimanche 10 juillet, vers 17 h 30 nous nous sommes retrouvés à Realp au nombre de huit pour la prise de contact traditionnelle. Deux collègues de la section Argovie se sont joints à nous.

Nous retrouvons donc cinq «anciens» qui sont : François Clavadetscher, Florian Wünsche qui est de retour parmi nous, Eugen Lindegger, Markus Zingg et votre serviteur. Les trois nouveaux sont : Jacques Comment, Christian Steiger et Denis Wünsche. Deux Fronis de la section Argovie ont travaillé avec nous : Peter Kyburz et Beat Sutter.

Nous sommes tous en résidence au Touristenlager du Gemeindehaus de Realp et répartis dans les dortoirs du bâtiment... À 18 h 00, nous sommes tous réunis à la salle de restauration du DFB et après le repas, le nouveau Chef des travaux, Pius Hodel, nous décrit par le menu ce que seront les travaux à exécuter. Ce sont bien entendu ceux énumérés sur le document expédié par Philippe le samedi 09.

### Trois Groupes

Nous serons constitués en trois groupes – un de quatre et deux de trois. Le groupe A est sur place car les travaux de coupe des végétaux commencent par l'espace de détente devant le local et se poursuit en direction de la gare du DFB, pour continuer ensuite jusqu'au pont de Wilerbrücke. Groupe B, travail de nettoyage des caniveaux à partir de Muttbach Belvédère en direction de Gletsch. Groupe C travail de nettoyage des caniveaux, station Furka.

À 17 h 30 ce lundi 11, le colonel Pius Hodel nous a réunis pour voir si tout allait bien en cette fin de première journée, compte tenu du temps chaud. Nous l'avons rassuré, tout allait bien.

Le groupe (A) poursuit le nettoyage des végétaux le long de la Reuss en direction de Wilerbrücke avec une grosse intervention non loin du monument, poursuivie par le groupe B avec l'utilisation d'une épareuse conduite par Peter Kyburz le mardi et le mercredi.

Groupe B, épareuse avec Peter Kyburz sur la portion de voie avant le viaduc de Wilerbrücke. Groupe C suite du travail de nettoyage des caniveaux et construction de murs en pierre pour canaliser l'eau.

Le groupe (A) amputé de François appelé à d'autres tâches poursuit le nettoyage des végétaux à partir de Rhône-Quelle, avec une approche par voiture et une marche ensuite pour retrouver la ligne. Nous avons vu passer le groupe (C, vérifier) qui procède sous la conduite de Pius Hodel à un essai de suppression de la végétation sur la ligne par un passage à la vapeur au moyen d'un répartiteur thermique conçu localement...résultats à suivre...Repas de midi à quatre, (avec la cuisinière, mais oui !), dans la voiture restaurant d'Oberwald...

Groupe B, épareuse avec Peter Kyburz...nettoyage par le groupe. Groupe C, Demis et Florian participent à l'expérience de suppression de la végétation sur la voie grâce à un vaporisateur de chaleur construit sur place par Pius Hodel, et tracté par la loco N°9 qui l'alimente en vapeur.

Les trois groupes ont travaillé ensemble, à distance (A, B et C) le long de la ligne, le groupe (A) poursuit le nettoyage depuis le Pk 43,4 jusqu'au Pk 42,1, en ayant dépassé le viaduc de Lammen. Repas de midi à la «terrasse du restaurant DFB» à Oberwald...avec le groupe C. Poursuite l'après-midi en se rapprochant d'Oberwald.

### Fusion pour un désherbage

Fusion des trois groupes pour un désherbage en commun à partir du passage à niveau de Muttbach, jusqu'à proximité de la courbe avant le petit viaduc proche de l'accident de locomotive en 1965...interruption vers treize heures pour le déjeuner à Gletsch dans la remise, puis poursuite l'après-midi.

Pius Hodel nous remet, lors du repas du soir, le billet de transport pour un voyage sur la ligne en nous félicitant pour le travail accompli et souhaite nous revoir l'an prochain...

Samedi, comme nous avions très bien travaillé et reçu les félicitations de Pius Hodel, nous avons procédé au nettoyage des locaux du Touristenlager, sans activité en ligne. D'aucuns profitent de ce bel après-midi pour se plonger dans la petite et rafraîchissante Furkareuss...

Le soir raclette offerte par la Section avec Philippe Roux accompagné de Patrick des caves de vin Bruchez, ainsi que Philippe Roessinger qui nous ont rejoints. Au final, une belle semaine chaude, mais bien occupée, surtout par la végétation... À l'an prochain, si tout va bien!

Photos de Hans Siegwart:

La chaudière est posée pour la première fois sur le châssis pour le contrôle de la fixation et de l'ajustement des points de support



La précision des trous de fixation pour le passage sur le réservoir à eau et à charbon est contrôlée.



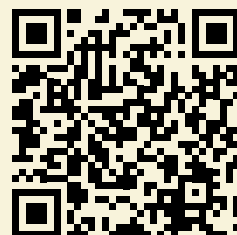




## Informationen zu den VFB Sektionen

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 10. – So 11. September 2022	Grossbahnfest Schinznach	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 1. Oktober 2022	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	076 393 78 39
So 2. – Fr 7. Oktober 2022	Furka-Arbeitswoche 4	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 15. Oktober 2022	Öffentlicher Rollout B 4231	Leo Müller	079 483 88 25

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

### Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer

#### Der B 4231 mausert sich Schritt für Schritt

Bereits sind alle Aussenbleche mit allen Deckleisten vom Spritzwerk zurück. Die Stirnbleche und auf einer Wagen-seite die Bleche zwischen den Fenstern sind montiert. Alle Klebbänder und Hilfsfolien für das Malen des Filets und der Beschriftung auf den grossen Blechen unter den Fenstern sind eingemessen und angedrückt. Nun kann das aufwändige Malen mit den drei Farben beginnen.

Im Bereich der Fenster sind alle Wasserschutzfolien eingespannt. Damit kann mit dem Einbau der Fensterscheiben und der Fenstergläser begonnen werden.

Weiter laufen die Arbeiten an der Dampfheizung, dem Zusammenbau der Bänke und der Gepäckablagen. Sehr aufwändig gestaltet sich die Revision der drei Türen, aber die Arbeiten machen gute Fortschritte. Genauso wird an den weiteren Einzelteilen gearbeitet wie den Lüftern, den

Fenstertischen, den Armlehnen usw.

Am Samstag, 15. Oktober, werden wir mit einer kleinen Roll-out-Feier in der Wagenwerkstatt den B 4231 verabschieden. Wir freuen uns, Interessierten den fertigen B 4231 vor der Ablieferung an die DFB zu zeigen. Details zu diesem Anlass finden Sie im Heft 3 der Sektionsnachrichten und auf unserer Homepage.

#### AB 4463

Bei beiden Drehgestellen wurde die Bremsanlage komplett ausgebaut. Viele Teile sind bereits entrostet oder sandgestrahlt und nach sorgfältiger Inspektion grundiert.

Plattformseitig wurde mit dem Aufbau der Geländer begonnen und der Batteriekasten ist bis auf wenige Beschläge fertig gebaut. Nur wenige Stahlteile konnten wiederverwendet werden.

Für den Aufbau des Bodens wurden die Längsbalken bearbeitet, alle Querbalken zugeschnitten und die neun Bodenplatten für den Einbau vorbereitet. Eine grössere Gruppe Lernende hat uns dabei unterstützt. Siehe dazu auch den separaten Bericht in diesem Heft.

### Aargauer Bauwoche 1 (8. – 13. Mai 2022)

Von Ruedi Tobler

Ein Schwerpunkt der Arbeiten war die Vorbereitung des Vorplatzes des neuen Bistros einschliesslich des Setzens der Sockel für die Sonnenschirme. Als erstes galt es, den Vietnamwagen zu verschieben und das Gleis einzukürzen, um den erforderlichen Platz zu schaffen. Darauf folgte das Planieren und Verdichten der Fläche. Für die grossen Sonnenschirme wurden die Fundamente gesetzt und mit dem Aufführen von Split war der Platz bereit für das Verlegen der Verbundsteine.

Zweiter Schwerpunkt war das Setzen eines neuen Schachtes für die Hauptwasserverteilung neben Gleis 3 als Ersatz für den bisherigen Schacht, der unter dem Gleis 3 lag, eine Arbeit, die mit viel Erdbewegung verbunden war.

Eine dritte Aufgabe war Mithilfe beim Auswintern der Station Oberwald. Unsere Truppe konnte einen wichtigen Beitrag zur Vorbereitung der Bahn für die neue Betriebsaison leisten.

### Freude herrscht – Werbeeinsätze sind wieder möglich

Von Harald Salzmann

Mit grosser Vorfreude planten wir unseren ersten Werbeeinsatz nach der Coronapause. Am 21. und 22. Mai konnten wir an der ersten Train-Expo in Birmensdorf teilnehmen. Dabei beeindruckten uns die ausserordentlich detailgetreuen Nachbildungen in den Spurweiten 0 und 1. Es waren an die 50 Aussteller mit grossen eindrücklichen Modellbahnanlagen und Händler anwesend. Sogar Modelbauer aus Frankreich fanden den Weg nach Birmensdorf!

Unser zweiter Werbeanlass führte uns zum „Tag der offenen Tore“ (ToT) vom 4. und 5. Mai im Bahnpark Brugg. Wir waren sehr gespannt auf unseren ersten Auftritt vor dieser imposanten Kulisse mit den vielen historischen Dampflokomotiven, Schneeschleudern und ehrwürdigen Elektroloks. Hier wehte der richtige Dampf- und Kohlegeruch früherer Zeiten!

Ein weiterer Anlass, der nach Redaktionsschluss dieses Heftes stattfand, stand mit dem dreitägigen Einsatz an der Gewerbeausstellung in Bremgarten (BREGA) vom 5. – 7. August auf dem Programm.

### Eröffnungsfahrt über die blühende Furka

Von Heidi Schmid

Am 25. Juni fuhren wir im vollbesetzten Reiscar zu unserer traditionellen Saison-Eröffnungsfahrt hoch nach Realp, wo

wir auf der Terrasse des schönen neuen Bistros zwischenverpflegt wurden. Für Interessierte gab es eine Depotführung. Das ausgezeichnete Mittagessen durften wir in der ansprechenden Eisenbahn-Atmosphäre der Wagenremise neben unseren Aargauer Personenwagen geniessen.

Auf der wie immer eindrücklichen Fahrt mit der Dampfbahn erfreuten die Hänge voller Alpenrosen, Arnika und weiteren Blumen unsere Augen und Herzen. Schnee gab es fast keinen mehr zu sehen.

Insgesamt ein gelungener Tag in würziger Bergluft mit gelegentlichen Prisen von Dampf- und Kohlearoma.

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



Foto von  
Heinz Unterweger:

Der B 4231 zeigt sich  
ausser Schritt für  
Schritt im roten Kleid

Foto von Ruedi Tobler:

Einebnen des Bistro-  
Vorplatzes

Foto von  
Harald Salzmann:

Werbeauftritt an der  
Train-Expo in Birmens-  
dorf





## Bern

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

### Besichtigung der SBB -Serviceanlage in Biel

Von Thomas Gehri, Marketing VFB Sektion Bern

Die SBB haben in den letzten Jahren mehrere Millionen in das ehemalige Lokdepot Biel investiert und es zu einer Serviceanlage für u.a. die ICN aus- und umgebaut. Da am gleichen Standort ein Lösch- und Rettungszug der SBB beheimatet ist, werden wir natürlich auch einen Blick (oder zwei) in die grossen, roten Fahrzeuge werfen.

Das Programm: Wir treffen uns am Freitag, 18. November 2022 um 15 Uhr im Bahnhof Biel an Gleis 6. Hier kommt uns der Lösch- und Rettungszug (LRZ) abholen um uns zur Serviceanlage zu führen. Nach der Aufteilung in zwei Gruppen (je nach Teilnehmerzahl) starten wir zu einer intensiven Besichtigung der Serviceanlage, respektive des LRZ. Nach etwa einer Stunde werden die Gruppen gewechselt.

Anschliessend an die Besichtigung lassen wir es uns nicht nehmen (freiwillig – wer will) im Restaurant Hirschen ein Feierabendbier – oder ähnliches – zu uns zu nehmen. Für den frühen Hunger hat der Hirschen auch eine ausgezeichnete Speisekarte. Rückkehr zum Bahnhof entweder mit dem Bus ab Haltestelle Kreuzplatz oder ca. 10 Minuten Fussmarsch. Hinweise: Die Teilnehmerzahl ist begrenzt (wer nach Anmeldung keine entsprechende Meldung bekommt ist dabei).

### Anmeldung:

Bis zum 10.11.2022 an den Organisator Thomas Gehri, Dählenweg 50, 2503 Biel, vfb-bern.marketing@dfb, oder SMS an 079 251 27 66

### Ausflüge für Kurzentschlossene:

#### 17. September:

Sektionsreise zum Tunnelkino im Weissensteintunnel

#### 25. September:

Furkareise mit FBW-Haifisch via Grimsel zur DFB und via Susten zurück nach Interlaken

Infos zu allen Sektionsaktivitäten auf [www.bern.dfb.ch](http://www.bern.dfb.ch)

## Innerschweiz

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

Von Willy Auf der Maur, Präsident

Beim Verfassen dieses Textes sind bereits 6 der 10 Samstags-Einsätze unserer Sektion in diesem Jahr Vergangenheit, ebenfalls konnte unsere Bauwoche in KW 23 durchgeführt werden. Nach Arbeiten in Realp im April konnten wir an der Strecke arbeiten, zwischen Oberwald und Kehrtunnel Strecke und Wassergraben freiräumen von Gestein und Holz, auf der Strecke des Totalumbaus vom Herbst 2021 Schotter planieren. Dieses Schotterplanieren muss noch auf weiteren ca. 400 Metern erledigt werden. Eine Gruppe konnte im Furka-Scheiteltunnel wirken mit Schwellenkopf und Schienenverschraubung freilegen und lockere Verschraubungen suchen und einölen.

Baugruppenleiter Franz Elmiger konnte zur Innerschweizer Bauwoche 12 Fronis begrüßen. Beim neuen Anbau Güterschuppen am Bahnhof Realp DFB konnten Umgebungsarbeiten gemacht werden mit Geländeanpassungen und Böschungsarbeiten. Weiter leisteten sie Mithilfe bei Fertigstellungsarbeiten an der Strecke des Totalumbaus von Herbst 2021, Mithilfe bei Inbetriebsetzung der BLA, Mitarbeit mit dem BLA- und dem Schneeräumungsteam bei Aufstellen des Festzelts auf Station Furka. Besten Dank all diesen Helfern für den grossen Einsatz !

Arbeits-Einsätze an der Furka im Herbst 2022, jeweils Samstags:

13. August, 3. September, 27. September (Zeltabbau Station Furka geplant), 15. Oktober

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, kein Hock im Dezember und Januar.

## Nordwestschweiz

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

### Vereinstätigkeiten bis 31. Januar 2023

Änderungen bleiben vorbehalten

### Fr, 07. Oktober 2022, ganzer Tag, Herbstausflug Besichtigung RB Limmattal, Spreitenbach AG

#### Treffpunkt:

10.00 Uhr Basel SBB, Treppe Gleis 12

#### Tagesablauf:

10.37 Uhr Abfahrt mit IR 36 2067 ab Basel SBB (über Rheinfelden) Richtung Zürich Flughafen

11.36 Uhr Ankunft mit Zug in Dietikon

11.45 Uhr Mittagessen im Restaurant Bären

14.20 Uhr Abfahrt mit Bus B303 (Kante F) Richtung Killwangen

14.32 Uhr Ankunft in Spreitenbach (IKEA)

ca. 8 Min. Fussmarsch zum Rangierbahnhof (RB)

14.45 Uhr Besichtigung und Führung durch SBB-Personal (ca. 1,5 Std.)

ca. 8 Min. Fussmarsch zur Bus-Haltestelle Spreitenbach (IKEA)

16.50 Uhr Abfahrt mit Bus B4 Richtung Baden

17.16 Uhr Ankunft in Baden Bhf. West (Kante Q)

17.36 Uhr Abfahrt mit IR 36 2080 ab Gleis 2 (über Rheinfelden)

18.24 Uhr Ankunft mit Zug in Basel SBB

Kosten, zu Lasten Teilnehmer:

Billett von Basel - Dietikon - Spreitenbach (IKEA) - Baden - Basel SBB

Preis mit Halbtax-Abo ca. CHF 30.- und Mittagessen (o. Getränke) CHF 30.-.

### Mo - Sa, 10. – 15. Oktober 2022

#### Bauwoche in Realp

Unter der Leitung von Erich Meier (079 406 62 64) wird eine Gruppe «Freiwillige» unseres Vereins die notwendigen Herbstarbeiten der Bahn unterstützen.

### Do, 03. November 2022, 18.30 Uhr

#### Jahresendsitzung Vorstand

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

Ort: Restaurant «Weiherhof» Basel

### Sa, 26. November 2021, 11.00 – ca. 15.00 Uhr

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

Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10). Ab Haltestelle bis Restaurant "Arlesienne" kurzer Fussmarsch

Ort: Curlingzentrum Arlesheim

### Fr, 06. Januar 2023, 19.00 Uhr

#### Drei Königstag

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

### Unser Internetauftritt

#### Die Sektion-NWCH auf der Webseite der DFB:

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

### Reisebericht zum Frühlingsausflug vom 21. Mai 2022

Von Martin Nikles

Bei strahlendem Sonnenschein konnte der Präsident, Urs Degen, auf dem Domplatz 27 gut gelaunte Damen und Herren begrüssen. Er übergab auch gleich das Wort an Frau Ursula Hiltmann, welche uns vorerst mit viel Fachkenntnis auf sehr interessante Details an der Fassade des prächtigen Doms aufmerksam machte, der auch heute noch als dominierendes Wahrzeichen der Gemeinde Arlesheim gilt.

Im kühlen Innenraum bewunderten wir vorerst die vielen Stuckaturen und Putten (Knäblein) sowie die wunderschönen Fresken des Kunstmalers Giuseppe Appiani. Ursula Hiltmann schilderte uns eindrücklich die bewegte Geschichte des Doms, welcher 1681 eingeweiht und im Rokokostil erbaut wurde. Geweiht wurde er der unbefleckten Empfängnis Maria, während die heilige Odilia die Patronin der zugehörigen Pfarrei ist. Der Dom beherbergt ein weiteres sehr wertvolles Juwel: Die Silbermann Orgel. Das Domkapitel hatte am 2. November 1759 dem bekannten Orgelbauer Johann Andreas Silbermann aus Strassburg den entsprechenden Auftrag erteilt. Der Einbau auf der Empore erfolgte 1761. Es ist die einzige noch erhaltene Silbermann-Orgel der Schweiz und hat durch

Foto von  
Martin Nikles:

Arlesheimer Dom  
gebaut 1679 als als Sitz  
des Domkapitels Bistum  
Basel

Foto von  
Meta Nikles:

Zweites Goetheanum  
1928 erbaut nach dem  
Grossbrand in Dornach







vorbildhafte Restaurationen in den Jahren 1959 bis 1962 und 2006 einen erhöhten Seltenheitswert erhalten. Die Organisatorin, Ruth Nägeli, gab uns zuerst eine kurze Einführung in die Geschichte der Orgel, danach kamen wir in den Genuss von fünf Musikstücken, welche uns die heute noch weitgehend unerreichte Tonqualität des Instruments vor Augen führte. Die Zeit verging wie im Flug und es wurde bereits Zeit für das Mittagessen. Bei einem typisch italienischen Essen im nahegelegenen Restaurant Domstübli blieb uns auch genügend Zeit für ein gemütliches Plauderstündchen, was alle sehr genossen. Nun folgte ein weiterer Höhepunkt unseres Ausfluges. Nach einem kurzen Verdauungsspaziergang ging es weiter ins benachbarte Dornach zum Goetheanum. Sowohl das erste als auch das neuere zweite Gebäude kann in seiner äusseren Form keinem landesüblichen Baustil zugeordnet werden, wird doch weitestgehend auf rechte Winkel verzichtet. Das Goetheanum ist Sitz der Freien Hochschule für Geisteswissenschaft sowie der Allgemeinen Anthroposophischen Gesellschaft und bietet Gelegenheit, Veranstaltungen wie Vorträge, Fachkolloquien und Ausstellungen, Schauspiel- und Eurythmieaufführungen bis hin zu internationalen Kongressen durchzuführen.

Am Eingang zum Goetheanum nahm uns Herr Kurt Remund in Empfang und führte uns zum Foyer, wo er anhand von alten Fotografien die Entstehung des heutigen Goetheanums

erläuterte. Die Entwürfe des ersten, wie auch des zweiten Baus stammten hauptsächlich von Rudolf Steiner, dem Begründer der Anthroposophie.

Der erste Bau, dessen Eröffnung 1920 erfolgte, war ein gewaltiger Holzbau mit zwei Kuppeln, im Innern reich geschnitzt und bemalt. In der Silvesternacht 1922/23 wurde das Gebäude durch einen Brand vollständig zerstört, der oder die Brandstifter konnten jedoch nie ermittelt werden.

1924 schuf Rudolf Steiner bereits das Modell des zweiten Goetheanums unter Verzicht auf die damaligen Kuppeln, so dass sich das Gebäude harmonischer in die Landschaft einfügt. Bereits 1925 wurde mit dem Neubau begonnen und schon 1929 erfolgte die offizielle Eröffnung.

Die gewaltige Dimension wurde uns bewusst, als wir anschliessend mit Herrn Remund die zahlreichen Treppen zum grossen Saal hinaufstiegen. Zum Glück gab es für die weniger Trainierten einen Lift. Oben angekommen bestaunten wir vorerst das grosse rote Fenster, welches in seinem Mittelteil ein menschliches Antlitz zeigt. Das Thema dieses Fensters zeigt vor allem das menschliche Streben nach Erkenntnissen und Weiterentwicklung.

Der grosse Saal macht seinem Namen die Ehre. Er bietet Platz für 992 Personen und weist ebenfalls das Grundmotiv des Gebäudes Trapez (Decke) und Rechteck (Saal) auf. An den Seitenwänden fällt das Licht durch neun in Glas geschliffene farbige Fenster, welche von der kosmischen und individuellen Entwicklung des Menschen erzählen. Der Saal wird nicht nur ausschliesslich für anthroposophische Veranstaltungen benützt, er steht auch für Vereine etc. offen.

Zum Abschluss führte uns Herr Remund noch in den Südsaal der Schreinerei, wo ein dreidimensionales Modell des ersten Goetheanums steht. Während 27 Jahren wurde es im Massstab 1:20 von Herrn Rudolf Feuerstack zusammen mit Helferinnen und Helfern zusammengebaut. Eine Besonderheit dabei ist, dass man über einen unteren Einstieg ein Raumerlebnis von der Doppelkuppelhalle haben kann.

Nach diesem sehr interessanten Rundgang verabschiedeten wir uns nicht nur von Herrn Remund, sondern ebenfalls vom Organisator Urs Degen. Es war ein sehr interessanter und lehrreicher Tag, wie immer perfekt organisiert. Dafür gebührt Urs Degen einmal mehr ein herzliches Dankeschön.



Anmeldung: Bauwoche in Realp

Anmeldung: Herbstausflug „RB Limmattal“, Spreitenbach AG

Meldefrist: Donnerstag, 15. September 2022

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

Name \_\_\_\_\_

Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

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

Leitung Bauwoche: Erich Meier, Gempenstrasse 9, 4413 Büren, 061 911 12 49 / vfb-nwch.einsatzfurka@dfb.ch

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

## Ostschweiz

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

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

24./25.09.2022	Werbeauftritt am Herbstmarkt in Islikon	Erwin Hug	071 385 64 17
23. - 28.10.2022	3. Bauwoche KW. 43	Markus Geiger	071 385 07 23
02.11.2022	furkaSTAMM ostschweiz - Klublokal Modelleisenbahnklub Wil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
11.03.2023	36. HauptVERSAMMLUNG	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.

### HauptVERSAMMLUNG 2022

Von Andreas Huwiler, Präsident

Der Vorstand hat aufgrund der unsicheren Lage in Bezug auf die COVID-Schutzmassnahmen im Januar 2022 beschlossen, die Hauptversammlung noch einmal auf brieflichen bzw. elektronischem Weg durchzuführen. Diese Möglichkeit nutzten bis zum Termin 17. April erfreulicherweise über 200 Mitglieder. Wir danken allen, die an dieser HV teilgenommen haben. Auch danken wollen wir für die sehr vielen positiven Kommentare zur Arbeit der Sektion Ostschweiz.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sämtliche Geschäfte mit sehr grossem Mehr angenommen wurden. Auch die zur Wahl stehenden Funktionsträger erfuhren die Bestätigung mit sehr grossem Mehr. So wurde auch Doris Erismann neu in den Vorstand gewählt. Sie löst als Aktuarin Ursula Spichale ab, welche nach fast zehn Jahren Vorstandsarbeit nicht zur Wiederwahl antrat. Wir danken ihr an dieser Stelle noch einmal für die zuverlässige Arbeit als Aktuarin. Die Verabschiedung fand, da keine physische Versammlung stattfand, innerhalb des Vorstands statt.

Der Jahresbericht sowie das Protokoll können auf der Homepage eingesehen werden. Es ist zu hoffen, dass wir im nächsten Jahr, am 11. März 2023 wieder eine Hauptversammlung mit Präsenz durchführen können.

### Ostschweizer Bauwoche 20 (15.- 20.05.2022)

Von Markus Geiger

Herzliche Begrüssung an allen Ecken und Enden! Wieder ohne Einschränkungen aufeinander zuzugehen, ist schon eine grosse Erleichterung. Das Essen, war wieder sehr vorzüglich! Der Küchenmannschaft gehört ein gebührendes Dankeschön.

Nach meinem Willkommen mit anschliessender Bauwochen-Besprechung mit Marcel Gwerder und Ulf Weidle endete der Sonntagabend mit einem gesponserten Freihof «Schlumi», besten Dank an dieser Stelle!

Am Montag waren 14 Fronis an diversen Bauplätzen zur Arbeit bereit: Zuerst gab es eine Instruktion über Bagger und Dumper für die Fahrer mit Kurt Hohl. Eine Checkliste, ein Schlüsselanhänger und Unterschrift rundeten die Info ab, besten Dank an Kurt!

Zwei Fronis machten sich mit Bagger und Dumper, nach der externen Felsreinigung, an die Reinigung des Wassergrabens vom Übergang Schweigstrasse bis Geren. Weitere zwei Fronis demontierten das «Elektrische» am Gerüstbauwagen und reinigten die grosse Kabelrolle. Martin Fischer half bei der Grobreinigung des Wagens tatkräftig mit.

An den drei Intra-Schneefräsen machten sich drei Fronis an die Arbeit, um die Motorraumisolierung, mit hartnäckigen Bitumenplatten und brüchiger Isolation, zu entfernen und neue Platten zuzuschneiden und zu verkleben. Ebenso bauten sie die Dächer aus, um die Dachhimmel zu erneuern. Das allabendliche Feierabendbier mit angeregten Diskussionen und Gesprächen fehlte natürlich auch nicht.

Kurt Hohl setzte einen neuen Schacht am Gleis 3 im DFB-Bahnhof. Es ging darum, die Rechteckschalung zusammenzubauen und den Schacht fertigzustellen. Danach wurde das Gleis mit Schotter, Gleiswaage und Stopfen wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt.



Foto von Markus Geiger:

Die Ostschweizer Baugruppe





Die Wyssgand-Brücke (Gletsch) musste durch unser Maurerteam noch ausgebessert werden. Die Durchfahrt nach Gletsch wurde, trotz noch geschlossenem Pass, vom Strassenmeister erteilt.

Im Geren erwartete uns ein grösseres Projekt. Es galt die Hälfte des Bauholzlagers leer zu räumen und abzubrechen. Zwei Fronis waren die ganze Woche mehr oder weniger damit beschäftigt, das Bauholz zu sortieren.

Die beiden Schiffscontainer mussten neben den Maurerwagen verschoben werden. Zuerst galt es, Platz zu machen, damit mit Bagger und Pneuclader die Verschiebungen ausgeführt werden konnten. Mit konzentriertem Fahren des Pneucladers füllte sich der «Parkplatz» vis à vis des «Geren» zusehends. Das Gewicht der Gleisjoche haben den Bagger an die Leistungsgrenze gebracht, aber es funktionierte tiptop. Später holten wir mit dem Bahnwagen noch die vier grossen Doppel T-Träger (0.6 x 10 m). Mit vereinten Kräften von Bagger, Pneuclader und Stapler setzten wir Sie auf die Container. Nach dem «Schiffen» verschweissten wir die Berührungs-

punkte miteinander, um eine möglichst stabile Verbindung zu erhalten.

Den Tm 91 unterzog ich noch einer Motorreinigung. Ich verlängerte die Kurbelgehäuseentlüftung mit einem Schlauch. Ein herzliches Dankeschön ALLEN Beteiligten für ihren verdienstvollen Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen, spätestens in einem Jahr!

### Mitglieder-ABENDanlass 2022 Wo aus Abfall Energie entsteht

Von Andreas Huwiler, Präsident

Aller guten Dinge sind drei. Unter diesem Motto konnte der Mitglieder-ABENDanlass am 8. Juni endlich stattfinden. Aufgrund der Pandemie musste dieser Anlass immer wieder verschoben werden.

20 Mitglieder folgten dem Weg zum hohen Kamin des Kehrichtheizkraftwerks in St. Gallen. Die Anlage verarbeitet 85'000 Tonnen Abfall pro Jahr und verzeichnet jeden Tag 65 Anlieferungen aus den 40 beteiligten Gemeinden.

Seit dem Jahr 2007 heisst sie nicht mehr Kehrichtverbrennungsanlage, sondern Kehrichtheizkraftwerk. Schliesslich kann aus einem 35-Liter-Abfallsack rund 1,8 kWh Strom und 6,4 kWh Wärme produziert werden. Das ist genug Strom, um eine Energiesparlampe mehr als 160 Stunden zum Leuchten zu bringen, und ausreichend Wärme, um viermal warm zu duschen. Jährlich produziert man zusätzlich zum Eigenbedarf von 30'000 MWh Strom noch rund 10'000 MWh, welche ins Elektrizitätsnetz eingespeisen werden.

Diese Eckdaten, aber noch mehr visuelle Eindrücke konnten auf dieser sehr interessanten und gut aufgebauten Führung durch Annahme, Stapelung, Verbrennung, Entschlackung, Rauchgasreinigung, Entstickung, Dioxinabscheidung und Energienutzung gewonnen werden. Abschliessend kann gesagt werden, dass so Abfall doch noch etwas Positives an sich hat.

Lassen wir uns überraschen, wo uns der nächste Mitglieder-ABENDanlass hinführt.



Fotos von Markus Geiger:

Wassergräben freilegen mit Bagger und Dumper.

Die neu platzierten Container



rechte Spalte Foto von Andreas Huwiler:

Gruppenfoto in voller Montur



## Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

### AGENDA

Do. 08. Sep – So. 11. Sep	Dielsdorf	M. Schmid	079 746 42 26
Mi. 21. Sep – So. 25. Sep	Prag-Dresden	F. Renold	052 335 24 39
Mo. 26. Sep – Sa. 01. Okt	Bauwoche 3	B. Berto	052 222 97 67
Fr. 14. Okt – So. 16. Okt	Ausst. Bauma	M. Schmid	079 746 42 26
Fr. 28. Okt – Di. 01. Nov	Glarner Messe	M. Schmid	079 746 42 26
Mi. 09. Nov – So. 13. Nov	Winti Messe	M. Schmid	079 746 42 26

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

### Wort des Präsidenten

Von Bruno Berto, Präsident

Dank der Verschiebung auf den 14. Mai konnten wir, nach einem einjährigen Unterbruch, wieder eine reguläre Hauptversammlung durchführen. Unser Gastredner Peter Lerch, Präsident des ZV und Verwaltungsrat der DFB AG, eröffnete die Versammlung mit einem interessanten Vortrag über die Zukunft der Bahn und seine Vorstellung zur Reorganisation des ZV. Anschliessend sind alle traktandierten Geschäfte von den Anwesenden angenommen worden. Dem Vorstand wurde die Decharge einstimmig erteilt.

Nach vierzehnjähriger Tätigkeit im Vorstand haben wir unseren Reiseleiter Fritz Renold feierlich verabschiedet. In dieser Zeit hat er an 45 Vorstandssitzungen teilgenommen und 46 Reisen (wovon 10 ins Ausland) mit über 1'000 Teilnehmern organisiert und durchgeführt. Als Abschiedsgeschenk wünschte sich Fritz für die ganze Familie eine Reise mit der Dampfbahn über die Furka. Wir wünschen dir und deiner Familie für die Zukunft alles Gute.

Die stetige Abnahme der Mitgliederzahl ist ein grosses Problem. Leider konnten wir wegen den Corona-Massnahmen keine Messen besuchen und somit gab es auch keine Werbung für die Bahn. Ich appelliere deshalb an alle, werbt neue Mitglieder.

Dank der geringen Schneemengen konnte die Räumung in Rekordzeit durchgeführt werden. Der Neubau am Bahnhof Realp wurde rechtzeitig zur Saisonöffnung fertig. Laut ersten Berichten hat sich diese Erweiterung mit Bistro bestens bewährt. Die geplanten drei Bauwochen sind gut belegt. Ein Problem sind die Übernachtungsmöglichkeiten in Realp. Das bereitet uns grosse Sorgen.

In diesem Jahr werden wir wieder an verschiedenen Messen teilnehmen um den Besuchern unsere Bahn vorzustellen und versuchen neue Mitglieder zu werben. Die Homepage der Sektion wurde neugestaltet. Schaut mal rein und gebt uns eine Rückmeldung mit Anregungen, was wir noch verbessern könnten. Nun hoffe ich auf ein reguläres Vereinsjahr und wünsche allen eine schöne Sommerzeit.



Foto von Bruno Berto:

Fritz Renold bei seiner Abschiedsrede





**Bauwoche 22 (30.05. – 04.06.2022)**  
Von Hans Jörg Häfliger, Bauleiter

Am Sonntagabend trafen sich die Teilnehmer zum obligaten Begrüssungsumtrunk. Ulf Weidle ergriff die Gelegenheit uns den Ablauf der kommenden Arbeitswoche zu erklären.

An Stelle des Maschinentransports nach Gletsch, begannen wir am Montag mit der Verbreiterung des „Walter-Manfred Willi“ Weges (Züriweg) als neuen Zugang zum Bahnhof Realp. Der Bachdurchlass wurde gereinigt und der Weg unter Mitwirkung von Bauführer Kurt Hohl durch eine kleine Brücke verbreitert. Es wurde Material für TU 2021 nach Gletsch bereitgestellt. Ebenfalls wurden die kleine Matisa, Gerüstklammern und Gleisbefestigungsmaterial revidiert.

Foto von  
Hans Jörg Häfliger:

Bauwoche-  
22-Teilnehmer beim  
Revidieren.

Foto von  
Hermann Jenni:

Die Reisegruppe  
des Ausflugs zum  
Rheinfall



Für das leibliche Wohl sorgte die Küche mit Gemüse, Salaten und Früchten von Friedlis. Am Freitag gab es noch Schokoladecake von Heini Hasler. Ich danke allen Beteiligten für die Mithilfe zu einer gelungenen und unfallfreien Bauwoche.

**Reisebericht vom Rheinfall-Ausflug am 20. Mai 2022**  
Von Hermann Jenni, Reiseleiter

Bei strahlendem Sonnenschein machten sich die 12 Teilnehmenden auf den Weg vom Bahnhof Schaffhausen zur Anlegestelle Rhyfall Mändli. Mit einem Boot ging es zum Rheinfall-Felsen mitten durch die tosenden Wassermassen. Was für ein überwältigender Anblick aus dieser Perspektive. Anschliessend wurde uns im Restaurant Park am Rheinfall ein leckeres Mittagessen serviert.

Um halb Drei fuhren wir weiter mit dem Rheinfall-Express zur nächsten Attraktion „Smilestones“. Mit viel Witz und Humor erklärte uns der Tour-Führer die Idee, den Aufbau und die verschiedenen Aspekte dieser Bahnanlage. Leider fehlte die Zeit um alles nochmals in Ruhe anzuschauen.

Später besuchten wir die „Rhyality-Immersive-Art-Hall“. Mittels 28 Videoprojektoren werden in bewegenden Naturaufnahmen die 4 Jahreszeiten des Rheinfalls gezeigt. Nach einem Gruppenfoto vor einigen Oldtimern des Zeughaus-Museums beendeten wir den Ausflug am Bahnhof Schaffhausen. Ich bedanke mich herzlich bei allen Teilnehmenden.

## Berlin-Brandenburg

VFB-Sektion Berlin-Brandenburg, Dieter Frisch, Konrad-Wolf-Str. 66b, DE-13055 Berlin, vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch

### Nicht alle mögens heiß - Bauwoche unter ungewöhnlichen Temperaturen an der Furka

Von Dieter Frisch, Vizepräsident

Um es vorweg zu nehmen; oft lag selbst Mitte Juli am Ausgang des Scheiteltunnels in Muttbach noch reichlich Schnee, teils meterhoch. Hingegen ist dieses Jahr der Schnee eher Mangelware auf den Bergen rund um die Furka. Verbliebene Gletscherreste schmelzen schneller ab als sonst, die Änderung des Klimas tritt immer offensichtlicher zutage. Das zeigte sich auch bei unserer Kontrolle der Wasserfassung für die Gittertanks (IBC) an der Station Furka. Der Bachlauf, der bislang diese recht zuverlässig speiste, war ausgetrocknet. Hier braucht es eine neue Lösung für den anfallenden Wasserbedarf.

Eine der Hauptaufgaben unseres Einsatzes, die Überprüfung und gegebenenfalls Instandsetzung der Fluchtwegbeleuchtung im Scheiteltunnel, war diesmal eine willkommene Tätigkeit. Ansonsten arbeitet niemand besonders gern den lieben Tag lang im Tunnel. Auch weitere, in „luftiger Höhe“ durchzuführende Arbeitsaufträge, wie beispielsweise die Sanierung eines Bachdurchlasses kurz unterhalb der Station Furka (Kilometer 52,348) sowie Arbeiten an der Steinstaffelbrücke und der Ersatz des Gestells für das dort befindliche Streckentelefon wurden dankbar angenommen. An der Steinstaffelbrücke waren die Unterschottermatten unter den Traufblechen zu befestigen sowie Teile des Brückengeländers wieder anzubringen. Die Neuanfertigung der Halterung des Streckentelephons sorgte zudem für reichlich Schlosserarbeit in den angenehm kühlen Werkräumen im Depotkeller.

Wesentlich anstrengender war es, bei voller Sonneneinstrahlung und Temperaturen um die 30°C, den auf der Betonfläche vor dem Lokdepot abgestellten Gerüstwagen Eak 4711 zu komplettieren, der anschliessend für Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel benötigt wird. Stahlrohre, Kanthölzer und Schalttafeln mussten aus dem Lager Gehren geholt und zugeschnitten werden. Nahezu alle am Gerüst bestehende Verbindungen wurden für konstruktive Änderungen und Ergänzungen gelöst, teils durch andere ersetzt und schliesslich wieder festgezogen.

Selbst die notwendigen Materialtransporte erwiesen sich bei den Temperaturen meist als recht schweißtreibend. Mit VW-Pickup und Anhänger kamen die neu konfektionierten Abdeckbleche für die Beregnungsanlage aus einem Metallverarbeitungsbetrieb in Fieschertal zur DFB Station in Oberwald sowie gebrauchte Transportbandmatten von CIPO in Seedorf nach Realp. Letztere wurden zum Teil gleich für die

seitliche Spritzschutzverkleidungen des Gerüstwagens Eak 4711 verwendet.

Vom Werk in Zumdorf waren 14 Big-Bag-Säcke mit je einem halben Kubikmeter Splitt für die Sanierung weiterer Bachdurchlässe an der Bergstrecke ins Depot in Realp zu bringen. Abschliessend wurde im Lager Gehren die gesamte Baustellenbeleuchtung für die beginnenden Arbeiten im Scheiteltunnel geladen und geprüft.

Obwohl wir zur diesjährigen Bauwoche KW 29 auf Grund der Erkrankungen mehrerer gemeldeter Teilnehmer nur mit sieben Leuten im Einsatz standen und die Hitze doch einigen zu schaffen machte, wurde angesichts guter Teamarbeit und Stimmung recht viel geschafft. Bei intensiverer Zuwendung seitens der Bauleitung hätte es vielleicht noch etwas mehr sein können.



Foto von Hubert  
Roterberg:

Arbeiten an der Stein-  
staffelbrücke.

Foto von Wieland  
Müller:

Kontrolle der Elektroan-  
lage im Scheiteltunnel.







## Niederlande

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

### Arbeitswoche KW 25, Wertvolle Beiträge zum Gleisbau

Von Wouter van den Broek

Eine fünfköpfige Mannschaft hat mit diversen Arbeiten einen weiteren wertvollen Beitrag zum Erhalt der Furka-Bergstrecke geleistet. Nach einer detaillierten Einführung am Sonntagabend durch Marcel Gwerder in das Wochenprogramm ging es am Montagmorgen gleich los mit folgenden Arbeiten:

#### Wie viele Zahnstangensättel gibt es?

Zu zweit wurden sämtliche Zahnstangensättel auf der Urner Seite zwischen Furka und Realp aufgenommen. Dies war eine wahre Sisypusarbeit und verlangte höchste Konzentration und Durchhaltevermögen! Gibt es auf dieser Strecke doch ca. 9'000 Sättel zu identifizieren! Die Krux ist, dass es fünf verschiedene Typen mit unterschiedlicher Höhe gibt, welche zumindest zum Teil die Abweichungen im Schienen/Zahnstangenprofil erklären

können. Die Zuordnung der Satteltypen fliesst dann in die Planung der Korrekturmassnahmen der Profilabweichungen ein.

#### Schottersteine zu Hauf!

Das andere Team, bestehend aus drei Mann, nahm die Schotterplanung oberhalb dem Blauen Haus in Angriff. Dort wurden im letzten Herbst 600 Meter Gleis neu eingebaut. Das gleichmässige Verteilen des Schotters ist jedoch nicht überall gelungen, sodass an einigen Stellen zu viel, an anderen zu wenig zu liegen kam. Idealerweise sollte der Schotter ausgeebnet auf Oberkante der Schwellen liegen, damit bei der Gleiskontrolle alle Befestigungselemente der Schienen und Zahnstangen gut sichtbar und frei zugänglich zum Nachziehen sind.

In kräftezehrender und schweisstreibender Arbeit wurde die erforderliche Planie erstellt. Nur allzu oft wollten die Schottergabeln die widerspenstigen Steine jedoch nicht aufnehmen, sodass auf Handarbeit umgestellt wurde. Der Arbeitsfortschritt war nach drei Tagen durchaus überblickbar, obwohl das Team ab Dienstag durch die beiden Sattel-Zähler verstärkt wurde. Für nachfolgende Baugruppen ist auf jeden Fall noch genügend Arbeit übrig geblieben...

#### Muss das Gleis im Scheiteltunnel vorgängig teilsaniert werden?

Am Donnerstag und Freitag war dann Arbeit im Scheiteltunnel angesagt. Damit der Zustand der Schienenschrauben und Schwellen inspiziert werden kann, müssen diese vorgängig von Schotter und Ablagerungen befreit

werden. Fast 500 m dieser Arbeit, von Muttbach herkommend, konnte durch unsere Baugruppe erledigt werden. Federico Rossi stellte dabei mit dem Schienentraktor den Transport von Mannschaft und Material in und aus dem Tunnel sicher. Für die Ausleuchtung diente das Licht der Traktor-Scheinwerfer, ergänzt mit zusätzlichen LED-Leuchten.

Zum traditionellen Abendessen traf sich die Arbeitsgruppe am Donnerstagabend im Restaurant Zum Dörfli. In kleiner Runde verbrachten wir einen gemütlichen Abend zusammen mit unserem Gast Ulf Weidle, welchen wir seitens der Sektion in Anerkennung seiner geschätzten Arbeit für die DFB einladen durften. Vielen Dank an alle Baugruppenmitglieder!



Fotos von Wouter van den Broek:

Viel Schotter .... vorher und nachher

Verschiedene Arbeitstechniken beim Planieren des Schotters im Scheiteltunnel



**CLUB GRAND  
HOTEL & PALACE**

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

H.-Ueli Gubser, CEO  
Feldbergstrasse 86, CH-4057 Basel  
E-Mail: vicochghp.hug@bluewin.ch  
Tel.: +41 (0)61 692 37 25, Fax.: +41 (0)61 693 44 88

UNSERE MITGLIEDER IM GOMS:

<b>Grand Hotel Glacier du Rhone</b>	<b>Gletsch</b>
<b>Hotel Furka</b>	<b>Oberwald</b>
<b>Hotel Hubertus</b>	<b>Obergesteln</b>

freuen sich auf Ihren Besuch!

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

**www.clubgrandhotelpalace.ch**  
**Wir sind neu auch im INSTAGRAM: clubgrandhotelpalace**  
**und griechischundlatein**





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



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

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

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

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

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

<input type="checkbox"/>	Ich möchte die Einsatzmöglichkeiten vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf		
<input type="checkbox"/>	Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der DFB mitzuarbeiten. Ich möchte aber wie folgt unterstützen:		
	<input type="checkbox"/> mit einer Spende (Sie erhalten einen Einzahlungsschein zugestellt)		
	<input type="checkbox"/> mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke VFB (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)		
	<input type="checkbox"/> als Aktionär der DFB AG (Sie erhalten von uns die nötigen Unterlagen)		
Damit wir Sie kontaktieren können, senden Sie bitte Ihre Unterlagen an die folgende Adresse:			
<b>Verein VFB</b>	<b>Verein Furka-Bergstrecke (VFB)</b> CH-3999 Oberwald vfb.mitgliederservice@dfb.ch	<b>DFB AG</b>	<b>Dampf- und Bergstrecke AG</b> Postfach 1 CH-3998 Reckingen personaldienst@dfb.ch

Wenige Wochen nach der Eröffnung der Strecke Realp-Tiefenbach wollte die Dampf- und Bergstrecke demonstrieren, dass dies längst nicht dabei bleiben sollte. Sondern dass die ganze Furka-Bergstrecke wiederbelebt werden soll. So fuhr am 10. September 1992 ein Extrazug als Dienstfahrt mit der Dampflok «Weisshorn» bis nach Muttbach. Zum ersten Mal seit über fünfzig Jahren sei das Wallis von Realp her wieder mit Dampf durch den Scheiteltunnel erreicht worden, schrieb das Infoheft damals. 1993 wurde die Strecke bis zur Station Furka erweitert. Es dauerte bis 2000 bis wieder Passagier-Dampzüge ins Wallis bis nach Gletsch fahren. 2010 war mit dem letzten Abschnitt bis Oberwald die ganze Bergstrecke wieder in Betrieb. (jw)



Furka-Historie

### Impressum:

Herausgeber/Verlag:  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
DFB Dampf- und Bergstrecke AG  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke  
[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

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

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

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

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

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

Adressänderungen Vereinsmitglieder:  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
CH-3999 Oberwald  
[vfb.mitgliederservice@dfb.ch](mailto:vfb.mitgliederservice@dfb.ch)

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

Abonnement: CHF 35.- /Jahr für Nichtmitglieder

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

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

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

IMPRESSUM



# Bis 25. September ...



## ... fahren wir über die Furka

### Höhepunkt zum Saisonschluss

22. bis 25. September 2022

Gönnen Sie sich an unseren letzten Betriebstagen eine herbstliche Raclette- oder Brunchfahrt im attraktiven Büffetwagen des Dieselzuges.



### Neu: Premium-Klasse

Komfort und köstliche Verpflegung mit persönlicher Betreuung im Dampfzug.



## Der Herbst naht !

Es wird Zeit, den DFB-Bildkalender 2023 zu kaufen. Jetzt bestellen !

