



dampf an der furka



Entlang der Bergstrecke wurde viel gearbeitet

4



Die HG 4/4 Nr. 708 ist bald einsatzbereit

6



Hauptrevision der Lok Nr. 1

8



7. Vereinsversammlung der Dampflokfreunde

9



38. GV der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

10



Intensive Wagenreinigung

12

Actuel dès 20

Sektionen ab 24

Impressum 35

Redaktionsschluss					
Ausgabe 4/2024	11.10.2024	Erscheint Mitte November	Ausgabe 2/2025	25.04.2025	Erscheint Anfang Juni
Ausgabe 1/2025	10.01.2025	Erscheint Mitte Februar	Ausgabe 3/2025	25.07.2025	Erscheint Ende August



Foto von Julian Witschi: Passagiere schiessen mit ihren Handys Fotos von der Dampfbahn. Wer sie in den sozialen Medien postet, macht willkommene Werbung.

Photo de Julian Witschi: Les passagers prennent des photos du train à vapeur avec leurs téléphones portables. Quiconque les publie sur les réseaux sociaux nous fait une publicité bienvenue.

Editorial

Von Julian Witschi, Redaktionsleiter

Die neue Dampflok HG 4/4 708 ist im Anrollen. An der Furka laufen die Probefahrten. Wie aufwendig die Inbetriebsetzungsarbeiten sind, schildert das Projektteam in dieser Ausgabe. Auch werfen wir einen Blick auf die gestartete Revision der Lok 1 in der Dampflokwerkstätte in Uzwil.

La nouvelle locomotive à vapeur HG 4/4 708 est bientôt opérationnelle. Des courses d'essai sont actuellement menées sur la Furka. Dans ce numéro, l'équipe de projet décrit la complexité du travail de remise en service. Nous jetons également un coup d'œil à la révision entamée de la locomotive 1 dans l'atelier de locomotives à vapeur d'Uzwil.

Wer mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterwegs ist, kann sich über innen sehr saubere und aussen glänzende historische Personenwagen freuen. Das ist das Verdienst von Freiwilligen der Wagenreinigung. Ihr Teamleiter zeigt auf, was sie alles machen.

Tous ceux qui voyagent à bord du train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka peuvent s'attendre à découvrir des voitures historiques très soignées, impeccablement propres à l'intérieur et reluisantes à l'extérieur. C'est le travail des bénévoles du nettoyage des voitures. Votre chef d'équipe montre ce qu'il fait.

Viel zu tun ist auch an der Strecke. Zuerst forderte eine intensive Schneeräumung das Bauteam heraus. Dann wurde die Sanierung des Furka-Scheiteltunnels vorangetrieben. Und das Unwetter vom 29. auf den 30. Juni beschädigte das Gleis oberhalb von Oberwald zwischen dem Lawinendamm und der Rätischbach-Brücke.

Il y a aussi beaucoup à faire le long du parcours. Tout d'abord, le déneigement intensif a mis l'équipe de construction au défi de la remise en service. La rénovation du tunnel de faite a ensuite été accélérée. Et la tempête du 29 au 30 juin a endommagé la voie au-dessus d'Oberwald, entre le barrage pare-avalanches et le pont du Rätischbach.

Dank des Einsatzes der Räumungsequipen ruhte der Zugverkehr nur an einem einzigen Betriebstag. So halten sich die Einnahmefälle in Grenzen. Letztes Jahr musste die DFB AG einen beträchtlichen Verlust verbuchen. Verwaltungsratspräsident Peter F. Amacher und Geschäftsleiter Karl Reichenbach erläutern in unserem Bericht zur Generalversammlung die Gründe und zeigen auf, wie künftig mindestens ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden soll. Ich wünsche eine spannende Lektüre.

Grâce aux efforts des équipes d'évacuation, la circulation des trains n'a été suspendue que pendant une seule journée de circulation. Cela maintient la perte de revenus dans des limites raisonnables. L'année dernière, DFB AG a dû enregistrer une perte importante. Le président du conseil d'administration Peter F. Amacher et le directeur général Karl Reichenbach en expliquent les raisons dans le rapport de l'assemblée générale et démontrent la nécessité d'obtenir à l'avenir un résultat équilibré. Je vous souhaite une lecture passionnante.

Titelbild von Markus Staubli: Die HG 4/4 708 auf der ersten Probefahrt an der Furka.

Bild auf der Kehrseite von Franz Geisser: Der Diesellokomotivzug unterwegs unterhalb von Gletsch.



Entlang der Bergstrecke wurde viel gearbeitet

Später Schnee und Unwetter fordern die Dampfbahn-Bauleute

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Gian-David Fluri und seine Mannen vom Bauteam können sich über fehlende Arbeit nicht beklagen. Praktisch überall entlang der Strecke wurde in den letzten Monaten und Wochen saniert, gebaut oder aufgeräumt.

Nicht nur für die Schneeräumungsequipe, sondern auch für die Bauleute war die Auswinterung der Strecke dieses Jahr eine besondere Herausforderung. Späte Schneefälle und entsprechende Lawinenabgänge hatten dazu geführt, dass die Schneemassen stark mit Dreck und Felsbrocken durchsetzt waren. Einige dieser Felsbrocken richteten Schäden an.

Oberhalb von Gletsch prallte eine von Erdreich und Felsbrocken durchsetzte Lawine praktisch senkrecht auf die darunter liegende Stützmauer und zerstörte diese auf einer Länge von rund 25 Metern. Vor Inbetriebnahme der Strecke Ende Juni wurde die Mauer mit Tessiner Granit behelfsmässig wieder aufgebaut.

Gleis und Tunnel saniert

Zwischen Realp und Furka wurden vor Saisonbeginn mehrere Gleisfehler ausgebügelt. Es betraf dies Senkungen und Windungen von Geleisen oder Korrekturen bei der Höhe von Zahnstangen.

Im Furka-Scheiteltunnel, auf der Seite Muttbach, wurden 40 Meter Gleis neu verlegt. Auch die Sanierung der Tunnelwand wurde vorangetrieben. In-

nerhalb von zwei Wochen wurden auf einer Länge von 40 Metern Armierungsnetze aufgehängt.

Ob die Spezialfirmen den Spritzbeton (Gunit) in diesem Abschnitt noch dieses Jahr aufbringen können (gunitieren), ist noch nicht sicher. Diese Firmen sind gemäss Gian-David Fluri wegen den Unwetterschäden im Wallis stark ausgelastet. Falls das Gunitieren auf nächstes Jahr verschoben werden muss, könne man die Sicherung des Gewölbes mittels Armierungsnetzen und Gunit in den kritischen Stellen im Scheiteltunnel abschliessen.

Neue Rampe in Realp

Auch rund um das DFB-Depot in Realp wurde einiges verbessert. Entlang dem Gleis 6 entstand eine Rampe. Diese dient dazu, dass Lastwagen Material direkt seitlich auf Güterwagen kippen können. Auf dem Werkplatz Gehren etwas oberhalb des Depots wurden zwei Schiffscontainer aufgestellt. Einer dient als Garage für die Maschinen des Vegetationsteams, der andere für den Schutz von Sicherungsmaterial wie Barrierenantriebe, Andreaskreuze, Weichenstellböcken etc.

Nicht ganz nach Fahrplan verlief der Gleiseinbau beim im letzten Jahr sanierten Viadukt Mässweid zwischen Gletsch und Oberwald, unterhalb des Kehrtunnels und der Rho-nebrücke. Wegen den alljährlichen Felsräumungen auf der Kantonsstrasse oberhalb des Viadukts und wegen Sperrung der Passstrasse konnte das Gleis erst nach Saisonbeginn eingebaut werden. Dies führte dazu, dass die Passagiere



zwischen Gletsch und Oberwald an einigen Tagen mit Ersatzbussen befördert werden mussten.

Schäden beim Rätischbach

Als die Strecke nach der Fertigstellung dieser Arbeiten am 28. Juni endlich normal befahrbar war, brachte das Unwetter in der Nacht vom 29. auf den 30. Juni den Bauleuten erneut viel Arbeit. Erkundungen zeigten am Morgen nach der Gewitternacht, dass die Geleise oberhalb von Oberwald zwischen dem Lawinendamm und der Rätischbach-Brücke verschüttet und zum Teil unterspült waren.

Der Rätischbach hatte sich ein neues Bett gesucht, lief über das Trasse der DFB und füllte nebst dem verschütteten Abschnitt auch noch in Richtung Oberwald das Gleis mit Sand und Schlamm auf. Zwischen Realp und Gletsch hinterliessen die Unwetter glücklicherweise keine Schäden. Trotzdem wurde der Dampfbahn-Betrieb an diesem Sonntag nicht aufgenommen.

Mit einem Sondereffort gelang es Bauchef Gian-David Fluri mit Hilfe von 30 Helfern, Freiwilligen der Sektion Aargau und Lehrenden einer Gruppe von Login Ticino, die Unwetterschäden innerhalb von zweieinhalb Tagen zu beseitigen. Im Gebiet zwischen der Rätischbach-Brücke und dem Lawinendamm oberhalb von Oberwald wurden rund 100 Kubikmeter Material abgeführt. Es mussten 120 Meter Gleis freigelegt werden. 60 Meter davon waren bis zu 2,5 Meter hoch verschüttet worden. Nach dem Freilegen des Gleises wurden 40 Tonnen Schotter verbaut.

Pünktlich am nächsten Betriebstag, am Donnerstag, den 4. Juli, konnten die Dampfzüge die gesamte Strecke von Realp bis Oberwald befahren.



Bilder von Gian-David Fluri: (linke Seite) Gleiseinbau auf dem Viadukt Mässweid

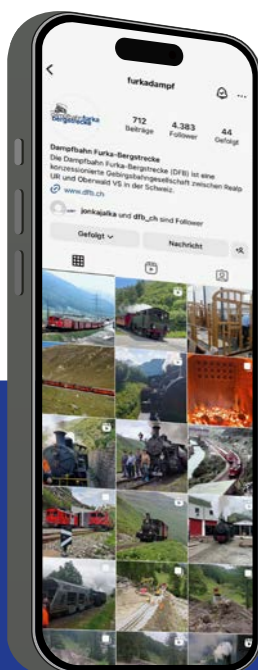
(oben) Stopparbeiten unterhalb der Station Furka

Der Rätischbach oberhalb Oberwald überspülte die Strecke

Stopparbeiten nachdem das Gleis freigelegt und neu eingeschottert wurde

Wiederaufbau der Stützmauer oberhalb Gletsch mit Tessiner Granitblöcken

Gleisersatz im Scheiteltunnel, auf dem Bild wird das letzte Gleisjoch genau auf Länge gebracht



Jetzt abonnieren!

Auf dem Instagram-Kanal Furkadampf (<https://www.instagram.com/furkadampf>) finden sich ein Video (<https://www.instagram.com/p/C8z-s5j3tkaq>) der Unwetter bei der Rätischbach-Brücke und immer wieder aktuelle Bilder unserer Dampfbahn. Abonnieren lohnt sich!



Inbetriebsetzung macht Fortschritte

Die HG 4/4 Nr. 708 ist bald einsatzbereit

Von Urs Züllig, Präsident Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke

Die Revision der zweiten Vierkuppler-Dampflok nähert sich dem erfolgreichen Abschluss. Das Projektteam schildert Eindrücke der Inbetriebsetzung.

Seit der Überführung der HG 4/4 Nr. 708 nach Realp am 28./29. September 2023 leistet das Kernteam um Jakob Knöpfel, Markus Staubli, Hans Siegwart, Felix Walser, Hansruedi Rietzler, Walter Küng, Rolf Lang, Tobias Hardmeier, Martin Horath und Thomas Ruch regelmässige Arbeitseinsätze in Realp, um die Revision abzuschliessen und die Betriebszulassung der Maschine zu erreichen. Maschinenmeister der neuen Lok wird Thomas Ruch. Als Stellvertreter amtiert Gian-David Fluri.



Die geplante neue Dampflokwerkstätte in Uzwil wird übrigens über eine Grube verfügen. An der Lok wurden alsdann noch die fehlenden Beschriftungen in Schattschrift und die Zierlinien angebracht.

Statische Inbetriebsetzung und Kessel-Abnahme

Im April wurden aufgrund der Erkenntnisse bei der Schwesterlok 704 beide Triebzahnäder ausgebaut, mit neuen Federn und Beilagen bestückt und wieder eingebaut. An der Lok wurden zudem geprüfte Schmierpumpen montiert und die Fertigstellungsarbeiten fortgesetzt. Zum Abschluss der statischen Inbetriebsetzungsarbeiten folgte die Endmontagekontrolle nach dem Vieraugenprinzip.

Im Mai 2024 wurden die letzten Montagearbeiten ausgeführt und die Dampflokomotive ein erstes Mal angeheizt. Damit konnten die Dichtigkeit des Kessels, der Rauch- und Siederöhre sowie der übrigen Armaturen überprüft und wo nötig nachgebessert werden. Am 3. Juli 2024 konnte das Inbetriebsetzungsteam auf die erfolgreiche Abnahme des Kessels durch den Kesselsinspektor Felix

Rauch- und Siederöhre sowie der übrigen Armaturen überprüft und wo nötig nachgebessert werden. Am 3. Juli 2024 konnte das Inbetriebsetzungsteam auf die erfolgreiche Abnahme des Kessels durch den Kesselsinspektor Felix

Fertigstellungsarbeiten

Nach der Ankunft in Realp mussten in einem ersten Schritt die noch fehlenden Teile, respektive solche, die für den Transport demontiert worden waren, wieder angebracht werden. Da Uzwil nicht über eine Grube verfügt, konnten gewisse Einstellarbeiten wie zum Beispiel die Eingriffshöhe der Triebzahnäder erst in Realp ausgeführt werden.

Foto von Markus Staubli: Das Manometer zeigt bei der Druckprobe den maximalen Arbeitsdruck von 14 bar an.

Foto von Hans Siegwart: Die HG 4/4 708 am 29.11.2023 im Schnee auf der Drehscheibe Realp.

Foto von Markus Staubli: Felix Walser und Jakob Knöpfel beim Einstellen der Sicherheitsventile.



Heer vom SVTI (Schweizerischer Verein für technische Inspektionen) anstossen.

Mit der Einstellung und Plombierung der Sicherheitsventile endete die statische Inbetriebsetzung erfolgreich. Am Nachmittag des 3. Juli befuhr die Lok erstmals die Strecke bis zur Zahnstangeneinfahrt Realp.

Dynamische Inbetriebsetzung und Probefahrten

Bei der dynamischen Inbetriebsetzung geht es darum, die Funktionstüchtigkeit aller Bestandteile der Dampflokomotive im Betrieb zu testen. Schritt für Schritt werden dabei mittels Probefahrten, unter genauer Beobachtung durch die Spezialisten, die einzelnen Funktionen und insbesondere die Bremssysteme getestet und wenn nötig Korrekturen und Einstellarbeiten vorgenommen. Wichtig sind nebst der einwandfreien Funktion auch das Einschleifen gewisser Komponenten (Bremsbänder und Bremssohlen) und die einwandfreie Schmierung ohne übermässige Erwärmung.

Die Erprobung erfolgt zuerst mit der Lok allein, beginnend im Adhäsionsbetrieb, und später in der Zahnstange. Anschliessend erfolgen die Erprobung mit zunehmender Anhängelast sowie die protokollierten Bremsproben, welche für die Zulassung erforderlich sind. Am 24. Juli fanden erstmals Probefahrten in der Zahnstange bis Tiefenbach statt. Später im Tag erreichte die HG 4/4 708 mit dem Kranwagen die Station Furka. Die Fahrten verliefen im grossen Ganzen zur Zufriedenheit des Inbetriebsetzungsteams – einige kleinere Dinge müssen noch nachgearbeitet werden.

Checkliste und Protokolle für die Zulassung

Nach der Fertigstellung und erfolgreicher Erprobung durch das Projektteam erfolgt die Kontrolle und Abnahme der Lok durch den Betreiber DFB AG gemäss der umfangreichen «Abnahme-Checkliste zu Lok 708».

Die Nachweise der erfolgreichen Inbetriebsetzung, mit allen erforderlichen Messprotokollen, gehen dann an das Bundesamt für Verkehr (BAV). Die unbefristete Betriebsbewilligung (Zulassung) der HG 4/4 708 wird durch die Tatsache vereinfacht, dass bei der ersten Lok (704) eine Typenzulassung beantragt wurde. Bei Lok 708 sind im Wesentlichen nur noch eine Konformitätserklärung sowie die SVTI-Prüfprotokolle und die Bremsprotokolle einzureichen.

Mitarbeiter und Gönnerfahrt

Wie üblich ist geplant, den Projektmitarbeitern der Dampflokwerkstätte Uzwil und den Unterstützern/Gönnern anlässlich einer Fahrt «ihrer Dampflokomotive» die Gelegenheit zu geben, die HG 4/4 708 beim Einsatz an der Furka erleben zu dürfen.

Sobald die unbefristete Betriebsbewilligung vorliegt, kann die HG 4/4 708 für Fahrplanzüge eingeteilt werden, damit auch das Publikum den neusten Star an der Furka mit allen Sinnen erleben kann. Im Gegensatz zum erstmaligen Einsatz von Lok 704 kann die Schwesterlok 708 freizügiger eingesetzt werden, da diesmal keine spezifische Personalschulung mehr erforderlich ist.

Foto von Markus Staubli: Die HG 4/4 708 erreicht am 3. Juli 2024 zum ersten Mal die Zahnstangeneinfahrt Realp.

Foto von Martin Horath: Am 24. Juli überquert die HG 4/4 708 mit dem Kranwagen erstmals die Steffenbachbrücke.



HG 4/4 Nr. 708





Stück für Stück wird demontiert

Hauptrevision der Lok Nr. 1 hat begonnen

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke

Seit dem 29. September 2023 weilt die älteste Original Furka-Dampflokomotive für die längst fällige Hauptrevision R3 in der eigenen Dampflokwerkstätte in Uzwil.

Bevor mit der Demontage der Lok begonnen wurde, erledigte das Werkstattteam andere Arbeiten, die mit dem Schlusspurt der HG 4/4 708 zurückgestellt werden mussten.

Auch fallen zwischendurch immer wieder mechanische Arbeiten für andere Dampflokomotiven oder andere DFB-Bereiche an. So wurden an der HG 3/4 Nr. 9 nach den Winterarbeiten anlässlich der Probefahrt Schäden festgestellt. Der rechtsseitige Kreuzkopf-Keil Adhäsion war massiv verbogen und die Kolbenstange wies im Kreuzkopf Fressspuren und ein schlechtes Tragbild auf.

Die beschädigten Teile wurden in der Dampflokwerkstätte Uzwil aufgearbeitet, so dass die Lok schnellstmöglich wieder in Betrieb genommen werden konnte. Zu Saisonbeginn standen für Stamm- und Gegenzug somit nur noch zwei Dampflokomotiven und keine Reserve mehr zur Verfügung.

Seit einiger Zeit wird nun im gewohnten Zweiwochenrhythmus an der Demontage der Lok gearbeitet. Dabei wird Bauteil für Bauteil demontiert, gereinigt und auf den Zustand geprüft. Mit der Demontage der beiden Wasserkästen wurde die Sicht auf den ganzen Kessel frei, wie er sonst nicht zu sehen ist. So arbeitet man sich langsam vom aussen sichtbaren Bereich zum Innenleben der Lok, so dass in den nächsten Monaten eine komplette Bestandsaufnahme aller Bauteile erstellt werden kann.



Fotos von
Andreas Huwiler:

Freier Blick auf den
gesamten Kessel

Blick auf Rahmen und
Antrieb

Die «nackte» Lok Nr. 1

Weiteres erfolgreiches Vereinsjahr

7. Vereinsversammlung der Dampflokfreunde

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke

Am Samstag, den 4. Mai 2024 war die Dampflokwerkstätte Uzwil einmal mehr der Durchführungsort der Vereinsversammlung der Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke. Nachdem vor einem Jahr die HG 4/4 708 in der Fertigstellung bewundert werden konnte, leistete dieses Jahr die in Demontage befindliche älteste Original-Furka-Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 den 50 anwesenden Mitgliedern und Gästen Gesellschaft.

Mit einem bebilderten Jahresbericht des Präsidenten Urs Züllig startete man in die statutarischen Geschäfte. Die Jahresrechnung 2023 weist einen Gewinn von gut 350'000 Franken auf. Seit Gründung der Dampflokfreunde konnten über 2,2 Millionen Franken für die direkte oder indirekte Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der Furka-Dampflokomotiven gesammelt werden. Für das nun gestartete Revisionsprojekt der Lok Nr. 1 fliessen 2024 zum ersten Mal Gelder der Dampflokfreunde in ein solches Projekt. Für die Erneuerungswahlen stellten sich erfreulicherweise alle Funktionsträger, also Vorstand inklusive Präsident und die Revisoren zur Wiederwahl. Die anwesenden Mitglieder nahmen dies dankend an.

Markus Staubli erläuterte mit Fotos und interessanten Erklärungen die Arbeiten der Werkstätte Uzwil des vergangenen Jahres. Weniger erfreuliche Nachrichten übermittelte der Präsident und Projektleiter in Bezug auf das Projekt "Neue Werkstätte Uzwil 2.0". Positiv vermerkt werden kann, dass der Bauherr die Baubewilligung erhalten hat und die Arbeiten in Kürze starten sollten. Negativ ist hingegen, dass DFB-intern das Projekt, aber auch die Notwendigkeit einer eigenen Dampflokwerkstätte in Frage gestellt wird. Von Seite der Dampflokfreunde fragt man sich, wieso ein bestens funktionierender, für den Betrieb der Furkabahn essenzieller Bereich, der sich hauptsächlich über die Projekte finanziert, nun plötzlich auf den Prüfstand gestellt wird.

Theo Stolz, Verwaltungsrat der DFB AG überbrachte Grussworte und informierte über die bedenkliche finanzielle Lage der DFB AG, welche zu einigen Diskussionen führte. Abschliessend hatten die Besucher die Möglichkeit sich bei einem ausgezeichneten Apéro mit Gleichgesinnten auszutauschen und die Lok Nr. 1 aus der Nähe zu begutachten.

Die Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke werden das in ihrer Macht stehende unternehmen, um den Vereinszweck, nämlich die Hauptrevision von Furka-Dampflokomotiven in der eigenen Werkstätte, auch für die Zukunft sichern zu können.

Die 8. Vereinsversammlung findet am Samstag, den 10. Mai 2025 statt.

Foto von
Philipp Geisser:
Der komplette Vorstand
der Dampflokfreunde

Foto von
Andreas Huwiler:
Lok 1 flankiert die
Vereinsversammlung





38. GV der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Jährlich eine schwarze Null als Finanzziel festgelegt

Von Mark Theiler, Medien DFB AG

Bei der Generalversammlung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG von Ende Juni in Oberwald VS haben die Aktionäre und Aktionärinnen das negative Geschäftsergebnis 2023 in Höhe von rund 600'000 Franken zur Kenntnis genommen und grossmehrheitlich genehmigt. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung legten dar, wie es zu diesen Zahlen gekommen ist und was in Zukunft dagegen unternommen wird.

Einnahmen stabil oder sogar besser

Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb, dem Souvenirverkauf und der Gastronomie sowie die Passagierzahlen konnten auch 2023 gehalten werden. In bestimmten Bereichen konnte die DFB AG sogar Steigerungen erzielen. Dennoch liegt die Einnahmenseite noch deutlich unter dem Niveau der "Vor-Corona-Zeit".

An 55 Betriebstagen wurden im vergangenen Jahr 24'643 Personen mit Dampf- oder Dieseldzügen befördert. Das sind rund 200 Passagiere mehr als im Vorjahr, obwohl die Saison wegen grösserer Bauarbeiten acht Betriebstage kürzer war. Diese acht Tage und der Ausfall einiger Charterzüge führten zu einem Minus bei den Erlösen.

In den vergangenen Jahren konnten die negativen Betriebsergebnisse oftmals durch die Auflösung von vorhandenen Rückstellungen ausgeglichen werden. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der DFB AG haben jedoch diesen Frühling beschlossen, auf diesen Schritt zu verzichten, obwohl noch Rückstellungen in Höhe von 300'000 Franken bestehen. Auch im laufenden Jahr werden die gesetzlichen Auflagen die Rechnung der DFB erneut stark belasten.

"Pionierphase ist vorbei"

"Mit dem Abschluss der Totalrevision der Dampflok HG 4/4 708 ist die Pionierzeit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vorbei. Jetzt treten wir in die Phase ein, in der wir die Dampfbahn betreiben", sagte VR-Präsident Amacher bei der Generalversammlung. Es gehe nun darum, dass eine Struktur gefunden wird, damit die Dampfbahn bei der Jahresrechnung künftig immer eine schwarze Null schreiben kann.

eingeforderten Sicherheits- und Unterhaltsnachweise. Dies erforderte den Beizug von vielen externen Experten. Zusätzlich belasteten die gestiegenen Energiekosten für Kohle, Diesel und Strom sowie die allgemeine Kostensteigerung die Rechnung des Bahnbetriebes erheblich.

Im Gegensatz zu anderen Dampfbahnen wollen die Verantwortlichen der DFB weiterhin mit Freiwilligen arbeiten. Die Dampfbahn soll künftig unter einer einheitlichen Marke auftreten. Die Finanzen sollen aktiv bewirtschaftet werden. Die neue Betriebsbuchhaltung soll Transparenz schaffen.

Stand Ende Juni verzeichnete die Furka-Dampfbahn 20 Prozent mehr Buchungen als letztes Jahr. Im Dezember 2024 und Januar 2025 sind Nostalgie-Dampfzüge zwischen Andermatt und Nätschen geplant. 2025 tritt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke der Alliance SwissPass bei. Das bedeutet, dass Halbtax und GAs künftig bei einem Teil des Ticketpreises Gültigkeit haben.

Ebenfalls 2025 will die DFB AG an fünf Wochenenden einen dritten Dampfzug auf die Strecke schicken. Gleichzeitig verkehrt der Dieseldzug neu als Dienstzug, nicht mehr als Fahrplanzug. Dies ermöglicht der DFB hohe Flexibilität bei veränderten Bedürfnissen.

Verwaltungsrat: Zwei Rücktritte, fünf Neue

Die Generalversammlung nahm zudem Kenntnis vom Rücktritt von zwei Verwaltungsräten. Nach zehnjähriger Tätigkeit verlässt Pierre-Philippe Durussel das Gremium. Nach nur einem Jahr musste Mario Werren aus beruflichen Gründen demissionieren.

Der bisher fünfköpfige Verwaltungsrat wurde mit fünf neuen Zugängen auf acht Mitglieder aufgestockt. Neu dabei ist Markus Giger aus Mühlethurnen BE. Er bringt 32 Jahre Erfahrung im Finanzwesen des Bundesamtes für Verkehr mit sich. Andreas Kleebe aus Zug ist seit Anfang 2024 Präsident des Stiftungsrates der Furka-Dampfbahn. Der Wirtschaftsinformatiker besitzt ein grösseres Unternehmen in Zug.

Neu in den Verwaltungsrat gewählt wurde auch Michael Stähli aus Niederscherli BE, derzeit Immobilien-Verantwortlicher beim Transportunternehmen Bernmobil. Mit Patric Zimmermann aus Ulrichen VS nimmt ein lokaler Vertreter Einsitz in den Verwaltungsrat. Er ist Präsident der Gemeinde Obergoms, Grossrat und Unternehmer. Fünfter neuer DFB-Verwaltungsrat ist Gerhard Züger aus Rothen-thurm SZ, Leiter Produktion und Rollmaterial bei der Zentralbahn.

Der Walliser Staatsratspräsident Franz Ruppen und der Urner Volkswirtschaftsdirektor Urban Camenzind betonten in ihren Grussworten an der GV die Wichtigkeit der Dampfbahn für ihre Kantone wie auch für die Regionen Goms und Urner Oberland. Beide Regierungsvertreter zollten Lob den vielen Freiwilligen, welche die Dampfbahn am Leben halten.

An der Generalversammlung nahmen 183 Aktionäre und Aktionärinnen teil, die rund 16'225 Aktienstimmen vertraten. Daneben wurden 27'094 Aktienstimmen durch den unabhängigen Stimmrechtsvertreter und 5517 Aktienstimmen durch das Organ vertreten. Die total 48'836 vertretenen Aktienstimmen machten 16,67 Prozent aller Aktien aus.



Fotos von Beat Moser:

Pierre-Philippe Durussel (links) und Mario Werren (rechts) stellten sich als Verwaltungsräte nicht mehr zur Verfügung.

Der neue formierte Verwaltungsrat der DFB AG (von links): Theo Stolz (bisher), Peter F. Amacher (Präsident, bisher), Gerhard Züger (neu), Andreas Kleebe (neu), Markus Giger (neu), Peter Lerch (bisher) und Patric Zimmermann (neu). Nicht an der GV teilnehmen konnte Michael Stähli (neu).



Foto von Beat Moser:

Die Generalversammlung der DFB AG fand dieses Jahr in der Mehrzweckhalle Oberwald statt.





Waschen, Saugen, Wachsen

Intensiv-Wagenreinigung - viermal pro Saison

Von Rolf Boeni, Leiter Wagenreinigung

Die historischen Personenwagen der DFB sind sauber und glänzen. Diesen Service für die Reisenden erbringt eine Gruppe von Freiwilligen.

Die Wagenreinigung ist eine der vielen Fakultäten bei der DFB, welche zu einem grossen Teil im Hintergrund abläuft und von den Gästen sicher geschätzt wird. Dies wohl, weil sie sehr saubere Wagons für ihre Fahrt antreffen, sich aber nicht vorstellen können, was für eine harte Knochenarbeit dahintersteckt.

Zu erwähnen ist auch, dass die meisten der freiwilligen der Reinigungsgruppe nicht mehr die jüngsten sind, zum Teil sogar über 80 Jahre alt! Damit unsere Wagons in diesem Glanzzustand erscheinen, machen wir pro Saison vier Grundreinigungen mit einer Teamgrösse von sieben bis neun Personen. Diese werden wie folgt durchgeführt:

Der Saisonstart

Eine Woche vor Saisonbeginn kommt das Team bestehend aus 9 Freiwilligen zur Intensivreinigung für vier bis fünf Tage nach Realp um die rund 20 Wagons aus dem Winterschlaf zu holen. Aussen werden sie wo nötig von einem Team aus fünf Personen gewaschen, gewachst und die Scheiben so gut wie möglich geputzt. Ein zweites Team von vier Personen nimmt die Innenreinigung in Angriff. Sämtliche Ablageflächen, Sitzbänke, Scheiben und der Boden werden gründlich gereinigt, Teppiche und Polstersitze der 1. Klasse abgesaugt.

Zwischenreinigungen alle vier Wochen

Nach etwa vier Wochen erfolgt die erste Zwischenreinigung, welche von Montag bis Mittwochabend stattfindet. In diesen drei Tagen reinigen wir in einem Team von 8 Personen zwischen 14 und 18 Wagons. Alle werden aussen gewaschen und neu gewachst. Innen erfolgt eine sehr intensive Grundreinigung aller Sitzbänke, Ablageflächen und natürlich der Fenster. Dieser Ablauf wiederholt sich nach den nächsten vier Wochen.

Und die Einwinterung

Nach Saisonschluss erfolgt durch ein Team von 9 Personen die Einwinterung aller Wagons von Montag bis Freitag. Bei dieser Reinigung werden zusätzlich die Dächer gereinigt, damit die vorhandenen Kohlenreste vor allem aus den Dachrinnen entfernt werden. Wiederum werden alle Wagons gewaschen und gewachst.

Wenn ein Wagon sehr verschmutzt ist und es die Witterung erlaubt, wird dieser mit einem Spezialmittel poliert, was danach ein neues Aufwachsen erfordert. Für eine solche Spezialreinigung sind zwei bis drei Personen min-

destens einen Tag beschäftigt. Dieser Arbeitsablauf ist dank der sonstigen guten Wagenpflege bei jedem Wagon nur ca. alle drei Jahre notwendig.

Ein zweites Team von vier Personen nimmt wiederum die Innenreinigung in Angriff. Sämtliche Ablageflächen, Sitzbänke, Scheiben und der Boden werden gründlich gereinigt. Teppiche und Polstersitze der 1. Klasse abgesaugt. Damit stellen wir sicher, dass die Wagons auch für allfällige Spezialfahrten im Winter oder Frühling einsatzbereit sind.

Dank dem guten Teamgeist macht die Arbeit immer wieder Freude. Dazu gehört nach getaner Arbeit auch das gemütliche Ausklingen.

Diese Reinigung mit dem erfolgreichen Ergebnis können wir nur dank dem grosszügigen Reinigungsmaterialsponsoring der Firma RIWAX in dieser Qualität durchführen. Damit dieses Sponsoring funktioniert, statten wir, Ruedi Aerni und der Schreibende als Leiter vom Wagenteam, jedes Jahr einen Höflichkeitsbesuch beim Verkaufschef und dem CEO ab. Beide sind immer sehr interessiert an unserer Arbeit und haben immer ein Mittel bereit, falls wir ein Reinigungsproblem bei den Wagons haben. Hier ein herzliches Dankeschön an das ganze RIWAX Team für die tolle Unterstützung.



Danke!



Fotos von Rolf Boeni:

Wachsen und Scheibenputzen in Realp DFB

Gruppenbild nach getaner Arbeit

Intensivreinigung mit C3 von Riwx



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



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

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

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

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

Siehe auch: www.dfb.ch/de/stories/freiwilligenarbeit

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

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

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

Nachruf Ralph Schorno (1952 - 2024)

Ein kritischer Furka-Strategie wird uns fehlen

Von Walter Benz, alt Stiftungsrat und alt Präsident der VFB-Sektion Aargau

Ralph Schorno, ehemaliger Verwaltungsrat der Dampfbahn, ist am 12. Mai 2024 nach jahrelanger Krankheit verstorben. Als Eisenbahnsachverständiger war er ab 1987 für das Projekt Furka-Bergstrecke tätig, von 1988 bis 1991 im Verwaltungsrat. Er war Projektleiter bei der erfolgreichen Rückschaffung der Zahnradampflokomotiven aus Vietnam in die Schweiz. Zudem war er als Chef Rollmaterial massgeblich bei der Erarbeitung der Unterlagen für die Eisenbahnkonzession beteiligt. Diese wurde im März 1990 der DFB erteilt. Unter seiner Leitung erfolgte die Restaurierung und die Wiederinbetriebnahme der ersten Dampflokomotive an der Furka, der historischen Lok «Weisshorn».



Im August 1991 gab er sein erstes Buch heraus. Es beschrieb die Bahngeschichte an der Furka von den Anfängen bis zu jenem Zeitpunkt. Es sollte der Wegbereiter für die glückliche Vollendung des Projektes «Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke von Oberwald bis Realp» sein. Meinungs-

verschiedenheiten, vor allem in strategischen Fragen, führten dann aber dazu, dass er sich aus der DFB zurückzog. Ab 2014 wurde er dann in verschiedenen Fragen von der Stiftung Furka Bergstrecke wieder beigezogen, unter anderem für das Projekt «Benzintriebwagen».

Laufende Anfragen nach dem vergriffenen ersten Buch bewegten ihn im Dezember 2021 zur Herausgabe eines zweiten Buches über die zwischenzeitliche Geschichte der DFB, in der er diese mit kritischem Auge betrachtete und hinterfragte. Als Strategie verblieb er aber nicht nur beim Kritisieren, sondern brachte im zweiten Teil des Buches Lösungen für die Zukunft. Die Generalversammlung der DFB Ende Juni 2024 zeigte, dass der Verwaltungsrat seine Verantwortung vor allem in strategischen Fragen neu ausrichten wird. Das sollte aber auch dazu führen, dass sein Buch auch im Souvenirhandel der DFB Eingang findet.

Sein drittes Buch über die Gotthard-Bergstrecke konnte er noch mit letzten Kräften fast vollenden. Der Verlag Gisler Altdorf und seine Freunde werden dies aber noch tun und damit seinen Wunsch erfüllen. Sein Wirken, sein Einsatz und viele seiner Gedanken sind verwirklicht oder werden es noch.

Dein Tod macht uns traurig. Wir danken Dir für Deinen langjährigen Einsatz und behalten Dich in guter Erinnerung.

«Du hast der Nachwelt die Furka näher gebracht»

Von Joseph Koch, Consulting and Trading, Luzern

Meine erste Begegnung mit Ralph war im April 1989, als er mich mit Aldo Contratto, einem Bauunternehmer aus Goldau, auf der Schweizer Botschaft in Bangkok aufsuchte. Ich war damals dort als Konsul tätig, und mir war auch das Mandat der Wiederöffnung der Schweizer Botschaft in Hanoi übertragen worden. Ralph und Aldo informierten mich, dass sie Kenntnis davon hatten, dass sechs alte SLM-Dampflokomotiven in Vietnam im Gebüsch gelagert wurden. Diese Loks wurden 1923 von den Franzosen gekauft und einige folgten später, die nach der Elektrifizierung und der Furka-Oberalp-Bahn nicht mehr benutzt und daher in Vietnam eingesetzt wurden.

Ralph Schorno und Aldo Contratto informierten dann die Behörden in der Schweiz darüber, dass die Botschaft in Bangkok das Projekt unterstützen würde. Im April 1990 waren Ralph und ich mit den vietnamesischen Eisenbahnbehörden mit Verhandlungen beschäftigt. Während mehreren Stunden wurden bitters Zigaretten, süsser Kuchen und bitterer Tee konsumiert. Die Lokomotiven waren im Einsatz von Thap Cham nach Dalt gewesen, einer Höhenstation im Süden Vietnams. Die noch vorhandenen Geleise wurden benötigt, um die Strecke von Hanoi nach Saigon zu bauen.

Nun war Ralph gefordert. Er war in der Lage, ein Team von 14 Mitarbeitern zusammenzustellen mit Werkstattchef Bühler von der Rhätischen Bahn, zwei Lastwagenfahrern, zwei Köchen, neun Mechanikern sowie - ganz wichtig - einem Tiefgangswagen. Ralph übernahm die Koordination der Arbeiten. Dank seinem Charakter glückte alles und die Lokomotiven wurden in ein Überseeschiff verladen. Ich war anwesend, wie Ralph dem Kapitän jede Frage beantworten konnte. Für mich verdiente er jeden Respekt. Nun waren die Lokomotiven bereit für die Verschiffung «Back to Switzerland».

Zuerst wurden die Lokomotiven im Verkehrshaus Luzern ausgestellt, und es war für jeden Besucher etwas Ausserordentliches, die Loks, die während Jahrzehnten in Vietnam verkehrten, zu besichtigen. Dann begann die Aufarbeitung der ersten dieser Maschinen.

Jetzt war die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit der Publikation und Finanzierung beschäftigt, und da war Peter Riedwyl mit seiner Arbeit gefragt. Ralph nahm schliesslich auch teil an den Feierlichkeiten in Realp, Gletsch und Oberwald. Er war immer auf dem Laufenden über die Arbeiten, die ausgeführt werden mussten.

Lieber Ralph, werter Freund. Was du geleistet hast und was du erreicht hast, ist enorm, und du hast der Nachwelt die Furka näher gebracht. Wir alle danken dir für deine immense Arbeit. Ruhe in Frieden.

Gedenkanlass in der Kapelle Gletsch:
7.9.2024, 13.00 Uhr (anschl. Apéro)



Es tut sich was in Gletsch

Das Blaue Haus wird zu neuem Leben erweckt

Philipp Krähenmann, Verantwortlicher Kommunikation VFB

Das Blaue Haus in Gletsch wurde im August 2015 von Walter Benz erworben. Seither hat er viel Planungsarbeit, grössere Unterhaltsarbeiten und einige Investitionen getätigt. Ziel ist es, das Blaue Haus wieder als Versorgungsgebäude und Hotel zu einem neuen und besseren Leben zu erwecken.

In diesen knapp neun Jahren wurden unter anderem

- das neue Trottoir und die neue Erschliessung des Tales mit dem Tiefbauamt des Kantons Wallis geplant
- die Käsekeller Richtung Fluss verschoben, um einen Treppenausgang talseitig zu ermöglichen
- das ganze Obergeschoss bis zum Mansardenboden abgerissen und wiederaufgebaut und dabei die bisher fehlenden Brandmauern hochgezogen
- das ganze Dach mit einer Dachhaut aus Aluminium und einem Dachaufbau nach den neuesten Kriterien wesentlich verstärkt
- die Fenster im Erdgeschoss sowie 1. und 2. Obergeschoss mit dreifach verglasten Fenstern und neuen Fensterläden versehen
- die Fensterbrüstungen mit Aluminium überzogen
- Holz- und Fassadenteile repariert
- eine neue Türe in den Kraftwerkraum erstellt.

Gegenwärtiger Stand der Arbeiten

Der Kanton trieb in den letzten Jahren die Planungen und Sanierungen für seine Bauten ebenfalls voran. Bis Ende letzten Jahres wurden das Garagengebäude abgerissen, der Infopoint saniert und wiedereröffnet sowie Nebengebäude abgerissen. Bei der Einweihung durfte übrigens ein neues, gut munden- des Gletsch-Bier konsumiert werden. Dafür soll in den Ställen

eine Brauerei gebaut werden. Es wurden grosse Sanierungsarbeiten im Glacier und Planungen für Infrastruktur und Parkplätze durchgeführt.

Das weitere Vorgehen

Bis zum jetzigen Zeitpunkt wurden im Blauen Haus vor allem die notwendigen Sanierungen und einige Neubauten ausgeführt. Dazu kommen jetzt Arbeiten für die gemeinsame Infrastruktur und der weitere Ausbau. Dabei müssen alle Partner, d.h. Gemeinde, Kanton, Dampfbahn, das Blaue Haus, die IG Gletsch und eventuell weitere einbezogen werden. Für die Versorgung (Strassen, Wasser, Strom, Heizung, Klärwasser, Kehricht usw.) laufen gegenseitige Gespräche.

Bei der Trinkwasserversorgung ist das Blaue Haus bereits stark einbezogen. Das historische Kraftwerk wurde schon früher ausstellungsgerecht saniert. Walter Benz ist daran interessiert, im gleichen Raum ein neues Kraftwerk zu bauen und liess dafür von einem Experten einen Bericht erstellen.

Durch das Blaue Haus läuft ein weiterer Quellbach, der ähnlich viel Wasser führt wie die Quelle im Tal. Die Abklärungen ergaben, dass es sich um gutes Trinkwasser handelt. Es entspringt unter der Brücke der DFB und könnte hinter dieser Brücke gefasst werden. Mit der Fassung dieser Quelle und dem Bau eines Reservoirs im Blauen Haus könnte die Wasserversorgung von Gletsch besser gesichert werden. Zudem könnte Wasser aus dem Reservoir im Tal turbinert und anschliessend ins erwähnte Reservoir geführt werden. Das ergäbe insgesamt eine bessere Versorgung von Gletsch mit Wasser und Strom.

Die nächsten Schritte

Walter Benz hat mit seinem Architekten eine Anfrage an Kanton und Gemeinde gerichtet, wie sie sich zu Ausbau und Betrieb des Gebäudes stellen. Am 19. Juni wurde zudem die Stiftung „Historisches Gletsch“ (Obergomts) gegründet. Somit kann das Gebäude zu einem späteren Zeitpunkt in die Stiftung übertragen werden. Sie zahlt selber keine Steuern und Spenden an diese sind ebenfalls steuerbefreit. Stiftungsrat und Freiwillige arbeiten ehrenamtlich für den Betrieb des Hauses und für weitere Angebote für ganz Gletsch (Ausstellungen, Wanderwege, Umgebung usw.) Die Stiftung soll von der Landeslotterie, der Berghilfe, von weiteren Stiftungen und vom Gönnerclub unterstützt werden.

(Dieser Artikel basiert auf einem Bericht von Walter Benz vom November 2023 und ergänzenden aktuellen Informationen seinerseits).



das
**BLAUE
HAUS**



Die Dampfbahn- Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Mitfahren

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

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört, unterstützt mit dem Jahresbeitrag (CHF 60 für Einzelmitglieder und CHF 90 für Familien resp. Ehepaare) die Dampfbahn und arbeitet nach Möglichkeit vor Ort mit, sei es anlässlich von Bauwochen der Sektionen, in der Wagenwerkstätte Aarau oder als 'Froni' im Zug und überall dort, wo zupackende Hände benötigt werden. Vereinsmitglieder geniessen zudem einen Rabatt von 20 Prozent auf den Fahrpreisen, erhalten 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; Per Post an: VFB Verein Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald Unsere Webseite: www.dfb.ch/verein

Dampflokkfreund werden

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

Stiftung Furka-Bergstrecke SFB – Spendenmöglichkeiten www.dfb.ch/stiftung

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

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

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

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

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die 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 oder
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp UR; E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen

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

Mehr wissen

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

Wander-Express: Letzte Gelegenheit!

Der Diesellok wird 2025 nicht mehr im Reiseverkehr unterwegs sein. So können wir auch die Angebote «Raclette und Brunch» in der bisherigen Form nicht mehr anbieten. Wer diese Abenteuer-Fahrten noch miterleben möchte, sollte sich also beeilen!



Fotografieren und Filmen mit dem Diesellok
Bei trockenem Wetter aus einem offenen Aussichtswagen.
Donnerstag bis Sonntag bis 29. September 2024



Raclette-Plausch und Brunch im «Steam Pub»
Gemütliche Verpflegung im zweiachsigen Büffetwagen.
5. bis 8. September und 26. bis 29. September 2024

Premium Class: Reisen im Salonabteil 1.Klasse



Das besondere Erlebnis mit historischem Komfort und kulinarischen Höhepunkten
Eine persönliche Betreuung sorgt für Ihr Wohlbefinden und gibt interessante Informationen über Bahn, Landschaft und Geschichte. Ein Kaffee als Willkommen und eine attraktive Unterwegsverpflegung. Zum Abschluss gibt es ein Abschiedsgetränk und ein Erinnerungsgeschenk.

Donnerstag bis Sonntag bis 29. September 2024 und 19. Juni bis 28. September 2025



**Mehr
Erlebnis!**

**Beim Erlebnisreisen schenken,
an die Furka-Dampfbahn denken!**

Fahrplan und Preise 2025

**Donnerstag bis Sonntag
vom 19. Juni bis 28. September 2025**

Realp – Furka – Gletsch – Oberwald

Zugnummer Klasse	133		139		157	
	1.+2. KL. Premium Class		1.+2. KL.		1.+2. KL.	
R						
Realp DFB ab	10.20	10 11.20	11 14.20			
Tiefenbach DFB ab	x 10.40	x 11.40	x 14.40			
Furka DFB an	11.05	12.05	15.10			
Furka DFB ab	11.30	12.45	15.30			
Muttbach-B. ab	x 11.35	x 12.50	x 15.35			
Gletsch an	12.05	13.15	16.05			
Gletsch ab	12.10	13.20	16.10			
Oberwald DFB an	12.35	10 13.45	11 16.35			

Oberwald – Gletsch – Furka – Realp

Zugnummer Klasse	134		154		158	
	1.+2. KL. Premium Class		1.+2. KL.		1.+2. KL.	
R						
Oberwald DFB ab	12 10.50	13.50	10 14.50			
Gletsch an	11.15	14.15	15.15			
Gletsch ab	11.20	14.20	15.20			
Muttbach-B. ab	x 11.35	x 14.40	x 15.40			
Furka DFB an	11.58	14.55	15.55			
Furka DFB ab	12.20	15.30	16.25			
Tiefenbach DFB ab	x 12.40	x 15.50	x 16.40			
Realp DFB an	12 13.05	16.15	10 17.05			

Stand: 15.08.2024

Änderungen bleiben vorbehalten.

Zeichenerklärung

- 10** Donnerstag bis Sonntag vom 17. Juli bis 17. August 2025
- 11** Donnerstag, Freitag und Samstag
- 12** Freitag, Samstag und Sonntag
- Verpflegungshalt in der Station Furka (Buffet-Gaststätte)
- X** Halt auf Verlangen
- R** Platzreservierung obligatorisch

Neue Fahrpreise

Strecke Normaltarif HATA + GA

Realp–Oberwald (einfache Fahrt)
2.Klasse CHF 96.– 71.–
1.Klasse CHF 146.– 96.–

Realp–Furka (einfache Fahrt)
2.Klasse CHF 56.– 41.–
1.Klasse CHF 86.– 56.–

Realp–Gletsch (einfache Fahrt)
2.Klasse CHF 76.– 56.–
1.Klasse CHF 116.– 76.–

Oberwald–Gletsch (einfache Fahrt)
2.Klasse CHF 36.– 26.–
1.Klasse CHF 56.– 36.–

Fahrpreise inklusive historischem Zuschlag und Platzreservierung

Preise für Kinder und Jugendliche sowie für Gruppen auf Anfrage.

HATA + GA:
Für Inhaber/innen von Halbtax-Abonnementen und SwissPass (GA)



SwissPass am Furkapass

Neu sind 2025 die Halbtax-Abonnementen und der Swiss Pass (GA) bei der Furka-Dampfbahn gültig. Sie berechtigen zu einer 50 %-Ermässigung auf unseren Billettpreisen der 1. und 2.Klasse. Zusätzlich erheben wir einen distanzabhängigen, historischen Zuschlag, auf dem kein Rabatt gewährt wird.



Les travaux ont été nombreux le long de la ligne

Neige tardive et intempéries mettent à l'épreuve les ouvriers du train à vapeur

Par Mark Theiler, Médias DFB SA, traduit par Florian Wünsche

Gian-David Fluri et ses hommes de l'équipe de construction ne peuvent pas se plaindre du manque de travail. Pratiquement partout le long de la ligne, des travaux d'assainissement, de construction ou de nettoyage ont été effectués ces derniers mois.

Cette année, la sortie de l'hiver sur le tracé a constitué un défi particulier non seulement pour l'équipe de déneigement, mais aussi pour les équipes de construction. Des chutes de neige tardives et les avalanches qui en ont résulté ont eu pour conséquence que les masses de neige étaient fortement imprégnées de saletés et de blocs de roche. Certains de ces rochers ont causé des dégâts.

En amont de Gletsch, une avalanche mêlée de terre et de morceaux de rochers a heurté pratiquement à la verticale le mur de soutènement situé en dessous et l'a détruit sur une longueur d'environ 25 mètres. Avant la mise en service de la ligne fin juin, le mur a été reconstruit provisoirement et de façon sommaire avec du granit tessinois.

Voie et tunnel rénovés

Entre Realp et Furka, plusieurs défauts de voie ont été réparés avant le début de la saison. Il s'agissait d'affaissements et de déformations de voies ou de corrections de la hauteur des crémaillères.

Dans le tunnel de faite de la Furka, du côté de Muttbach, 40 mètres de voie ont été remplacés.



Abonnez-vous maintenant !

Sur le canal Instagram Furkadampf (<https://www.instagram.com/furkadampf>), vous trouverez une vidéo (<https://www.instagram.com/p/C8zs5j3t-kaq>) des intempéries près du pont du Rätischbach et toujours des photos actuelles de notre train à vapeur. S'abonner en vaut la peine !

L'assainissement de la paroi du tunnel s'est également poursuivi. En l'espace de deux semaines, des filets métalliques de renforcement ont été suspendus sur une longueur de 40 mètres.

Il n'est pas encore certain que les entreprises spécialisées puissent appliquer (gunit) le béton projeté (gunit) sur ce tronçon cette année encore. Selon Gian-David Fluri, ces entreprises sont très occupées en raison des dégâts causés par les intempéries en Valais. Si le gunitage devait être reporté à l'année prochaine, il serait possible de terminer la sécurisation de la voûte au moyen de filets de renforcement et de gunitage dans les endroits critiques du tunnel de faite.

Nouvelle rampe à Realp

Des améliorations ont également été apportées autour du dépôt du DFB à Realp. Une rampe a été construite le long de la voie 6. Elle permet aux camions de déverser directement du matériel par le côté sur les wagons de marchandises. Deux conteneurs maritimes ont été installés sur le site de Gehren, un peu au-dessus du dépôt. L'un sert de garage pour les machines de l'équipe de végétation, l'autre pour protéger le matériel de sécurité comme les entraînements de barrière, les croix de Saint-André, les consoles d'aiguillage, etc.

L'installation des voies sur le viaduc de Mässweid entre Gletsch et Oberwald, en aval du tunnel hélicoïdal et du pont sur le Rhône, rénové l'année dernière, ne s'est pas déroulée tout à fait comme prévu. En raison des travaux annuels de déblaiement des rochers sur la route cantonale en amont du viaduc et de la fermeture de la route du col, la voie n'a pu être posée qu'après le début de la saison. Par conséquent, les passagers entre Gletsch et Oberwald ont dû être transportés certains jours par des bus de remplacement.

Dégâts au Rätischbach

Alors que la ligne était enfin praticable normalement après l'achèvement de ces travaux le 28 juin, les intempéries de la nuit du 29 au 30 juin ont à nouveau donné beaucoup de travail aux équipes de construction. Des reconnaissances effectuées le matin après la nuit orageuse ont montré que la voie en amont d'Oberwald, entre le barrage anti-avalanches et le pont du Rätischbach, avait été ensevelie et en partie emportée par les eaux.

Le Rätischbach s'était cherché un nouveau lit, passait sur le tracé du DFB et, en plus du tronçon enseveli, remplissait la voie en direction d'Oberwald de sable et de boue. Entre Realp et Gletsch, les intempéries n'ont heureusement pas causé de dommages. Cependant, le train à vapeur n'a pas été mis en service ce dimanche-là.

Grâce à une mobilisation exceptionnelle, le chef des travaux Gian-David Fluri a réussi à remédier aux dégâts causés par les intempéries en l'espace de deux jours et demi, avec l'aide de 30 assistants, bénévoles de la section Argovie et apprentis d'un groupe de Login Ticino. Une centaine de mètres cubes de matériaux ont été évacués de la zone située entre le pont du Rätischbach et le barrage anti-avalanches en amont d'Oberwald. Il a fallu dégager 120 mètres de voie. 60 mètres avaient été ensevelis sur une hauteur de 2,5 mètres. Après le dégagement de la voie, 40 tonnes de ballast ont été posées.

Juste à temps pour le jour d'exploitation suivant, le jeudi 4 juillet, les trains à vapeur ont pu circuler sur toute la ligne de Realp à Oberwald.



38e AG de la société Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

L'objectif annuel: l'équilibre des finances

de Mark Theiler, traduit par Thilo Köhler

Lors de l'assemblée générale de la société Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG qui s'est tenue fin juin à Oberwald (VS), les actionnaires ont pris connaissance du résultat négatif de l'exercice 2023, d'un montant d'environ 600 000 francs, et l'ont approuvé à une large majorité. Le conseil d'administration et la direction ont expliqué comment on en est arrivé à ces chiffres et ce qui sera entrepris à l'avenir pour y remédier.

Le président du conseil d'administration Peter F. Amacher et le directeur Karl Reichenbach ont présenté les raisons pour lesquelles l'année 2023 a mis les finances du train à vapeur à rude épreuve. Il y a eu des dépenses supplémentaires, surtout en raison des justificatifs de sécurité et d'entretien exigés par l'Office fédéral des transports. Cela a nécessité le recours à de nombreux experts externes. De plus, l'augmentation des coûts énergétiques pour le charbon, le diesel et l'électricité ainsi que l'augmentation générale des coûts ont considérablement alourdi les comptes de l'exploitation ferroviaire.

Recettes stables voire meilleures

Les recettes provenant de l'exploitation ferroviaire, de la vente de souvenirs et de la restauration ainsi que le nombre de passagers ont pu être maintenus en 2023. Dans certains domaines, le DFB SA a même pu réaliser des augmentations. Néanmoins, les recettes sont encore nettement inférieures en comparaison du niveau de l'époque «pré-Corona».

L'année dernière, 24'643 personnes ont été transportées par des trains à vapeur ou diesel pendant 55 jours d'exploitation. Cela représente environ 200 passagers de plus que l'année précédente, bien que la saison ait été plus courte de huit jours d'exploitation en raison d'importants travaux. Ces huit jours et la suppression de quelques trains charters ont entraîné une baisse des recettes.

Au cours des années précédentes, les résultats d'exploitation négatifs ont souvent pu être compensés par la dissolution de provisions existantes. Le conseil d'administration et la direction du DFB SA ont toutefois décidé ce printemps de renoncer à cette mesure, bien qu'il existe encore des provisions à hauteur de 300 000 francs. Cette année encore, les obligations légales vont à nouveau peser lourdement sur les comptes du DFB.

"La phase pionnière est terminée"

"Avec la fin de la révision totale de la locomotive à vapeur



HG 4/4 708, la période pionnière du train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka est terminée. Nous entrons maintenant dans la phase d'exploitation du train à vapeur", a déclaré le président du CA Amacher lors de l'assemblée générale. Il s'agit maintenant de trouver une structure qui permette au train à vapeur d'afficher à l'avenir des comptes annuels toujours dans le noir.

Contrairement à d'autres chemins de fer à vapeur, les responsables du DFB veulent continuer à travailler avec des bénévoles. Le train à vapeur doit à l'avenir se présenter sous une marque unique. Les finances doivent être gérées activement. La nouvelle comptabilité de la société doit créer de la transparence.

Fin juin, le train à vapeur de la Furka enregistrait 20 pour cent de réservations supplémentaires par rapport à l'année dernière. En décembre 2024 et janvier 2025, des trains à vapeur nostalgiques sont prévus entre Andermatt et Nätschen. En 2025, le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka rejoindra l'Alliance SwissPass. Cela signifie qu'à l'avenir, les abonnements demi-tarif et les AG seront valables pour une partie du prix du billet.

En 2025 également, la société DFB SA prévoit d'envoyer un troisième train à vapeur sur la ligne pendant cinq week-ends. Parallèlement, le train diesel circulera désormais comme train de service et non plus comme train à l'horaire. Cela

permet au DFB de faire preuve d'une plus grande flexibilité en cas d'évolution des besoins.

Conseil d'administration : deux démissions, cinq nouveaux membres

L'assemblée générale a également pris acte de la démission de deux membres du conseil d'administration. Après dix ans d'activité, Pierre-Philippe Durussel quitte le conseil. Après seulement un an, Mario Werren a dû démissionner pour des raisons professionnelles.

Le conseil d'administration, qui comptait jusqu'à présent cinq membres, est passé à huit avec l'arrivée de cinq nouveaux membres. Markus Giger de Mühlethurnen BE en fait désormais partie. Il apporte avec lui 32 ans d'expérience dans les finances de l'Office fédéral des transports. Andreas Kleeb de Zoug est président du conseil de fondation du chemin de fer à vapeur de la Furka depuis début 2024. Cet informaticien de gestion est propriétaire d'une grande entreprise à Zoug.

Michael Stähli de Niederscherli BE, actuellement responsable de l'immobilier dans l'entreprise de transport Bernmobil, a également été élu au conseil d'administration. Avec Patric Zimmermann d'Ulrichen VS, c'est un représentant local qui siège au conseil d'administration. Il est président de la commune d'Obergoms, député au Grand Conseil et entrepreneur. Le cinquième nouveau membre du conseil d'administration du DFB est Gerhard Züger de Rothenthurm SZ, directeur de la production et du matériel roulant au Zentralbahn.

Le président du Conseil d'Etat valaisan Franz Ruppen et le directeur de l'économie publique uranaise Urban Camenzind ont souligné dans leurs allocutions lors de l'AG l'importance du train à vapeur pour leurs cantons respectifs ainsi que pour les régions de la vallée de Conches et de l'Oberland uranaise. Ces deux représentants de gouvernement ont rendu hommage aux nombreux bénévoles qui maintiennent le train à vapeur en vie.

183 actionnaires ont participé à l'assemblée générale, représentant environ 16'225 voix. En outre, 27'094 voix ont été exprimées par des représentants indépendants et 5'517 voix par le conseil d'administration. La totalité des 48'836 voix représentées correspondait à 16,67% de toutes les actions.

La mise en service progresse

La HG 4/4 n° 708 sera bientôt opérationnelle

Par Urs Züllig, président des Amis des locomotives à vapeur, traduit par Florian Wünsche

La révision de la deuxième locomotive à vapeur à quatre essieux-moteurs est en passe d'être achevée avec succès. L'équipe de projet donne ses impressions sur la mise en service.

Depuis le transfert de la HG 4/4 n° 708 à Realp les 28 et 29 septembre 2023, l'équipe de base composée de Jakob Knöpfel, Markus Staubli, Hans Siegwart, Felix Walser, Hansruedi Rietzler, Walter Küng, Rolf Lang, Tobias Hardmeier, Martin Horath et Thomas Ruch effectue des interventions régulières à Realp afin de terminer la révision et d'obtenir l'autorisation d'exploitation de la machine. Le chef d'équipe de la nouvelle locomotive est Thomas Ruch. Son suppléant est Gian-David Fluri.

Travaux de finition

Après l'arrivée à Realp, il a fallu remettre en place les pièces manquantes ou celles qui avaient été démontées pour le transport. Comme Uzwil ne dispose pas d'une fosse, certains travaux de réglage, comme par exemple la hauteur de contact des roues dentées motrices, n'ont pu être effectués qu'à Realp. Les nouveaux ateliers de locomotives à vapeur prévus à Uzwil disposeront d'ailleurs d'une fosse. Les inscriptions manquantes et les lignes décoratives ont ensuite été apposées sur la locomotive.

Mise en service

En avril, les deux roues dentées motrices ont été démontées, équipées de nouveaux ressorts et de cales, puis remontées. Des pompes de graissage testées ont en outre été montées sur la locomotive et les travaux de finition se sont poursuivis. Pour terminer les travaux statiques de mise en service, le contrôle de montage final a suivi selon le principe des "quatre yeux".

En mai 2024, les derniers travaux de montage ont été effectués et la locomotive à vapeur a été chauffée une première fois. Cela a permis de vérifier l'étanchéité de la chaudière, des tubes de fumée et de vapeur ainsi que des autres robinetteries, et de procéder à des retouches si nécessaire. Le 3 juillet 2024, l'équipe de mise en service a pu trinquer à la vérification réussie de la chaudière par l'inspecteur des chaudières Felix Heer de l'ASIT.

La mise en service statique s'est terminée avec succès par le réglage et le plombage des soupapes de sécurité. L'après-midi du 3 juillet, la locomotive a emprunté pour la première fois la ligne jusqu'à l'entrée de la crémaillère à Realp.

Lors de la mise en service dynamique, il s'agit de tester le bon fonctionnement de tous les éléments de la locomotive à vapeur en service. Pas à pas, les différentes fonctions et notamment les systèmes de freinage sont testés au moyen de courses d'essai, sous l'observation attentive des spécialistes, et des corrections et des réglages sont effectués si nécessaire. Outre le fonctionnement sans faille, il est important que certains composants (bandes et semelles de frein) soient bien rodés et que la lubrification soit parfaite et sans échauffement excessif.

Les essais sont d'abord effectués avec la locomotive seule, en commençant par un fonctionnement par adhérence, puis avec la crémaillère. Ensuite, les essais sont effectués avec une charge remorquée croissante ainsi que les essais de freinage consignés dans un procès-verbal, qui sont nécessaires pour l'homologation. Le 24 juillet, les premiers essais ont eu lieu en crémaillère jusqu'à Tiefenbach. Plus tard dans la journée, la 708 a atteint la station Furka avec le wagon-grue. Dans l'ensemble, les trajets se sont déroulés à la satisfaction de l'équipe de mise en service - quelques petites retouches doivent encore être apportées.

Liste de contrôle

Après l'achèvement et les essais réussis par l'équipe de projet, le contrôle et la réception de la locomotive sont effectués par l'exploitant DFB SA conformément à la très complète «check-list de réception de la locomotive 708».

Les justificatifs de la mise en service réussie, avec tous les protocoles des tests requis, sont ensuite envoyés à l'Office fédéral des transports (OFT). L'autorisation d'exploitation illimitée (homologation) est simplifiée par le fait qu'une homologation de type a été demandée pour la première locomotive (704). Pour la locomotive 708, il suffit pour l'essentiel de déposer une déclaration de conformité ainsi que les protocoles d'essai ASIT et les rapports de freinage.

Il est prévu de donner l'occasion aux collaborateurs du projet des ateliers de locomotives à vapeur d'Uzwil et aux soutiens/donateurs de voir la 708 en action sur la Furka à l'occasion d'un voyage avec «leur locomotive à vapeur».

Dès que l'autorisation d'exploitation illimitée sera disponible, la HG 4/4 708 pourra être affectée à des trains réguliers afin que le public puisse lui aussi découvrir la dernière star de la Furka. Contrairement à la première utilisation de la locomotive 704, la locomotive sœur 708 peut être utilisée plus librement, car cette fois-ci, aucune formation spécifique du personnel n'est plus nécessaire.





Informationen zu den VFB Sektionen

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



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

Aargau

VFB-Sektion Aargau, Rohrerstrasse 118,
CH-5000 Aarau, vfb-aargau@dfb.ch

AGENDA

Sa 31. August 2024	Furka-Sommerfahrt	Heidi Schmid	079 779 03 49
So 29. Sept. – Fr 4. Okt.	Furka-Arbeitswoche 4	Beat Mühlemann	077 413 91 85
Sa 5. Oktober 2024	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 5. Oktober 2024	Sektionsreise, Dampfbahn Katzenssee	Heidi Schmid	079 779 03 49

Siehe auch Webseite www.vfb-aargau.ch

Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

AB 4463: Vorbereitung des Wagenkastens auf das Dach

In den vergangenen Monaten wurden nun alle Holzteile und die rostfreien Fensterprofile des Wagenkastens zusammengesetzt und mittels unzähliger Schrauben und Verstärkungswinkel verschraubt. Auf dem Boden sind die Unterbodenplatten fertig eingepasst und der Linoboden wurde Anfang August geklebt. Fahrwerks- und bremsseitig machen die Aufarbeitung und die neue Farbgebung schöne Fortschritte. Das Dach wird auf einem separaten Platz aufgebaut. Pfetten, Binder und Spanten sind alle bereit, das Dachtäfer (beachtliche 700 Laufmeter) ist in Bearbeitung.

C 4326: Bald fehlt nur noch das neue Dach

Der neue Boden ist eingepasst und verklebt. Die Seiten-Innenwände werden aktuell wieder eingebaut. Im August erfolgte der neue Aussenanstrich. Für das feste Dach (anstelle der Sonnenstoren) sind alle Bleche und Konstruktions-Kom-

ponenten eingetroffen. Probesthalber werden einzelne Bleche positioniert, um ihre Passung zu bestätigen.

Für die Finanzierung der Revision C 4326 läuft ein Sitzplatzsponsoring. Unterlagen siehe www.vfb-aargau.ch à Wagenwerkstatt à Revisionsprojekte à Aktuelle Revisionsprojekte. Wir danken Ihnen für Ihren Beitrag.

Werbeeinsatz im Bahnpark Brugg

Von Harald Salzmann, Leitung Werbung, und Matthias Schmid, Stv. Leitung

Auch dieses Jahr durften wir am Pfingstwochenende wieder am Tag der offenen Tür im Bahnpark in Brugg dabei sein. Bereits am frühen Samstagmorgen konnten wir die ersten Eisenbahnbegeisterten begrüßen. Der Andrang auf dem Festgelände war sehr gross. Viele neue, aber auch bekannte Besucher wollten Informationen aus erster Hand.



Parkplätze entlang der Schweigstrasse, Fundamentsarbeiten für zwei Baucontainer im Depot Geren, Ersatz von Schotter im Gleisbereich Depot bis Bahnhof Realp, Unkraut entfernen auf dem Bahntrasse und der Böschung ab Wilerbrücke bis zur Wagenremise Realp. Und was auch wichtig ist: Witze und Sprüche für gute Kameradschaft, Auflockerung und Heiterkeit. So soll es auch sein! Vielen Dank für den Einsatz.

Behebung von Unwetterschäden in der 2. Arbeitswoche vom 30.6. bis 5.7.2024

Ein starkes Unwetter richtete Schäden an der Bahnanlage an. Im Gebiet zwischen der Rätischbach-Brücke und dem Lawinendamm oberhalb von Oberwald VS wurden rund 100 Kubikmeter Material abgeführt, es mussten 120 Meter Gleis freigelegt und 40 Tonnen Schotter neu verbaut werden. Im Einsatz waren rund 30 Leute. Zudem waren Freiwillige der Sektion Aargau (2. Arbeitswoche), weitere Einzelhelfer sowie Lernende von Login Ticino an den Arbeiten beteiligt.

Laufende Informationen auf der Homepage



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

Fotos von Heinz Unterweger: Aufbau des Kastengerippes

Kein Flugzeug! Einpassen der neuen Dachbleche des C 4326

Sorgfältige Vorbereitung für die Neulackierung

Foto von Max Wyttenbach: Böschungsabtrag in der Geren

Foto von Matthias Schmid:

Werbstand am Bahnpark Brugg

Der Sonntag war wiederum von vielen Besuchern geprägt und so verging der Tag sehr schnell. Für unsere Sektion waren es zwei erfolgreiche Tage - wir konnten viele Souvenirartikel, aber auch Billette verkaufen. Die vielen Flyer fanden ebenso ein interessiertes Publikum.

Vielen Dank dem Messeteam für den grossartigen Einsatz und die gute Stimmung während der beiden Tage. Mitte August waren wir am Sommermarkt Frick und Anfang Oktober folgt der Winzermarkt Döttingen.

Einsätze auf der Bergstrecke

Von Jean Claude Zimmerli, Leiter Einsätze Furka

Strassen- und Gleisarbeiten in der 1. Arbeitswoche vom 19. bis 24. Mai 2024

Unter der Baugruppenleitung von Max Wyttenbach erlebten sieben Fronis umfangreiche Arbeiten: Erstellen der



Innerschweiz

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

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Die Generalversammlung 2024 der Sektion Innerschweiz wurde wiederum im Restaurant Chärnsmatt in Rothenburg durchgeführt. Der Ablauf: Erledigung des statutarischen Teils, gemütliches Beisammensitzen, Vorinformationen und Vorfreude wecken auf die Dampfbahn-Saison 2024.

Die Fronis der Sektion arbeiten an der Erneuerung der Beleuchtung im Furka-Scheiteltunnel. Das begann bei leichtem Schneetreiben in Realp, als im April in der Wagenremise ein Gleis für uns freigeräumt war. 100-Meter-LED-Bänder wurden ausgerollt, mit Anschlusskasten versehen, zu 300-Meter-Abschnitten zusammengefügt und dann transportbereit auf Bobinen gewickelt und zuerst mal eingelagert.

Nachdem im Jahr 2023 vorbereitende Arbeiten im Tunnel erfolgt waren mit Montage von Halterungen, konnte nun abschnittsweise dieses LED-Band angebracht werden. Das Bild zeigt die bisherige Beleuchtung und im Hintergrund die LED-Lösung.

Arbeitseinsätze entlang der DFB-Strecke sind 2024 noch an folgenden Samstagen:

7. September, 28. September, 12. oder 18. 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

siehe auch auf dfb.ch/innerschweiz

Foto von Willy Auf der Maur:
Die Beleuchtung im Scheiteltunnel vorne bisher und hinten mit LED.



Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Organisation.

Besuch im Bistro beim Bahnhof Realp DFB, Donnerstag bis Sonntag geöffnet bei Dampfbahnbetrieb, jeweils 8 bis 18 Uhr, bis 29. September.

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

Nordwestschweiz

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

Webseite:

<https://www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-nordwestschweiz>

Vereinstätigkeiten bis 31. Januar 2025

Änderungen bleiben vorbehalten

Fr, 04. Oktober 2024, ganzer Tag

Herbstausflug

Besichtigung Flusskraftwerk Birsfelden

Das Kraftwerk liegt oberhalb der Stadt Basel und ist aufgrund seiner Architektur (Hans Hofmann) weitherum bekannt. Es ist das zwölfte Rheinkraftwerk und das grösste der Schweiz zwischen dem Bodensee und der Landesgrenze bei Basel. Die Anlage wurde 1954 in Betrieb genommen und kommt mit vier Kaplan-turbinen auf eine max. Leistung von 100 Megawatt. Pro Jahr werden durchschnittlich 565 Gigawattstunden Strom produziert. Mit der Abwärme der Stromproduktion werden ca. 1200 Haushalte mit Warmwasser und Heizwärme versorgt. Das Stauwehr bewirkt einen Aufstau des Rheins über 8,5 km bis zur Kraftwerkanlage Augst/Wyhlen. Das Gefälle liegt bei 9,3 Metern (Stautiefe). Die Staustufe ist für die Schiffe mittels zweier Schleusen-kammern überwindbar.

Treffpunkt:

09.15 Uhr Basel „Aeschenplatz“ (Bus Nr. 80) bei der „Migros Bank“, Aeschenvorstadt 72

Tagesablauf:

09.42 Uhr Abfahrt mit Bus Nr. 80
09.49 Uhr Ankunft Haltestelle „Kirchmatt“
10.00 Uhr Kurzer Fussmarsch ca. 8 Min bis zum Kraftwerk
10.15 Uhr Führung während 90 Min
11.50 Uhr Kurzer Fussmarsch ca. 8 Min bis zur Haltestelle „Allmendstrasse“
12.09 Uhr Abfahrt mit Bus Nr. 31 oder 38 (Abfahrt 11.59) bis Haltestelle „Rosengartenweg“
12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant „Brauerei“
15.30 Uhr Abschluss der Veranstaltung

Kosten zu Lasten pro Teilnehmer:

- Billett von Wohnort und zurück sowie bis Haltestelle „Kirchmatt“ (Bus Nr. 80) und „Allmendstrasse“ bis „Rosengartenweg“ (Bus Nr. 31)
- Mittagessen (3-Gang Einheitsmenü o. Getränke) CHF 35.--

So - Sa, 06. – 12. Oktober 2024

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, 07. November 2024, 18.30 Uhr

Jahresendsitzung Vorstand

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

Sa, 23. November 2024, 11.00 – ca. 14.30 Uhr

Mitgliedertreffen (ME: Metzger-Fondue)



Treffpunkt: Tramhaltestelle Arlesheim «Dorf» (Linie 10)

Ab Haltestelle bis Restaurant "Arlesienne" kurzer Fussmarsch

Ort: Curlingzentrum Arlesheim

Mo, 06. Januar 2025, 19.00 Uhr

Drei Königstag

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



Reisebericht:

Sa, 25. Mai 2024, ganzer Tag

Frühlingsausflug

Besichtigung Tram-Museum Basel

Von Martin Nikles

Der diesjährige Frühlingsausflug unserer Sektion lud zum Besuch des Tram-Museums Basel ein. Wohl niemand rechnete damit, dass das Interesse an dieser Führung so gross war, denn es wurde die Rekordzahl von 39 Teilnehmerinnen und Teilnehmern erreicht. Erfreut darüber begrüsst uns der Präsident Urs Degen vor dem alten Tramdepot.

Das heutige Museum-Gebäude mit seiner sehenswerten Holzdecke stammt aus dem Jahre 1916 und steht unter Denkmalschutz. Das Museum wurde im Jahre 2020 eröffnet und fiel auf das 125. Geburtsjahr der Basler Verkehrsbetriebe (BVB), der früheren „Basler Strassenbahnen“.

Aufgrund der hohen Besucherzahl mussten wir uns in zwei Gruppen aufteilen, welche von Bruno Thommen und Andreas Nüsseler, beides auch Mitglieder unseres Vereins, durch die Ausstellung geführt wurden. Wir erhielten einen interessanten Einblick zu 125 Jahren Tramgeschichte und allem, was dazu gehörte.

Es begann 1881 mit dem Rössliträm, das den Centralbahnhof mit dem Badischen Bahnhof verband. Im Gegensatz zu Zürich und Genf fuhr dieser sogenannte Pferdeomnibus mit 23 Plätzen nicht auf Schienen, sondern wurde über das holprige

Kopfsteinpflaster gezogen bei einem täglichen Energieverbrauch von 7,5 kg Hafer und 8 kg Heu. Ganz anderen Komfort boten 1895 die einmotorigen Motorwagen, welche nun im Stadtbild anzutreffen waren.

In der Halle stehen sie nun, all Oldtimer-Trämler auf Hochglanz poliert nebeneinander, und Bruno Thommen wusste fast zu jedem Fahrzeug interessante Einzelheiten zu erzählen. Ganz links steht wohl das populärste Modell, bei allen bekannt als „Dante Schuggi“ aus dem Jahre 1914. Die zunehmende Konkurrenz durch den Autoverkehr führte zu einer immer leistungsfähigeren und komfortableren Strassenbahn.

So stehen neben der „Dante Schuggi“ vierachsige Tram- und Anhängerwagen aus dem Jahre 1933 oder auch 1947 beschaffte Grossraumwagen sowie die 1972 beschafften DÜWAG-Gelenkwagen. Bekannt waren auch die zwischen 1986 und 1991 verkehrenden Tramwagen, im Volksmund „Cornichon“ und „Guggummere“ genannt. Zum heutigen Strassenbild gehören jedoch die klimatisierten Multigelenkwagen Combino und Flexity.

Weiter durch die Zeitreise führte uns Andreas Nüsseler. Auf einer Fotowand waren nicht nur die ganze Fahrzeugflotte mit detaillierter Beschreibung, sondern auch Bilder alter Uniformen zu sehen. Daneben standen auch noch die ausgedienten Billett-Automaten, an die sich viele von uns noch gut erinnern konnten. Eine grosse Sammlung alter Fahrausweise und Abonnemente wurde in einer Vitrine präsentiert. Separat ausgestellt war auch eine Originalausrüstung der



früheren Billeure, wozu Billettzange, Münzwechsler, Tril-
lerpeife etc. gehören. Daneben standen Originalteile alter
Triebwagen wie eine Druckluftbremse oder auch ein Teil ei-
nes Führerstandes von 1925 mit Fahrshalter (grosse Kurbel
und eine Umschaltwalze). Dazumal musste der Wagenfüh-
rer seine Arbeit stehend verrichten. Ein Höhepunkt war der
Fahr Simulator, an welchem man sich als Tramführer durch
die Innenstadt bewähren konnte.

Die Zeit verging wie im Fluge und schon stand das Tram 190,
Baujahr 1927 mit dem Anhänger 1193 für eine Stadtrund-

fahrt bereit, welche zum Teil auch über weniger bekannte
Strecken führte. Dabei kamen beim Rütteln und Quietschen
in den Kurven bei etlichen von uns wieder viele Erinnerun-
gen an die „gute alte Zeit“ hoch.

Dank der Planung waren es nur wenige Schritte von der
Endstation bis zum Restaurant gegenüber, wo wir bei einem
guten Mittagessen und angeregten Gesprächen den erleb-
nisreichen Tag ausklingen liessen. Einmal mehr danken wir
Urs Degen für die perfekte Organisation und alle freuen sich
schon auf den Herbstausflug am 4. Oktober 2024.



Anmeldung > Herbstausflug „Besichtigung Flusskraftwerk Birsfelden“

Meldefrist: Montag, 20. September 2024

_____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil, 079 687 99 77 / vfb-nwch.praesident@dfb.ch



Anmeldung > Mitgliedertreffen (ME: Metzgerfondue)

Meldefrist: Montag, 11. November 2024

_____ Anzahl Personen

Name _____

Vorname _____

Adresse _____

PLZ, Ort _____

Leitung: Urs Degen, Am Chatzebach 14, 4104 Oberwil, 079 687 99 77 / vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Mitgliederdaten

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

>> Bitte melden Sie die Mutationen an:

Urs Degen, Am Chatzebach 14, 41 04 Oberwil, 061 401 32 65 / vfb-nwch.praesident@dfb.ch

Ostschweiz

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

AGENDA

06.09.2024	MitgliederANLASS gemäss persönlicher Einladung	Andreas Huwiler	071 966 45 62
08.-13.09.2024	3. Bauwoche KW. 37	Markus Geiger	071 385 07 23
26.-30.09.2024	Werbeauftritt an der WEGA in Weinfelden	Erwin Hug	071 385 64 17
27.10.2024	Werbeauftritt an der Oldtimermesse St. Gallen	Hans Walter Beyeler	044 422 15 23
06.11.2024	furkaSTAMM ostschweiz - Dampflokwerkstätte Uzwil	Andreas Huwiler	071 966 45 62
08.03.2025	38. 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 zu finden.

Mitglieder-ABENDanlass – Zu Besuch bei Müller Frauenfeld

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Müller Gleisbau ist sicher vielen ein Begriff. Dass es bei der Firmengruppe Müller Frauenfeld mittlerweile um sehr viel mehr geht, erfuhren die Teilnehmer des Mitglieder-ABENDanlasses der VFB-Sektion Ostschweiz.

Florian Müller, Co-CEO, Verwaltungsrat und Inhaber der Firmengruppe begrüsst die Teilnehmer persönlich und gab einleitend einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Tätigkeitsfelder. Diese umfassen von Bau, Grünpflege/Forst, Engineering, Produktion bis zu Service und Sicherheit und sind auf sechs Standorte in der Schweiz verteilt.

Bevor es anschliessend in zwei Gruppen auf den Rundgang ging, wurde der Bereich der Müller Technologie AG, in deren Halle der Anlass stattfand, vertieft präsentiert. So bietet man in diesem Sektor unter anderem Lösungs- und Rettungsfahrzeuge, Zweiwege-Fahrzeuge, aber auch speziell umgebaute LKW an. Einige Beispiele konnte man auf dem Rundgang in Augenschein nehmen. Das Fotografieren hingegen war aus verständlichen Gründen nicht gestattet.

Freundlicherweise stellte der Gastgeber auch einen einladenden Apéro bereit, so dass die Teilnehmer die angeregten Gespräche und Diskussionen bei Speis und Trank führen konnten. Wir danken Müller Frauenfeld für den interessanten Einblick und die Gastfreundschaft.

Die 9. Arbon-classics sind Geschichte

Von Erwin Hug, Werbung

Bei top Wetterbedingungen war die Arboner-Quai-Anlage Ende Mai fest in der Hand der Mobilität des letzten Jahrhunderts. Dieser Anlass im Oberthurgau fand grossen



Anklang bei Jung und Alt. Für die Sektion Ostschweiz bot sich die Gelegenheit, sich mit dem Werbezelt an einem neuen Standort optimal zu präsentieren.

Und die rege Nachfrage nach Informationen über unsere Dampfbahn bestätigte diesen Entscheid. Ein Kompliment unserem Standbetreuungspersonal für das aktive Werben und die fachliche Beratung in unzähligen Gesprächen mit Dampfbahn-Interessenten.

Weiter gehts im Herbst an die WEGA-Messe in Weinfelden und an die Oldtimer-Messe in St.Gallen.

Foto von Andreas Huwiler: Willkommensworte von Florian Müller

Foto von Erwin Hug: Familien sind bei uns immer willkommen

Ostschweizer Bauwoche (12.- 17.05.2024)

Von Markus Geiger, Bau

Tolle Begrüssung und freudiges Wiedersehen! Alles paletti? Das Essen, war wieder einmal sehr vorzüglich, Danke Sandra! Am Morgen wurden wir vom Chrigel mit Frühstückarrichten, plus Spiegelei und Speck ab 6.30 Uhr überrascht (Hät so langs hät!). Nochmals vielen Dank für deinen feinen Service.

Die Übernachtung hatten wir wieder in der «facegeliften» Unterkunft. Das heisst, nur noch 2er und 3er Zimmer mit Nachttischlampen, Natel-Ladestation und Tablar. Eine tolle Neuerung, Danke!

Vom Donnerstag, den 25. Mai, bis Samstag, den 27. Mai, arbeiteten Heinz, Karl und ich in der Unterkunft für den Nasszellenumbau. Dank der umsichtigen und tollen Vorarbeit von Chrigel wie Anschlüsse bei der Dusche mit Sanitärarmateur definieren und Leitungen für Unterputz herausspitzen, mussten wir die bearbeiteten Stellen nur noch verschliessen. Während der Betontrocknungszeit haben Heinz und Karl bei der Portalkran-Rampe die einbetonierten Eisenbahnschwellen ausgebaut und einen Teil des Aushubs ausgeführt.

Drei Hauptarbeiten

Am Montagmorgen waren 13 Fronis an diversen Bauplätzen zur Arbeit bereit. Unsere drei Hauptarbeiten waren: Eine Stützmauer bei der Rampe der Portalkranen erstellen, einen Parkplatz für Wohnmobile + PW fertigstellen und beim Perron 2 am Gleis 2 die Bordsteinkante versetzen.

Bei der Stützmauer war Chrigel Giger, beim Parkplatz Kurt Hohl und beim Perron 2 am Gleis 2 ich die Bezugsperson. Die Mannschaft konnte sich den Bauplatz auswählen.

Die Stützmauer wurde erforderlich, da so die An- und Ablieferung an die Portalkranen von dieser Seite erfolgen können ohne Behinderung des Abstellplatzes gegenüber. In zwei Etappen wird geschalt, Armierung verlegt und betoniert. Die Transporte werden mit dem Dumper immer mit Gegenfuhr - Bauschutt und Beton - nach und von Zumdorf ausgeführt. Im gleichen Schritt wird ein Signal-Betonsockel vorfabriziert.

Die MG-Bahn saniert den Furka-Basistunnel bis 2030. Deshalb stehen keine Parkplätze mehr auf dem Areal nach der Brücke zur Verfügung. Beim DFB-Bahnhof Realp besteht noch ein Wiesendreieck, das genutzt werden kann.

An dieser Stelle ist jetzt Parkplatz für ein Wohnmobil und PW mit Stromanschluss (230V) entstanden. Der Strombezug vom Bistro her wurde unter dem Perron 1 mit einem verlegten 70-Meter-Kabel bewerkstelligt. In diesem Zusammenhang setzten wir wieder eine Tafel neu und stellten die Perron Oberfläche wieder her. Der ganze Parkplatz

wurde auf zwei Seiten mit Pfosten und einem Strick eingezäunt. Auf der Strassenseite ist eine Wasserrinne einbetoniert. Gegen die Bahnseite wird noch eine Begrünung mit Gebüsch gepflanzt.

Beim DFB Perron 2, Gleis 2, bestand bei der Perronkante im Bereich der Kurvenweiche beim Rangieren zwischen Trittbett und Kante kein Platz. Daraus folgte eine erhöhte Unfallgefahr. Die Perronsteine waren zum Teil gut einbetoniert, was den Einsatz der wassergekühlten Diamant-Trennscheibe erforderte.

Hilfe von „Bruno“

Der Kranwagen «Bruno» leistete uns grosse Hilfe beim Aus- und den genauen Wiedereinbau. Die Gefläche des Perrons war stark mit tiefwurzelndem Unkraut durchsetzt. Auch war das Kies stark mit Erde durchsetzt und durch den Eingriff des Perronkanten-Versatzes weg. Deshalb zogen wir auf der gesamten Perron-Oberfläche 7 Zentimeter ab und befestigten sie neu mit Gasperini-Kies.

Zwei Mann kratzten wortwörtlich beim Hauptgleis neben der Drehscheibe zwischen den Schwellen den Sand und die Erde heraus. Ebenso wurden noch die Schwellen ersetzt, um ein gefahrloses Queren des Gleises auf die Rampe zu ermöglichen.

Beim Nasszellen-Umbau im Personalhaus montierte ein externer Sanitärarmateur das Eingangs- und Pissoir-Brünneli sowie das Pissoir. Ebenso halfen wir bei der Montage von Seifenspender, Spiegel, Tuchapparaten und Lampen. Somit ist der gesamte Umbau in der Unterkunft abgeschlossen.

Das allabendliche Feierabendbier mit angeregten Diskussionen und Gesprächen fehlte natürlich auch nicht. Am Freitagmittag war es schon wieder soweit. Nach dem letzten tollen Mittagessen dieser Woche dankten wir der Küche nochmals herzlich! Im Verlaufe des Nachmittags verabschiedeten wir uns von den Kollegen. Die Arbeitswoche verstrich im Nu im Kreise einer toll motivierten Fronigruppe.

Ein herzliches Dankeschön ALLEN Beteiligten für ihren verdienstvollen-Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen spätestens in einem Jahr! Eine müde und trotzdem aufgestellte Truppe machte sich auf die Heimreise, um sich hoffentlich bei nächster Gelegenheit wieder zu treffen.

Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

Bauwoche 22 (27. Mai – 1. Juni 2024)

Von Hans Jörg Häfliger u. Bruno Willi, Bauleiter, Andi Brunner, Redaktor

Mit drei Gruppen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Vegetationsarbeiten und Grabenreinigung im Wallis unter der Leitung von Bruno Willi
- Bauplatz Geren: Aushub, Abstützung Hang und Fundamente erstellt für zwei Container
- Weichenholzschnellen (bis >2m) angepasst und mit Schrauben auf Stahlschnellen befestigt
- Gleis 7 befahrbar gemacht. Gummiplatten zugeschnitten für Höhenkorrektur.

Für das leibliche Wohl sorgte die Küche mit Gemüse, Salaten und Früchten von Friedlis aus Wohlenschwil. Die Bauleitung dankt den Freiwilligen (der Jüngste war 27 Jahre alt!) für den tollen Einsatz.

Fotos von H.J. Häfliger und Bruno Willi:

Impressionen von der Bauwoche





AGENDA

Mo. 16. Sep. – Sa. 21. Sep.	Sektionsreise	F. Renold	079 757 52 40
Mo. 23. Sep. – Sa. 28. Sep.	Bauwoche 3	HJ. Häfliger	079 400 85 93
Fr. 11. Okt. – So. 13. Okt.	Ausstellung Bauma	M. Schmid	079 746 42 26
Mi. 13. Nov. – So. 17. Nov.	Winti Messe	M. Schmid	079 746 42 26

Fotos von Res Minder:
Mit der doppelstöckigen CabriO-Luftseilbahn aufs Stanserhorn.

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch im Monat (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



Ausflug auf das Stanserhorn mit der Cabrio-Seilbahn
Von Res Minder, Redaktor

Wir hatten Glück mit unserem Ausflug auf das Stanserhorn. Der Wetterbericht prophezeite am 13. Juni einen sonnigen Tag mit wenig Regen. Eine Seltenheit in diesem Monat. Entsprechend gross war der Andrang an der Talstation der Stanserhorn-Bahn. Unsere Gruppe von ca. 50 Teilnehmern wurde wegen der beschränkten Platzzahl der ersten Sektion aufgeteilt.

Mit der Original-Oldtimer-Standseilbahn von 1893 ging es von Stans zur Umsteigestation Kälti. Dort wechselten wir auf die Weltneuheit «Cabrio» eine doppelstöckige Luftseilbahn, die zwischen den Trageilen hängt. Es ist ein besonderes Erlebnis auf dem Dach der Kabine stehend die Durchfahrt durch die Masten mitzuerleben, den Fahrtwind und die fantastische Aussicht ohne Kabel über dem Kopf zu geniessen.

Von der Bergstation gings direkt ins Drehrestaurant. Dort wurden uns die berühmten Älplermagronen im Edelweiss-Topf mit Apfelmus und zum Dessert gebrannte Creme mit Beeren serviert. Sitzend auf dem Drehteller liessen wir in 43 Minuten das Panorama einmal an uns vorbeiziehen.

Nach dem Essen erwarteten uns zwei Ranger an der Bergstation. Eine Gruppe begab sich auf den Gipfelrundgang. Dieser führte an der Murmeltierstation vorbei auf den Gipfel. Hier genossen wir eine herrliche Rundschau mit Blick auf unzählige Alpengipfel und zehn Schweizerseen. Auf dem weiteren Weg erklärte uns der Ranger die Alpenflora und machte uns auf besonders schöne Blumen aufmerksam. Die zweite Gruppe absolvierte ein etwas verkürztes Programm.

Die Talfahrt war das letzte Highlight des Tages, da selbst der Pilatus seinen Hut abgelegt hatte. Rundum ein gelungener Ausflug, organisiert und begleitet von Cécile Schwinghammer. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön von allen Teilnehmern.



Schwaben

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

Werbeauftritt und Ausflug

Von Bernd Hillemeyr, Präsident Sektion Schwaben

Auch wenn die Sektion Schwaben zu den kleinen Sektionen zählt, so waren wir doch wieder sehr aktiv.

Infostand in Nördlingen

In Nördlingen wurden vom 9. bis 12. Mai mit dem 3. Nördlinger Eisenbahnfest zwei Jubiläen gefeiert. Vor 175 Jahren kam die Eisenbahn ins Ries, der einzigartigen Landschaft, die durch einen gigantischen Meteoriteneinschlag vor rund 14,6 Millionen Jahren entstanden ist. Mit dem Bau der Ludwig-Süd-Nord-Bahn, die als erste Staatseisenbahn Bayerns zwischen 1843 und 1854 errichtet wurde, kam der Anschluss in die weite Welt. Nördlingen war auch ein Eisenbahnknoten mit der direkten Verbindung zur Königlich Württembergischen Staatsbahn. Durch die Entwicklungen im Streckennetz der Bahn geriet Nördlingen leider etwas ins Abseits der großen Bahnverbindungen. Mit der Gründung des Vereins Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V. vor nun 55 Jahren wurde Nördlingen ein Zentrum für die Eisenbahngeschichte und die Heimat vieler historischer Lokomotiven.

Dieses Doppeljubiläum wurde mit einem großen Fest, vielen Attraktionen und Sonderfahrten gebührend gefeiert. Knapp 7000 Besucher konnten an den vier Tagen das Bahnbetriebswerk Nördlingen als Einsatzort historischer Lokomotiven hautnah erleben. Unsere Sektion war mit einem Infostand daran beteiligt und konnte Werbung für die Dampfbahn machen.



Sektionsausflug zum Wälderbähnle

Der Ausflug führte uns am 8. Juni ins benachbarte Vorarlberg, genauer gesagt in den Bregenzer Wald. Einst führte eine Schmalspurbahn von Bregenz am Bodensee bis nach Bezaun. Diese Bahnstrecke ist zwar schon lange Geschichte, aber auf einem Teilstück betreibt ein Verein das Wälderbähnle als Museumsbahn.

Von Ulm fuhr unsere Reisegruppe mit dem Zug über Friedrichshafen und Lindau-Reutin nach Bregenz. Der Bus brachte uns dann nach Bezaun, dem Startpunkt des Wälderbähnles. Vor der Fahrt bekamen wir vom Betriebsleiter und Lokführer Herrn Cavegn im Rahmen einer Führung interessante Informationen zur Geschichte und dem Betrieb der Bahn. Auf der Bahnfahrt mit einer Dampflok der Baureihe



Fotos von Bernd Hillemeyr:

(oben) Führung in der Werkstätte des Wälderbähnles.

Ein Teil der Lokomotiven im Eisenbahnmuseum

Unser Infostand im Eisenbahnmuseum

(nächste Seite) Dampfzug des Wälderbähnles in Schwarzenberg



Uh ging die Fahrt auf den Gleisen mit der Spurweite 760 mm, auch "Bosnische Spur" genannt, nach Schwarzenberg. Dabei wurde die imposante Sporeneggbrücke überquert, welche nach Unterspülung eines Widerlagers bei den verheerenden Unwettern 1999 eingestürzt und mit großem Aufwand wieder aufgebaut worden war. In Schwarzenberg wechselte die Lok auf die andere Seite des Zuges und brachte uns zurück nach Bezau. Wie auf der Hinreise ging es wieder mit dem Bus nach Bregenz. Leider hatte inzwischen heftiger Regen eingesetzt, so dass wir unseren geplanten Zwischenhalt kurzfristig absagten und uns direkt auf den Heimweg nach Ulm machten. Trotzdem war es für alle Teilnehmer ein erlebnisreicher Ausflug.

Internetauftritt

Nach längerer „digitalen Abstinenz“ ist unsere Sektion wieder im gemeinsamen Internetauftritt der DFB vertreten. Hier sind alle wichtigen Informationen, aktuelle Themen, unsere Kontaktdaten und natürlich die Berichte über die verschiedenen Anlässe zu finden. Wir werden die Seiten noch weiter ausbauen und natürlich aktuell halten. Zu finden sind wir unser www.dfb.ch/schwaben. Besuchen Sie uns im Netz.



Das historische Bild aus dem Archiv des Berner Sektionspräsidenten Beat Scheuter zeigt Bauarbeiten an der Rätischbach-Brücke im Jahr 1989. Auf der Brücke wurde das Gleisbett gesäubert und mit bescheidenem Gerät neu eingeschottert. Schon damals hatte der hochgehende Rätischbach Geröll über die Ufer gebracht, wie sich rechts zeigt. Der Bereich beim Lawinenschutzdamm von Oberwald ist auch diesen Sommer von einem Unwetter getroffen worden. (jw)

www.clubgrandhotelpalace.ch
Instagram: @clubgrandhotelpalace

CLUB GRAND HÔTEL & PALACE

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

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

UNSERE MITGLIEDER im GOMS

Grand Hôtel	Hotel FURKA	Hotel HUBERTUS
GLACIER DU RHÔNE	OBERWALD	OBERGESTELN
GLETSCH (2024 wegen Renovation geschlossen)		

freuen sich auf Ihren Besuch!

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



Impressum:

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

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

Redaktionskommission:
Leiter: Julian Witschi,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,
philipp.kraehenmann@dfb.ch
Mark Theiler, DFB AG,
mark.theiler@dfb.ch

Andreas Huwiler, Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
andreas.huwiler@dfb.ch
Ruedi Traub, Redaktor
ruedi.traub@dfb.ch
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

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

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

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

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

Abonnement:
CHF 35.-/Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:
Auf Anfrage

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



Jetzt furkadampf

auf Instagram abonnieren!

