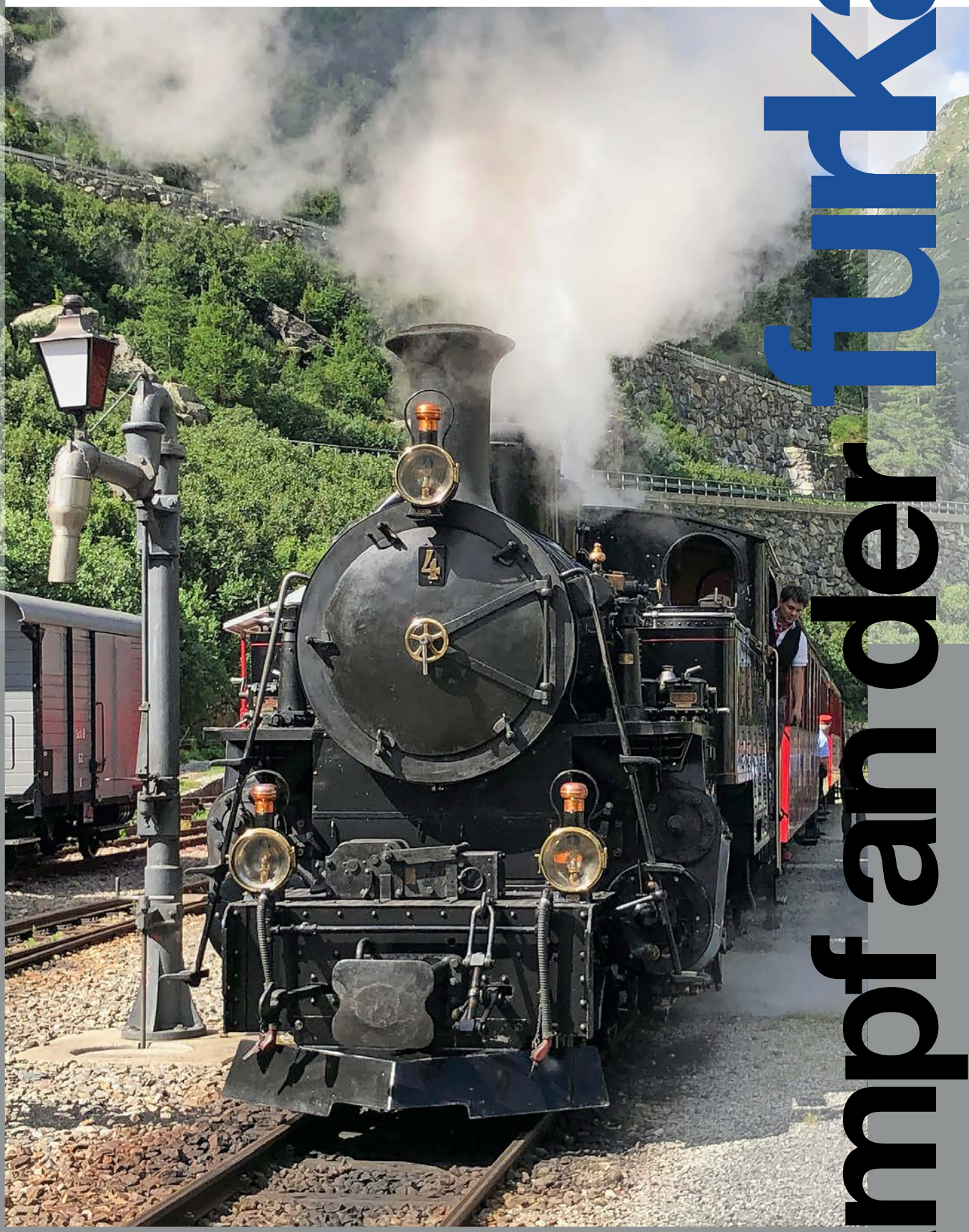
Nr.
3/2026



furka dampf an der

dampfbahn**furka**
bergstrecke

Rückblick auf 100-Jahr-Fest

Aus der DFB AG

Stiftung an der Zuger Messe

Neuer VFB-Präsident

Gönneranlass der Stiftung

Geschwindigkeitsmesser

Sektionen ab 26

Impressum 35

Redaktionsschluss

Ausgabe 4/2026	09.10.2026	Erscheint Mitte November	Ausgabe 2/2027	23.04.2027	Erscheint Anfang Juni
Ausgabe 1/2027	08.01.2027	Erscheint Mitte Februar	Ausgabe 3/2027	23.07.2027	Erscheint Anfang September

Foto von Beat Moser: Zugskreuzung während des 100-Jahr-Fests in der Station Furka.

Photo de Beat Moser: Croisement de trains lors des festivités du centenaire à la gare de Furka.

Editorial

Von Julian Witschi, Redaktionsleiter

Bis in die 1910er-Jahre dauerte die Reise in der Postkutsche von Meiringen nach Gletsch rund acht Stunden. Hier konnte man im Hotel Glacier du Rhône übernachten und dann die Reise Richtung Brig oder Andermatt fortsetzen. Gletsch war in seiner Kernfunktion eine alpine Transitstation oder Karawanserei der Kutschenfahrgäste und der Passwanderer, kein Ort für Erholungsaufenthalte. Das erklärt Mark Andreas Seiler, Urenkel von Alexander Seiler dem Älteren, dem Gründer des Walliser Hotelunternehmens, im zweiten Teil des Gesprächs mit «Dampf an der Furka».

Zwischen 1914 und 1926 lösten die Eisenbahn und das Postauto die Kutsche ab. Die Reisezeit verkürzte sich massiv. Genau 100 Jahre nach der Eröffnung der Furka-Oberalp-Bahn wurde dies vom 3. bis 5. Juli in Gletsch und Realp gefeiert. Wir schauen in diesem Heft auf die Festivitäten zurück. Wer weiter in die Geschichte der Bahn eintauchen will, dem sei die Sonderausstellung im Talmuseum Urseren in Andermatt empfohlen. Mehr dazu in unserem Artikel.

Nichts bleibt für immer. Das «ewige» Eis in den Alpen ist in diesem Sommer weiter markant geschmolzen. Vom Hotel Glacier du Rhône aus ist die Gletscherzunge schon einige Jahre nicht mehr zu sehen. Damit ging neben der verkürzten Reisezeit der zweite externe Erfolgsfaktor verloren. Und wenn wegen der Trockenheit und der damit verbundenen Waldbrandgefahr praktisch während der ganzen Saison keine Dampfzüge auf der Teilstrecke zwischen Gletsch und Oberwald fahren dürfen, gibt das zu denken.

Veränderungen gab es auch in den Führungsgremien der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG und des Vereins Furka-Bergstrecke. Beide haben neue Präsidenten erhalten. Wir wünschen ihnen und den anderen Führungsleuten viel Erfolg – und allen eine gute Lektüre des Dampf an der Furka.

Jusque dans les années 1910, le trajet en diligence entre Meiringen et Gletsch durait environ huit heures. Ici, on pouvait y passer la nuit à l'hôtel Glacier du Rhône, puis poursuivre son voyage en direction de Brigue ou d'Andermatt. Gletsch était avant tout une étape de transit alpine, ou un caravansérail pour les voyageurs en diligence et les randonneurs franchissant le col, et non un lieu de séjour de détente. C'est ce qu'explique Mark Andreas Seiler, arrière-petit-fils d'Alexander Seiler l'Ancien, fondateur de la chaîne hôtelière valaisanne, dans la deuxième partie de son entretien avec «Dampf an der Furka».

Entre 1914 et 1926, le chemin de fer et le car postal ont remplacé la diligence. La durée du trajet s'est considérablement raccourcie. Exactement 100 ans après l'inauguration de la ligne Furka-Oberalp, cet anniversaire a été célébré du 3 au 5 juillet à Gletsch et à Realp. Dans ce numéro, nous revenons sur ces festivités. Pour ceux qui souhaitent se plonger davantage dans l'histoire du chemin de fer, nous recommandons l'exposition temporaire au musée de la vallée d'Urseren à Andermatt. Vous en saurez plus dans notre article.

Rien ne dure éternellement. La glace «éternelle» des Alpes a encore fondu de manière significative cet été. Depuis l'hôtel Glacier du Rhône, la langue du glacier n'est plus visible depuis plusieurs années déjà. C'est ainsi que, outre la réduction de la durée du trajet, le deuxième facteur de succès a disparu. Et lorsque, en raison de la sécheresse et du risque de feu de forêt qui en découle, pratiquement aucun train à vapeur n'est autorisé à circuler sur le tronçon entre Gletsch et Oberwald pendant toute la saison, cela donne à réfléchir.

Des changements ont également eu lieu au sein des instances dirigeantes de la Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG et de l'association Ligne sommitale de la Furka. Les deux entités ont désormais de nouveaux présidents. Nous leur souhaitons, ainsi qu'aux autres dirigeants, beaucoup de succès – et à tous une bonne lecture de «Dampf an der Furka».

Titelbild von Peter Spring: Die Lok FO4 am 100-Jahr-Fest für die Furka-Oberalp-Bahn in Gletsch.

Photo de couverture de Peter Spring: La locomotive FO4 lors des célébrations du 100e anniversaire du chemin de fer Furka-Oberalp à Gletsch.

Bild auf der Kehrseite von Beat Moser: Die Elektrolok HGe 4/4 36 der MGBahn Historic auf Sonderfahrt.

En 4ème de couverture, phote de Beat Moser: La locomotive électrique HGe 4/4 36 de MGBahn Historic lors d'un voyage spécial.

Gletsch, Realp, Disentis

Prächtige Erinnerungen an das 100-Jahr-Fest

Von Julian Witschi und Peter Spring

Bei schönstem Wetter feierten Dampfbahn-begeisterte das 100-Jahr-Jubiläum der Furka-Oberalp-Bahn.

Genau 100 Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie von Gletsch nach Disentis über Furka und Oberalp verkehrten wieder Sonderzüge auf der Strecke, so auch die originale Dampflok FO4. Bilder sagen oft mehr als Worte. So ist auch der Vergleich von Gletsch am 3. Juli 1926 mit 100 Jahre später eindrücklich. Im Staatsarchiv Uri haben wir doch noch ein Foto der Festzüge am Eröffnungstag gefunden (Danke für die Hinweise). Damals reichte der Rhonegletscher noch bis in den Gletschboden und es lag reichlich Schnee am Nordhang bei den Gleisanlagen.

In Gletsch sorgten, organisiert von der VFB-Sektion Bern, Helferinnen und Helfer dafür, dass der Halt für die Fahrgäste zu einem echten Erlebnis wurde. Für Speis und Trank war ebenso gesorgt wie für Musik oder Besichtigungen der Baustellen im Blauen Haus und im Hotel Glacier du Rhône.

Ein Publikumsmagnet war die originelle Bier-Zapfstelle. Die Oldtimergarage Höri schenkte den kühlen Gerstensaft aus einem FBW-Armeetanklastwagen aus. Den Charme vergangener Zeiten unterstrichen auch Drehörgeler, Gäste in historischen Kostümen, sowie die stilechte Säumergruppe mit zwei Eseln und einem Maultier. Zusammen verliehen sie dem Fest einen Hauch Belle Époque.

Petrus meinte es gut mit den Organisatoren. Auch in Realp herrschte strahlendes Sommerwetter. Vor der Wagenabstellhalle wurden die Loks Weisshorn und 708 sowie die Dampfschneeschleuder präsentiert. Eine kleine Dampfbahn begeisterte junge und jung gebliebene Gäste. Die Dampflokfreunde informierten an einem Stand und die Musikgesellschaft sorgte für Stimmung. Auch hier war für Speis und Trank reichlich gesorgt.

Ein grosser Dank gebührt allen, welche die Festivitäten möglich gemacht haben, und jenen, die zu Ehren der FO zu Besuch gekommen sind.

Fotos von Beat Moser, Peter Spring, Marcel Weber und Andreas Huwiler.

Aus der Region

Sonderausstellung zur Furka-Bergstrecke 1926 bis 2026

Aus Anlass des Jubiläums «100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn» zeigt das Talmuseum Ursern in Andermatt eine Sonderausstellung zum Bahnbetrieb an der Furka-Bergstrecke.

In Zusammenarbeit mit der DFB-Archivgruppe präsentiert Kurator Beat Moser die Geschichte in drei Zeitepochen: FO-Dampfzeit (1926 bis 1941), FO-Elektrobetrieb (1942 bis 1981) und Dampfbahn Furka-Bergstrecke (ab 1992). In zwei Räumen im Erdgeschoss können die Besuchenden viele attraktive Bilder und Plakate sowie einige ausgewählte Gegenstände bewundern.

Es gibt auch ein kleines Kino, wo historische Furka-Bahnfilme gezeigt werden. Ausserdem dokumentiert eine PowerPoint-Präsentation die attraktive Dampfbahn-Erlebnisreise von Realp via Gletsch nach Oberwald mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten und Bauwerken.

Die Ausstellung wird auch anlässlich von Andermatter Ortsführungen besucht. Zudem sind mehrere, öffentliche Kurzvorträge zur Furka-Dampfbahn geplant, die von Lorenz Degen moderiert werden. Dabei sollen verschiedene Gäste über vergangene, aktuelle und zukünftige Aspekte von VFB und DFB berichten. Entsprechende Informationen finden Sie auf der Webseite des Talmuseums.

Das Museum ist bis 17. Oktober 2026 jeweils Mittwoch bis Samstag zwischen 16.00 und 18.30 Uhr geöffnet. Die Sonderausstellung wird auch on Weihnachten 2026 bis Ostern 2027 zugänglich sein.

Die Eintrittsgebühr beträgt für Erwachsene CHF 9.00 pro Person. Gratiseintritt für Inhaber der Museumspässe Schweiz und Raiffeisen.

Weitere Informationen:
www.museum-ursern.ch

Aus der DFB AG

Wechsel des Verwaltungsratspräsidenten

Von Bernd Hillemeyr, Vizepräsident VFB

Peter Amacher hat nach drei Jahren das Präsidium des Verwaltungsrats der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG abgegeben. Zum Nachfolger wählte die Generalversammlung Gerhard Züger. Es gab weitere Wechsel.

Am 26. Juni 2026 fand die 40. Generalversammlung der DFB AG in der Wagenabstellhalle in Realp statt. Verwaltungsratspräsident Peter Amacher konnte 155 Personen begrüssen, darunter den Urner Regierungsrat Georg Simmen und den Gemeindepräsidenten von Realp, Bernhard Baumann. Ein Vertreter des Kanton Wallis sowie Verwaltungsrat Patric Zimmermann, der auch Gemeindespräsident von Obergoms ist, waren beide wegen eines wichtigen Termins leider verhindert. Ebenso war der unabhängige Stimmrechtsvertreter verhindert, aber er hatte ein genaues Protokoll mit den Abstimmungsanweisungen übergeben. Auch musste Beat Scheuter wegen eines Spitalaufenthaltes passen.
Peter Amacher dankte allen Verantwortlichen für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung. In seinem Rückblick auf das Jahr 2025 ging Geschäftsleiter Karl Reichenbach auf die wichtigsten Ereignisse ein. Dies waren die erheblichen Anstrengungen für die Ausarbeitung des Sicherheits-Management-Systems (SMS), der Erhalt der Sicherheitsbewilligung und der Sicherheitsgenehmigung für fünf Jahre, der Beitritt zur Alliance Swiss Pass mit der damit verbundenen neuen Fahrpreisstruktur und der erfolgreiche Start der neuen gemeinsamen Marketinggruppe. Durch die neue Fahrpreisstruktur, den dritten Dampfzug von Mitte Juli bis Mitte August und natürlich auch wegen des guten Wetters konnte die Fahrgastzahl deutlich gesteigert werden und lag bei knapp über 26'000.
Auf der anderen Seite waren erhebliche Investitionen gerade im Bereich IT und auch Kosten für die Genehmigungsverfahren und Umsetzungen der Auflagen der Aufsichtsbehörden angefallen. Die Jahresrechnung wurde von Finanzchef Stefan Nägelin präsentiert und schliesst mit einem Verlust von rund CHF 200'000 ab.
Zu den Mehrkosten bei der DFB AG haben auch zwingend notwendige Investitionen in der IT und durch mehr Personaleinsatz bei der Erstellung und Umsetzung des SMS geführt. Es wurde eine Kapitalherabsetzung auf CHF 4'839'319,24 mit entsprechender Statutenänderung beschossen. Damit beträgt der Wert der Aktie CHF 16,52.

Mehrere Stabübergaben

Zu der Generalversammlung hatten Theo Stolz, Patrick Zimmermann und Peter Amacher ihren Rücktritt erklärt und wurden gebührend verabschiedet. Als neue Verwaltungsräte wurden Viktor Sigrist (Fachmann aus dem Bauwesen), Reto Ebnöther (Marketingchef der Südostbahn) und Samuel Hofmann (Direktor von Goms Tourismus) gewählt. Gerhard Züger, Markus Giger, Andreas Kleeb, Beat Scheuter und Michael Stähli wurden in ihren Ämtern bestätigt. Zum neuen Verwaltungsrats¬präsidenten wurde Gerhard Züger gewählt.
Anträge von Seiten der Aktionäre lagen nicht vor. Allen Beschlüssen wurde mit sehr deutlicher Mehrheit zugstimmt. Enthaltungen und Gegenstimmen kamen mit ganz wenigen Ausnahmen nur vom unabhängigen Stimmrechtsvertreter.
In seinem Ausblick auf die laufende Saison berichtete Karl Reichenbach von der verhängten Phase „Rot" und damit dem Verbot von Dampfzügen zwischen Gletsch und Oberwald. Dafür ging der Löschzug ab Realp in den Einsatz. Auch ist die Lok HG 4/4 708 nach dem Schaden im Vorjahr repariert und fährt wieder.
Zum Ende der Versammlung überbrachten Georg Simmen als Urner Regierungsrat die Grüsse des Kantons. Er sei auch als Aktionär hier, da er im Besitz von 10 Aktien und als Einwohner von Realp besonders mit der DFB verbunden ist. In der Coop-Zeitung durfte er die Gemeinde Realp vorstellen. Dabei hat er auch auf die DFB verwiesen. Und so entstand das Bild von ihm in der Remise vor einer Dampflok.
Bei der Versammlung waren von den insgesamt 292'937 Aktienstimmen 48'260 Stimmrechte (ca.16,5 Prozent) vertreten. Im Eingangsbereich war ein Infostand aufgebaut, an dem Barbara Ruetsch vom Mitgliederservice den Verein VFB präsentierte. Mit einem kleinen Imbiss wurde die Versammlung traditionell beendet. Die nächste Generalversammlung findet am Freitag, den 25. Juni 2027 statt.

Foto von Beat Moser: Der neue VR-Präsident Gerhard Züger und sein Vorgänger Peter F. Amacher

De la DFB

Changement à la présidence du conseil d'administration

Par Bernd Hillemeyr, vice-président du VFB

Après trois ans, Peter Amacher a quitté la présidence du conseil d'administration de la Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG. L'assemblée générale a élu Gerhard Züger pour lui succéder. D'autres changements ont eu lieu.

Le 26 juin 2026, la 40e assemblée générale de la DFB AG s'est tenue dans le dépôt de wagons de Realp. Le président du conseil d'administration, Peter Amacher, a accueilli 155 personnes, parmi lesquelles Georg Simmen, conseiller d'État du canton d'Uri, et Bernhard Baumann, maire de Realp. Un représentant du canton du Valais ainsi que Patric Zimmermann, membre du conseil d'administration et également président de la commune d'Obergoms, étaient malheureusement tous deux empêchés en raison d'un rendez-vous important. Le mandataire de vote indépendant était également empêché, mais il avait remis un procès-verbal détaillé contenant les instructions de vote. Beat Scheuter a également dû s'absenter en raison d'une hospitalisation.

Peter Amacher a remercié tous les responsables pour la préparation et le déroulement de la manifestation. Dans sa rétrospective de l'année 2025, le directeur général Karl Reichenbach a évoqué les événements les plus marquants. Il s'agissait notamment des efforts considérables consacrés à l'élaboration du système de managment de la sécurité (SMS), de l'obtention de l'autorisation de sécurité et du permis de sécurité pour une durée de cinq ans, de l'adhésion à l'Alliance Swiss Pass avec la nouvelle structure tarifaire qui en découle, ainsi que du lancement réussi du nouveau groupe de marketing commun. Grâce à la nouvelle structure tarifaire, au troisième train à vapeur circulant de mi-juillet à mi-août et, bien sûr, aux conditions météorologiques favorables, le nombre de passagers a nettement augmenté pour atteindre un peu plus de 26.000.

D'un autre côté, des investissements considérables ont été engagés, notamment dans le domaine informatique, ainsi que des coûts liés aux procédures d'autorisation et à la mise en œuvre des exigences des autorités de surveillance. Les comptes annuels ont été présentés par le directeur financier Stefan Nägelin et se soldent par une perte d'environ 200 000 CHF. Les surcoûts enregistrés par la DFB AG sont également dus à des investissements indispensables dans l'informatique et à un renforcement des effectifs pour l'élaboration et la mise en œuvre du SMS. Une réduction de capital à 4.839.319,24 CHF, accompagnée d'une modification correspondante des statuts, a été votée. La valeur de l'action s'élève ainsi à 16,52 CHF.

Photo de Beat Moser : L'assemblée générale dans le dépôt de wagons de Realp.

Plusieurs passations de pouvoir

Lors de l'assemblée générale, Theo Stolz, Patrick Zimmermann et Peter Amacher ont annoncé leur démission et ont été remerciés comme il se doit. Viktor Sigrist (spécialiste du secteur de la construction), Reto Ebnöther (directeur marketing de la Südostbahn) et Samuel Hofmann (directeur de Goms Tourismus) ont été élus comme nouveaux membres du conseil d'administration. Gerhard Züger, Markus Giger, Andreas Kleeb, Beat Scheuter et Michael Stähli ont été confirmés dans leurs fonctions. Gerhard Züger a été élu nouveau président du conseil d'administration. Aucune motion n'a été déposée par les actionnaires. Toutes les résolutions ont été approuvées à une très large majorité. À quelques exceptions près, les abstentions et les votes contre provenaient uniquement du représentant indépendant des actionnaires.

Dans son aperçu de la saison en cours, Karl Reichenbach a évoqué la phase « rouge » imposée et, par conséquent, l'interdiction des trains à vapeur entre Gletsch et Oberwald. En contrepartie, le « train des pompiers » a été engagé au départ de Realp. De plus, la locomotive HG 4/4 708 a été réparée après les dommages subis l'année dernière et circule à nouveau.

À la fin de l'assemblée, Georg Simmen, conseiller d'État du canton d'Uri, a transmis les salutations du canton. Il était également présent en tant qu'actionnaire, puisqu'il détient 10 actions, et, en tant qu'habitant de Realp, il est particulièrement attaché au DFB. Il a eu l'occasion de présenter la commune de Realp dans le journal de la Coop, où il a également évoqué le DFB. C'est ainsi qu'a été prise la photo le représentant dans le dépôt devant une locomotive à vapeur.

Lors de l'assemblée, sur un total de 292 937 voix d'actionnaires, 48 260 droits de vote (environ 16,5 %) étaient représentés. Un stand d'information avait été installé dans le hall d'entrée, où Barbara Ruetsch, du service des membres, a présenté l'association VFB. Comme le veut la tradition, l'assemblée s'est terminée par un petit buffet. La prochaine assemblée générale aura lieu le vendredi 25 juin 2027.

Delegiertenversammlung des VFB

Der Verein Furka-Bergstrecke hat einen neuen Präsidenten

Von Philipp Krähenmann, VFB Kommunikation

Die Delegiertenversammlung des VFB Verein Furka-Bergstrecke stand im Zeichen wichtiger personeller und organisatorischer Entscheidungen. Harald Jenny wird neuer Präsident an Stelle von Beat Scheuter. Weitere Themen waren die die rückläufigen Mitgliederzahlen, die ausstehende Jahresrechnung 2025 und die Ausrichtung des Vereins.

Präsident Beat Scheuter stellte den Jahresbericht des Zentralvorstands vor. Der Verein zählt aktuell 5506 Mitglieder. Zwar setzt sich der Mitgliederrückgang fort, er hat sich aber verlangsamt. Im Zusammenhang mit der finanziellen Entwicklung wurde auch die Zukunft der jährlichen Unterstützung an die Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG diskutiert. Dabei wurde betont, dass langfristig entweder mehr Mitglieder oder höhere Mitgliederbeiträge notwendig seien, um eine ausgeglichene Rechnung zu gewährleisten.

Ausstehende Jahresrechnung 2025

Ein zentrales Thema der Versammlung war die fehlende Jahresrechnung 2025. Aufgrund gesundheitlicher Probleme und Überlastung des Kassiers konnte der Abschluss nicht erstellt werden.

Der ehemalige Kassier des Vereins, Stefan Nägelin, soll die Rechnung nun baldmöglichst fertigstellen. Die Delegierten werden nach erfolgter Prüfung informiert. Die offizielle Genehmigung ist an der Delegiertenversammlung 2027 vorgesehen.

Wahl eines neuen Präsidenten

Beat Scheuter trat aus strategischen Gründen vorzeitig als Präsident zurück, erklärte jedoch seine Bereitschaft, weiterhin im Zentralvorstand mitzuwirken. Als Nachfolger stellte sich Harald Jenny zur Verfügung. Er bezeichnete den Erhalt des Scheiteltunnels und der Gleisanlagen als zentrale Herausforderung. Zudem sprach er sich für ein Gremium an der Spitze mit klaren Entscheidungs- und Umsetzungskompetenzen, ein organisationsübergreifendes Marketing und eine verstärkte Nutzung von Shared Services aus.

Harald Jenny wurde für eine einjährige Amtszeit bis zu den ordentlichen zweijährigen Wahlen an der Delegiertenversammlung 2027 gewählt.

Weitere Mitglieder des Zentralvorstandes

Der scheidende Präsident Beat Scheuter wurde für eine einjährige Amtszeit gewählt. Für Bernd Hillemeyr, Barbara Ruetsch und Philipp Krähenmann geht die Amtszeit noch bis zur Delegiertenversammlung 2027. Markus Jaschek hat seinen Rücktritt erklärt.

2026 ist ein Jubiläumsjahr

Im Rahmen der Referate blickte der Geschäftsführer der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG; Karl Reichenbach, auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Mit 26'052 Fahrgästen konnte ein Passagierzuwachs von 8,6 Prozent verzeichnet werden. Zudem wurden 91 neue Freiwillige gewonnen.

Im Mittelpunkt des laufenden Jahres steht das Jubiläumsfest «100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn» von Anfang Juli in Realp und Gletsch.

Fokus auf Mitgliedergewinnung

Die Jahresziele 2026 stehen ganz im Zeichen der Mitglie-

Fotos von Philipp Krähenmann: Die Delegierten fühlten sich wohl im grosszügigen Dachstock in der Kaserne Aarau.

Vizepräsident Bernd Hillemeyr führt routiniert durch die Versammlung.

dergewinnung und der Sichtbarkeit des Vereins. Geplant sind Werbemassnahmen entlang der Pass- und Zufahrtsstrassen, eine stärkere Präsenz in den Zügen und entlang der Strecke, die Fertigstellung des Informatik-Transfers und die Fortführung des Projekts «Quo vadis».

Die Mitgliederbeiträge bleiben auch 2027 unverändert. Die Sektionen ssollen aber prüfen, ob eine Beitragserhöhung mitgetragen würde. Eine allfällige Anpassung könnte dann an der nächsten Delegiertenversammlung beantragt werden.

«Quo vadis» zur Verbesserung der Vereinsstrukturen
Das Projekt «Quo vadis» wurde von Christoph Portmann vorgestellt. Unter seiner Leitung arbeitet eine Arbeitsgruppe an der Optimierung der Vereinsstruktur. Ziele sind unter anderem eine stärkere Zusammenarbeit unter den Sektionen, eine effizientere Nutzung von Ressourcen, eine Vereinfachung der Kommunikationswege, eine Förderung der Mitgliederbindung und eine Klärung der Rollen zwischen den verschiedenen Organisationen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Erste konkrete Modelle sollen an der Präsidentenkonferenz im November dieses Jahres vorgestellt werden.

Der Blick nach vorne
Die nächste Sektionspräsidentenkonferenz findet am 7. November statt. An der nächsten Delegiertenversammlung im Jahr 2027 sollen unter anderem die Jahresrechnung 2025, die Revisionsberichte sowie die Entlastung von Kassier und Zentralvorstand behandelt werden.

Gemeinsam die Zukunft der Furka gestalten

Von Harald Jenny, Präsident VFB

Foto von Philipp Krähenmann: Der neue VFB-Präsident Harald Jenny stellt sich vor

Die Furka-Bergstrecke fasziniert durch ihre einmalige Alpenlandschaft, ihre Technik und vor allem durch die Menschen, die sie mit Herzblut tragen.
1983 wurde unser Verein gegründet. Seither haben Generationen von Freiwilligen mit ausserordentlichem Einsatz möglich gemacht, was einst beinahe unmöglich schien: die Furka-Bergstrecke wieder zum Leben zu erwecken und zu erhalten. Ihnen allen gebühren unser Respekt und unser herzlicher Dank.
Heute dürfen wir auf diesem starken Fundament weiterbauen. Gleichzeitig stehen wir vor neuen Herausforderungen. Die Infrastruktur ist anspruchsvoll, und ihr langfristiger Erhalt verlangt erhebliche Investitionen. Entscheidend ist deshalb das gute Zusammenspiel von Verein, AG und Stiftung. Jede Organisation erfüllt ihre Aufgabe – gemeinsam tragen wir Verantwortung für das Ganze.
Ebenso wichtig sind die Menschen. Wir brauchen auch künftig Freiwillige, Mitarbeitende, Spenderinnen und Spender sowie Partner, die sich für unsere Furka begeistern. Besonders am Herzen liegt mir, auch jüngere Generationen für dieses einzigartige Werk zu gewinnen. Gerade in einer zunehmend digitalen Welt bietet die Furka etwas Besonderes: ein gemeinsames, unmittelbares und bleibendes Erlebnis.
Ich freue mich darauf, zusammen mit Euch die nächsten Kapitel dieser Erfolgsgeschichte zu schreiben.

Ensemble, construisons l'avenir de la Furka

Harald Jenny, président du VFB

La ligne sommitale de la Furka fascine par son paysage alpin exceptionnel, sa technique et surtout par les femmes et les hommes qui la font vivre avec passion.
Notre association a été fondée en 1983. Depuis lors, des générations de bénévoles ont accompli l'extraordinaire : redonner vie à la ligne de la Furka et assurer sa pérennité. Leur engagement mérite tout notre respect et notre profonde reconnaissance.
Aujourd'hui, nous pouvons poursuivre cette œuvre sur des bases solides. Mais de nouveaux défis nous attendent. Notre infrastructure est exigeante et sa conservation à long terme nécessite des investissements importants. La bonne collaboration entre l'Association, la SA et la Fondation est donc essentielle. Chacune remplit sa mission, mais ensemble nous assumons la responsabilité de l'ensemble.
Les personnes sont tout aussi importantes. Demain encore, nous aurons besoin de bénévoles, de collaborateurs, de donatrices et donateurs ainsi que de partenaires enthousiastes. Il me tient particulièrement à cœur de transmettre cette passion aux jeunes générations. Dans un monde toujours plus numérique, la Furka offre quelque chose de précieux : une expérience authentique, vécue ensemble et qui reste en mémoire.
Je me réjouis d'écrire avec vous les prochains chapitres de cette belle histoire.

Assemblée des délégués de l'ALSF

L'association Ligne sommitale de la Furka a un nouveau président

Par Philipp Krähenmann, service de communication de l'ASLF

> *L'assemblée des délégués de l'association Ligne sommitale de la Furka (ALSF) a été marquée par d'importantes décisions en matière de personnel et d'organisation. Harald Jenny succède à Beat Scheuter au poste de président. Parmi les autres thèmes abordés figuraient la baisse du nombre d'adhérents, les comptes annuels 2025 en attente et l'orientation de l'association.*

Le président Beat Scheuter a présenté le rapport annuel du comité central. L'association compte actuellement 5506 membres. Si la baisse du nombre de membres se poursuit, elle s'est toutefois ralentie. Dans le cadre de l'évolution financière, l'avenir du soutien annuel accordé à la Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG a également été discuté. À cette occasion, il a été souligné qu'à long terme, il faudrait soit davantage de membres, soit des cotisations plus élevées pour garantir un budget équilibré.

Comptes annuels 2025 en suspens
L'absence des comptes annuels 2025 a constitué un thème central de l'assemblée. En raison de problèmes de santé et d'une surcharge de travail du trésorier, le bouclement des comptes n'a pas pu être établi.
L'ancien trésorier de l'association, Stefan Nägelin, doit désormais finaliser ces comptes dans les meilleurs délais. Les délégués seront informés une fois la vérification effectuée. L'approbation officielle est prévue lors de l'assemblée des délégués de 2027.

Élection d'un nouveau président
Beat Scheuter a démissionné prématurément de son poste de président, mais s'est déclaré prêt à continuer à siéger au comité central. Comme successeur, Harald Jenny s'est mis à disposition. Il a qualifié la préservation du tunnel de faîte et des voies ferrées de défi majeur. Il s'est par ailleurs prononcé en faveur d'un organe de direction doté de compétences claires en matière de décision et de mise en œuvre, d'une organisation transversale concernant le marketing et d'une utilisation accrue des «shared services».
Harald Jenny a été élu pour un mandat d'un an, jusqu'aux élections ordinaires bisannuelles qui se tiendront lors de l'assemblée des délégués de 2027.

Autres membres du comité central
Le président sortant, Beat Scheuter, a été élu pour un mandat d'un an. Pour Bernd Hillemeyr, Barbara Ruetsch et Philipp Krähenmann, le mandat court encore jusqu'à l'assemblée des délégués de 2027. Markus Jaschek a annoncé sa démission.

2026 est une année anniversaire
Dans le cadre des exposés, le directeur général de la Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Karl Reichenbach, a dressé le bilan d'une année couronnée de succès. Avec 26.052 passagers, une augmentation de 8,6 % de la fréquentation a été enregistrée. De plus, 91 nouveaux bénévoles ont été recrutés.
Cette année sera marquée par la fête du centenaire « 100 ans du chemin de fer Furka-Oberalp », qui se tiendra début juillet à Realp et à Gletsch.

Priorité au recrutement de membres
Les objectifs annuels pour 2026 sont entièrement placés sous le signe du recrutement de membres et de la visibilité de l'association. Sont prévues des actions publicitaires le long des routes des cols et des voies d'accès, une présence renforcée dans les trains et le long du parcours, l'achèvement de la migration informatique et la poursuite du projet «Quo vadis». Les cotisations resteront inchangées en 2027. Les sections doivent toutefois examiner d'ici l'automne de cette année si une augmentation des cotisations serait viable. Un éventuel ajustement pourrait alors être proposé lors de la prochaine assemblée des délégués.

«Quo vadis» pour améliorer les structures de l'association
Le projet «Quo vadis» a été présenté par Christoph Portmann. Sous sa direction, un groupe de travail s'attèle à l'optimisation de la structure de l'association. Les objectifs portent notamment sur une collaboration renforcée entre les sections, une utilisation plus efficace des ressources, une simplification des canaux de communication, la promotion de la fidélisation des membres et une clarification des rôles entre les différentes organisations de la ligne sommitale de la Furka. Les premiers modèles concrets devraient être présentés lors de la conférence des présidents en novembre de cette année.

Perspectives d'avenir
La prochaine conférence des présidents de section aura lieu le 7 novembre. La date du 12 juin 2027 a été envisagée pour la prochaine assemblée des délégués. À cette occasion, il sera notamment question des comptes annuels 2025, des rapports d'audit ainsi que de la décharge du trésorier et du comité central.

Aus der Stiftung

Der Scheiteltunnel – gemeinsam die Zukunft der Furka-Bergstrecke sichern

Von Andreas Kleeb, Stiftungspräsident

Vom 24. Oktober bis 1. November 2026 präsentiert sich die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit einer grossen Sonderschau an der Zuger Messe. DFB AG, Stiftung und die Vereine nutzen diese Gelegenheit gemeinsam, um die Furka einem breiten Publikum näherzubringen – und den Blick auf eine der bedeutendsten Aufgaben für die Zukunft unserer Bahn zu richten: den Scheiteltunnel.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist weit mehr als eine historische Eisenbahn. Eine Fahrt über die Furka ist ein einmaliges Zusammenspiel von Technik, Geschichte und Natur. Historische Dampflokomotiven arbeiten sich über Zahnstangenabschnitte durch eine der eindrücklichsten Hochgebirgslandschaften der Schweiz. Technik, die vor mehr als 100 Jahren entwickelt wurde, steht hier nicht im Museum – sie ist in Betrieb und kann mit allen Sinnen erlebt werden.

Man hört das Stampfen der Dampflokomotive, riecht Kohle und Dampf und erlebt unmittelbar, welche Kraft und welches technische Können notwendig sind, um einen Zug durch diesen einzigartigen Alpenraum zu bewegen. Genau diese Faszination wollen wir an der Zuger Messe vermitteln. Eine Dampflokomotive soll das Erlebnis Furka unmittelbar spürbar machen. Gleichzeitig soll der Scheiteltunnel eine zentrale Rolle spielen – als Schlüsselbauwerk und Symbol für die Zukunft der gesamten Furka-Bergstrecke.

1,8 Kilometer, die unsere Bahn verbinden

Der Scheiteltunnel zwischen Muttbach-Belvédère und der Station Furka ist weit mehr als ein Bauwerk auf unserer Strecke. Er ist eine Lebensader der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Ohne den rund 1,8 Kilometer langen Tunnel gibt es keine durchgehende Verbindung über die Furka. Er verbindet die beiden Seiten unserer Strecke und ermöglicht jene Reise, die unsere Bahn so einzigartig macht: die Fahrt mit historischen Zügen durch eine spektakuläre Hochgebirgslandschaft.

Seit mehr als 100 Jahren erfüllt der Scheiteltunnel diese Aufgabe. Gebaut unter schwierigsten Bedingungen, ist er ein eindrückliches Zeugnis der Schweizer Eisenbahn- und Ingenieurgeschichte. Sein Alter und die aussergewöhnlichen Bedingungen im Hochgebirge machen seinen langfristigen Erhalt zu einer der grossen Zukunftsaufgaben der Furka.

Es geht dabei um mehr als ein Bauwerk. Es geht darum, eine wesentliche Voraussetzung für den Betrieb unserer Bergstrecke und damit das einmalige Erlebnis Furka für kommende Generationen zu sichern.

Foto PD: Die Zuger Messe von oben

Eine Erfolgsgeschichte, die weitergehen soll

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke gäbe es heute nicht, wenn Menschen vor grossen Herausforderungen zurückgeschreckt wären. Nach der Stilllegung entstand eine Bewegung von Menschen, die nicht akzeptieren wollten, dass dieses einzigartige Stück Eisenbahngeschichte verschwindet.

Was damals kaum vorstellbar erschien, wurde Wirklichkeit. Kilometer um Kilometer wurde die Strecke zurückerobert. Brücken wurden wieder aufgebaut, Gleise verlegt, Bahnhöfe instand gestellt und historische Fahrzeuge restauriert. Tausende Freiwillige haben mit Wissen, Arbeitskraft und Begeisterung dazu beigetragen. Ebenso entscheidend waren Menschen, die dieses Werk finanziell unterstützt haben.

Heute fahren wieder Dampfzüge über die Furka. Diese Geschichte zeigt, was möglich wird, wenn Begeisterung, freiwilliger Einsatz und finanzielle Unterstützung zusammenkommen. Daran wollen wir bei der nächsten grossen Zukunftsaufgabe anknüpfen.

Menschen für die Furka gewinnen

Die Zuger Messe soll dafür ein wichtiger Auftakt sein. Wir wollen Menschen in der Zentralschweiz und darüber hinaus für die Furka begeistern.

Wir möchten neue Gäste gewinnen, die nach ihrem Messebesuch sagen: Diese Bahn möchte ich selbst erleben. Wir möchten Menschen ansprechen, die Teil dieses aussergewöhnlichen Gemeinschaftswerks werden und ihre Fähigkeiten als Freiwillige einbringen wollen. Und wir wollen Menschen, Unternehmen und Institutionen erreichen, die bereit sind, die Zukunft der Furka finanziell mitzutragen.

DFB AG, Stiftung und Vereine treten dabei gemeinsam auf. Jeder übernimmt unterschiedliche Aufgaben, doch ein Ziel verbindet uns: Dieses einzigartige Zusammenspiel von Menschen, Technik und Natur soll auch für kommende Generationen erhalten bleiben.

Der Scheiteltunnel macht diese gemeinsame Verantwortung besonders sichtbar. Er verbindet unsere Strecke – und seine Zukunft verbindet auch uns.

Mitmachen kann man schon heute

Die Zuger Messe 2026 soll Menschen für das Erlebnis Furka begeistern und den Scheiteltunnel als zentrale Zukunftsaufgabe ins öffentliche Bewusstsein rücken. Doch wer die Zukunft der Furka mitgestalten möchte, kann bereits heute Teil dieser besonderen Gemeinschaft werden – mit einer Mitgliedschaft im Gönnerclub, mit finanzieller Unterstützung oder mit einem persönlichen Einsatz als freiwillige Mitarbeiterin oder freiwilliger Mitarbeiter.

Denn die Geschichte der wiederaufgebauten Furka zeigt: Am Anfang stand die Begeisterung. Aus Begeisterung wurde Engagement, aus Engagement wurde Unterstützung – und gemeinsam wurde aus einer beinahe verlorenen Bahn wieder eine lebendige Bergstrecke.

Daran wollen wir anknüpfen. Für den Scheiteltunnel. Für die Furka. Und für kommende Generationen.

Freiwillig mitarbeiten

Freiwillig mitarbeiten:
https://www.dfb.ch/de/stories/offene-stellen-freiwilligenarbeit

Gönnerclub und Unterstützung

Gönnerclub und Unterstützung:
https://www.dfb.ch/de/stories/dfb-wie-kann-ich-spenden

Aus der Stiftung

Ein besonderer Tag für unsere Gönnerinnen und Gönner

Von Andreas Kleeb, Präsident Stiftung Furka-Bergstrecke

Das Jubiläum «100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn» bot den würdigen Rahmen für den diesjährigen Gönneranlass der Stiftung Furka-Bergstrecke. Rund 100 Gönnerinnen und Gönner folgten der Einladung und erlebten am 5. Juli einen besonderen Tag zwischen Disentis und Realp – geprägt von Bahngeschichte, persönlichen Begegnungen und der gemeinsamen Verbundenheit mit der Furka-Bergstrecke.

Das Jubiläumswochenende vom 3. bis 5. Juli 2026 stand ganz im Zeichen von 100 Jahren Furka-Oberalp-Bahn. Genau ein Jahrhundert zuvor, am 3. Juli 1926, war die durchgehende Strecke von Brig über die Furka-Bergstrecke via Andermatt nach Disentis feierlich eröffnet worden. Hundert Jahre später wurde dieses bedeutende Kapitel Schweizer Bahngeschichte mit einem grossen Jubiläumsfest in Realp und Gletsch gefeiert.

Für die Stiftung Furka-Bergstrecke war es naheliegend, den traditionellen Gönneranlass in dieses besondere Wochenende einzubetten. Denn ohne das Engagement unzähliger Menschen wäre die Geschichte der Furka-Bergstrecke längst zu Ende geschrieben. Neben den vielen freiwilligen Mitarbeitenden, die Jahr für Jahr mit grossem persönlichem Einsatz dafür sorgen, dass die Bahn fährt, sind es insbesondere auch unsere Gönnerinnen und Gönner, die mit ihrer regelmässigen finanziellen Unterstützung einen wichtigen Beitrag zum langfristigen Erhalt dieses einzigartigen Kulturerbes leisten.

Foto von Bernd Hillemeyr: Markus Giger, VR DFB AG; Urban Camenzind, Regierungsrat Kanton Uri; Andreas Kleeb, Präsident Stiftung Furka-Bergstrecke

Rund 100 Gäste nahmen am diesjährigen Anlass teil. Ausgangspunkt war Disentis, wo die Gönnerinnen und Gönner am Bahnhof begrüsst wurden. Von dort begann eine aussergewöhnliche Reise, die Vergangenheit und Gegenwart der Furka-Oberalp-Bahn auf besondere Weise miteinander verband. Mit der historischen Elektrolokomotive HGe 4/4 I Nr. 36 führte die Fahrt von Disentis über den Oberalppass nach Andermatt. Dort erfolgte der Traktionswechsel: Für die Weiterfahrt nach Realp übernahm die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 4 den Zug. Damit erlebten die Gönnerinnen und Gönner an einem einzigen Tag zwei prägende Epochen der Furka-Oberalp-Bahn unmittelbar auf der Schiene. Gerade diese Kombination machte die Reise zu einem besonderen Erlebnis. Die historische HGe 4/4 I Nr. 36 ist eng mit der Geschichte der Furka-Oberalp-Bahn verbunden und prägte über Jahrzehnte den Verkehr über den Furkapass. Die HG 3/4 Nr. 4 wiederum gehört zu jenen originalen Furka-Dampflokomotiven, die bereits zu Zeiten der Brig-Furka-Disentis-Bahn auf deren Strecke verkehrten. So wurde die hundertjährige Geschichte nicht nur erzählt, sondern für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unmittelbar erlebbar.

In Realp angekommen, erwartete die Gäste zunächst ein Apéro, bevor das gemeinsame Mittagessen auf dem Festgelände Gelegenheit für Gespräche und Begegnungen bot. Mitten im Jubiläumsgeschehen wurde dabei deutlich, was die Furka-Bergstrecke seit Jahrzehnten auszeichnet: Menschen aus unterschiedlichen Regionen und mit ganz verschiedenen Hintergründen verbindet die gemeinsame Begeisterung für dieses aussergewöhnliche Werk.

Eine Unterstützung mit langfristiger Wirkung

Der Gönneranlass ist weit mehr als ein Dankeschön für die finanzielle Unterstützung. Er ist auch Ausdruck einer Gemeinschaft, die Verantwortung für die Zukunft der Furka-Bergstrecke übernimmt.

Der Betrieb der historischen Züge ist dabei nur der sichtbarste Teil eines enormen Gesamtwerks. Damit ein Dampfzug über die Furka fahren kann, müssen Lokomotiven und Wagen unterhalten, Gleise kontrolliert, Gebäude gepflegt und die anspruchsvolle Infrastruktur der Hochgebirgsstrecke laufend instandgehalten werden. Vieles davon geschieht ausserhalb des Blickfelds unserer Fahrgäste und lange bevor der erste Zug der Saison unterwegs ist.

Gerade die Infrastruktur stellt die Dampfbahn auch in Zukunft vor grosse Herausforderungen. Entlang der rund 18 Kilometer langen Bergstrecke müssen unter anderem Stützmauern gesichert und erneuert sowie Tunnel und weitere Bauwerke dauerhaft instandgehalten werden. In der hochalpinen Umgebung mit ihren anspruchsvollen geologischen und klimatischen Bedingungen ist dies eine permanente Aufgabe. Auch nach dem Jubiläumsjahr stehen deshalb bedeutende Investitionen an.

Die regelmässigen Beiträge unserer Gönnerinnen und Gönner sind für die Stiftung deshalb besonders wertvoll. Sie schaffen Verlässlichkeit und helfen mit, Projekte langfristig zu planen und die notwendigen Mittel für den Erhalt der Furka-Bergstrecke bereitzustellen. Jede Gönnerschaft ist damit auch ein persönliches Bekenntnis zu einem einzigartigen Stück Schweizer Eisenbahn- und Kulturgeschichte.

Werden auch Sie Teil des Gönnerclubs

Mit einem jährlichen Beitrag von CHF 2'000 kann jede interessierte Person Mitglied des exklusiven Gönnerclubs der Stiftung Furka-Bergstrecke werden. Als Zeichen unserer Wertschätzung laden wir unsere Gönnerinnen und Gönner jährlich zu einem besonderen Anlass ein und ermöglichen ihnen damit Begegnungen und Erlebnisse rund um die Furka-Bergstrecke, die über eine gewöhnliche Bahnfahrt hinausgehen.

Der Gönneranlass 2026 hat auf eindrückliche Weise gezeigt, was diese Gemeinschaft ausmacht. Das gemeinsame Erlebnis der historischen Reise von Disentis über den Oberalppass nach Realp, der Wechsel von der elektrischen Traktion zum Dampf und schliesslich die Begegnungen auf dem Jubiläumsfest machten diesen Tag zu einem würdigen Dankeschön an all jene, die unsere Arbeit kontinuierlich unterstützen.

Fotos von Bernd Hillemeyr: Die HGe 4/4 I Nr. 36

Traktionswechsel in Andermatt.

Das Jubiläum «100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn» richtet den Blick jedoch nicht nur zurück. Es erinnert uns auch daran, dass der Erhalt dieses Erbes eine Aufgabe für kommende Generationen ist. Die Furka-Bergstrecke konnte nur deshalb wieder zum Leben erweckt werden, weil Menschen an eine Vision glaubten und bereit waren, sich dafür einzusetzen. Heute liegt es an uns allen, dieses Werk weiterzutragen.

Unseren Gönnerinnen und Gönnern danken wir herzlich für ihre Treue, ihre Verbundenheit und ihre wertvolle Unterstützung. Sie tragen entscheidend dazu bei, dass auch in Zukunft Dampfzüge über die Furka fahren und dieses einzigartige Stück Schweizer Bahngeschichte lebendig bleibt.

Nachruf

Im Gedenken an Peter Bernhard

Mit grossem Bedauern haben wir vom Hinschied von Peter Bernhard (9. Juli 1942 - 16. Mai 2026) Kenntnis genommen.

Peter Bernhard war in den Jahren 2003 bis 2011 Geschäftsführer der DFB AG. In diese Zeitspanne fiel als Grossprojekt der Wiederaufbau des letzten Abschnitts der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bis nach Oberwald mit Spatenstich am 27. Juni 2005 und Eröffnung im August 2010. Peter war erster Ansprechpartner von Hansjörg Wyss zur Finanzierung des Projekts.

Weitere Meilensteine in seiner Amtszeit waren:

- Der Neubau des Stationsgebäudes des Realp mit Bezug zum Saisonbeginn 2006
- Die Inbetriebnahme der HG 3/4 Nr. 4 und des Tmh 985
- Die Planung des Werkstätte-Neubaus und die Realisation der Etappe 1 sowie der Bekohlungsanlage
- Die Einführung und Verstärkung des Personaldienstes zur systematischen Suche von Freiwilligen mit dem Ziel für jeden künftigen Mitarbeiter und auch die Bahn das optimale Einsatzgebiet zu finden

Peter kam vom Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO), wo er als Kondukteur im Einsatz stand, zur Dampfbahn. Gemäss Augenzeugen verlief Peters Einstieg bei der Dampfbahn Furka turbulent, für jemanden wie ihn mit seinem Hintergrund in der Fliegerei als bewährter Krisenmanager und Swissair-Stationsleiter in vielen Ländern der Welt, jedoch nicht ungewöhnlich. An seinem ersten Tag bei der Dampfbahn «weigerte» sich die Lokcrew, einen weiteren Wagen anzuhängen, um die zahlreich wartenden Gäste mitzunehmen und der Zug drohte auszufallen. Peter begab sich ins Depot, las der Mannschaft die Leviten und der Zug verkehrte normal. Peters trockener Kommentar: Immer mit «denen da vorne» hast du Scherereien, egal ob Piloten oder Lokführer. Die Geschichte nahm am Abend bei einem kühlen Bier dann ein gutes Ende.

Auch schwierige Situationen blieben Peter in seiner Amtszeit nicht erspart: Am 10. Oktober 2011 beschädigen Regenfälle und Schmelzwasser die Strecke Oberwald-Gletsch zwischen km 42.700 und 44.600 sowie die Strecke Furka-Tiefenbach bei km 52.780 schwer. Peter stand damals zusammen mit Manfred Willi vor der Kamera von SRF1 mit Ruth Seeholzer. Die Finanzierung der Schadenbehebung kam mit diesem Fernsehbeitrag so richtig ins Rollen.

Peter führte die Bahn sehr strukturiert, effizient und zielgerichtet, aber auch mit einer Prise Humor – ohne den Menschen dahinter aus dem Auge zu verlieren. Er hat sich nicht nur um die Leitung der DFB AG gekümmert, sondern gerne auch selbst Hand angelegt.

Nach seinem Rücktritt bei der DFB AG konnte Peter Bernhard 2017 für ein zweites Engagement zugunsten der DFB-Gruppe gewonnen werden. Aufgrund der Situation, dass die Finanzierung der fälligen Hauptrevision der Dampflokomotiven weder von der DFB AG noch der Stiftung gesichert war, wurde der Verein Dampflokfreunde Furka-Bergstecke aus der Taufe gehoben, um exakt diese Aufgabe zu übernehmen. Peter wurde Gründungspräsident der Dampflokfreunde und präsidierte dieses "jüngste Kind" der Furka Gruppe bis 2021.

Peter war zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort. Wir werden ihn dankbar in bester Erinnerung behalten.

Verfasst von Urs Züllig mit Beiträgen von Peter Schwarzenbach, Manfred Willi und Andreas Huwiler

Gespräch mit einem Angehörigen der Hoteliersfamilie

Die Hotels am Rhonegletscher: Klärung von Missverständnissen, Teil 2

Von Philipp Krähenmann, VFB Kommunikation

Mark Andreas Seiler ist ein Urenkel von Alexander Seiler dem Älteren, dem Gründer des Walliser Hotelunternehmens. Hier der zweite Teil des Gesprächs mit Dampf an der Furka über die Hotels am Rhonegletscher.

Mark Andreas Seiler, Sie haben im ersten Gesprächsteil dargelegt, dass Gletsch jahrzehntelang im Zentrum einer verkehrstechnischen Lücke zwischen Brig, Meiringen und Göschenen lag und die Fahrt von Brig nach Andermatt oder Göschenen in der Kutsche 12 bis 14 Stunden dauerte. Wer zu Fuss unterwegs war, brauchte zwei oder sogar mehr Tage. Gletsch war in seiner Kernfunktion ein Etappenort, eine einzigartig gletschernahe Transitstation für Kutschenfahrgäste und Passwanderer, kein Kurort, keine eigentliche Destination für Erholungsaufenthalte, wie oft fälschlich angenommen wird.

Mark Andreas Seiler: Was ich nachtragen möchte: In Gletsch verfügte mein Grossonkel über Stallungen für bis zu 200 Pferde und die entsprechenden Kutschenremisen. (Gazette du Valais vom 28. August 1906). Es gab eine eigene Dependance für Kutscher, mit eigenem Personal, das sogenannte Felsenhaus (Auf Französisch Maison des cochers) am Ortsausgang talabwärts, das 1961 durch eine Lawine zerstört wurde. Vor dem Ersten Weltkrieg dürften während der Hochsaison hier oft 40 bis 60 Kutscher und Kondukteure übernachtet und sich verpflegt haben. Das Gewicht, das Joseph diesem Unternehmensbereich zumass, erklärt sich daraus, dass die meisten Gäste, welche in einer Kutsche ankamen, bereits am Folgetag der Kutscher, Pferde und Wagen bedurften, um ihre Reise fortzusetzen.

Man vergegenwärtige sich die verblüffende Dauer der Reise: Sie dauerte so lange, wie heute eine Autofahrt beispielsweise von Brig nach Reggio Calabria oder ein Flug nach Singapur oder Mexiko. Das umfassende gastgewerbliche Angebot an den Passstrassen entsprang den Bedürfnissen, die sich aus der damaligen Dauer und Beschwerlichkeit, mitunter auch Gefährlichkeit ergaben, welche mit den Reisen über die Gebirgspässe in der Kutsche oder zu Fuss verbunden waren.

Der Hospiztradition entsprechend trugen die Hotelleitung und das Personal zur Bergung Verunglückter bei und pflegten sie. So ist beispielsweise in einer Danksagung, die 1934 in der NZZ publiziert wurde, zu lesen: „Aufrichtigen Dank denen, die zur Rettung und Bergung der Verunglückten beigetragen, Fräulein Seiler, der Leitung und dem Personal des Hotels Rhonegletscher für die liebevolle Pflege." In der Alten Post gab es ein Zimmer, das bestimmt war für die Aufbahrung in den Bergen und am Gletscher zu Tode gekommener Reisender. Die traditionelle Berghospizfunktion also.

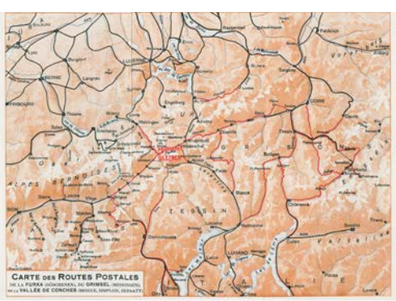
Am anderen Ende der Erlebnisskala war der romantische Genuss, den eine Kutschenfahrt auf diesen Routen durch die Gebirgsszenerie den Erholungs- und Erlebnissuchenden aus den Städten bieten konnte: Lohnend war für Joseph die Bereitstellung eines gleichsam massgeschneiderten Topangebots. In Brig und Gletsch konnte man – alternativ zur Buchung von Plätzen in der Postkutsche – Wagen, Pferde und Kutscher mieten. Reiseziele waren nicht nur Meiringen, Göschenen oder Brig, sondern etwa auch Pontresina, Bellinzona und sogar Stresa am italienischen Ufer des Lago Maggiore oder Orta am Ufer des Lago d'Orta. Neben das Passantenhotelgeschäft trat somit eine Fuhrhalterei mit überregionalen, ja internationalen Destinationen, die nach einer oder mehreren Passquerungen erreicht wurden.

Fotos und Unterlagen aus der Sammlung von Mark Andreas Seiler:

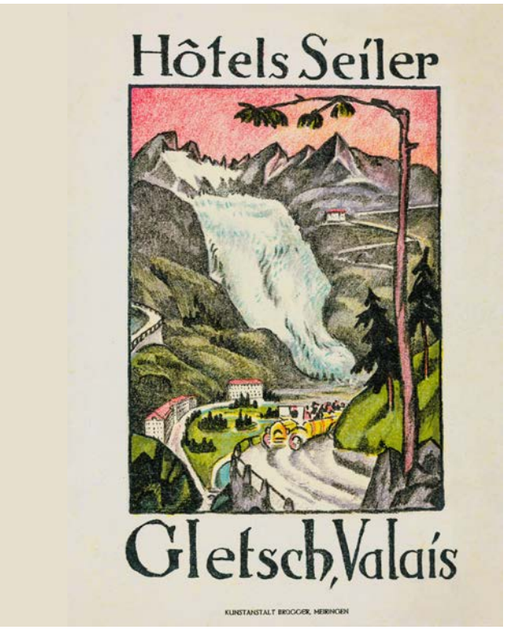
Bis 1920 dauerte die Reise in der Postkutsche von Meiringen nach Gletsch acht Stunden.

Der Hotelprospekt aus der späten Belle Époque zeigt Gletsch als zentralem Verkehrsknoten.

Tarif des Courses de Voitures.


Carte des Routes Postales

Wie attraktiv eine solche alpine Kutschenfahrt wahrgenommen wurde, verdeutlichen die Preise, welche die Fahrgäste zu zahlen bereit waren: Eine Passage im gemieteten Vierspänner von Gletsch nach Pontresina (für eine Einzelperson oder eine Familie) beispielsweise kostete vor dem Ersten Weltkrieg 520 Franken, nach heutigem Geldwert ungefähr 5200 Franken. Dazu kamen gemäss Preisliste Joseph Seilers regelmässig 10 Prozent Trinkgeld für den Kutscher. Kauf und Unterhalt von Wagen und Pferden waren für den Fuhrhalter teuer.
Andererseits begannen die Preise für eine Übernachtung in der Dependance Blaues Haus in Gletsch um 1900 bei 2.50 Franken, nach heutigem Geldwert etwa 25 Franken. Wenig bemittelte Passwanderer waren in Gletsch nicht minder willkommen. Diese Gastbetriebe setzten die ins Mittelalter zurückreichende Tradition der Hospize an Passstrassen fort. Diese Gastbetriebe setzten in erster Linie die Tradition der Hospize an Passstrassen fort. Sie standen nicht – wie oft fälschlich gemeint wird – in der bis auf die Römer zurückreichenden Tradition der idyllischen Rückzugsorte auf dem Lande. Auch waren Sie das Gegenteil von exklusiv (ausschliessend) im eigentlichen Wortsinn. Das wurde in der Belle Époque auch so wahrgenommen, wie ein Reisebericht belegt: Das Hotel Glacier du Rhône galt als „ausgezeichnet geleitetes" Hotel „in grossartiger Lage". „In diesem [fand] bei höchst vornehmer internationaler Gesellschaft, die in ein-, zwei- und dreispännigen Wagen herbeiströmt[e], auch der Tourist Berücksichtigung". (Karl Kinzel: Wie reist man in der Schweiz? Schwerin 1913)



Obschon die Motorisierung das Geschäftsmodell in Frage stellte, fand das Postauto Eingang in die Hotelwerbung der 1920-er Jahre.

Dieses Geschäftsmodell ermöglichte ein Angebot von bis zu 320 Betten in Gletsch und bis zu 100 Betten auf Belvédère. Heute plant der Kanton 30 Zimmer im Glacier du Rhône, das Belvedere ist seit 2016 ganz geschlossen. Was ist in der Zwischenzeit geschehen?

Die wesentliche Zäsur bedeutete die Motorisierung der Verkehrsmittel, in den folgenden Jahrzehnten nahmen die Verkehrsgeschwindigkeit und der Reisekomfort stetig zu. Zwischen 1914 und 1926 lösten die Eisenbahn und das Postauto die Kutsche ab. Von Meiringen nach Gletsch fuhr man nunmehr nicht mehr knapp acht Stunden, sondern vier. Von Brig nach Andermatt anstatt 12 bis 14 Stunden kaum länger als drei. Die Bahn, die vor hundert Jahren erstmals auf der durchgehenden Strecke verkehrte, erwies sich für den Personal- und Warentransport der Hotels als sehr hilfreich, hatte aber zur Folge, dass für viele Gäste eine Übernachtung in den Hotels weniger naheliegend und kaum noch für jemanden notwendig war: Man konnte in Gletsch aussteigen, einen Imbiss oder das Mittagessen zu sich nehmen, einen längeren Spaziergang zum Gletscherfuss machen und gleichentags weiterfahren.

Obwohl ab 1930 von den Hoteliers eine Fahrt mit dem neu lancierten Glacier Express auch im Ausland propagiert wurde, musste das Bettenangebot um ca. 30 Prozent vermindert werden, trotz seit der Belle Époque vorhandener räumlicher Kapazitäten in Gletsch wie auf Belvédère.

Nicht weniger bedeutsam als die Bahn war für die neue Situation in den 1920er Jahren das Postauto. Im Jahr des Übergangs des Eigentums an den Kanton, Ende 1984, hielt der Autor Markus Maeder nach einem ausführlichen Gespräch mit meinem Onkel Stephan Seiler, nach dem Tode meines Vaters Präsident der Immobilien Gletsch AG, in der Weltwoche fest:
„Doch 1921 peitschten die letzten Postillone die letzten Pferde die Furka und die Grimsel hoch. 1922 stand Joseph am Rand des Ruins. Es nützte nichts, dass die grossen Stallungen zu Autogaragen ausbetoniert wurden und dass die gelben Postkraftwagen, offene Vehikel mit Segeltuchverdecken und Holzspeichenrädern, wie Goldkäfer von der Maienwand und von der Furka heruntergekrabbelt kamen, bald links, bald rechts um die Kehren reversierten und zu Tale krabbelten, um dann auf einmal da zu sein.
Fast 30'000 Reisende waren auf einmal da in diesem Jahr, mehr als doppelt so viele wie je in den Kutschen zuvor – doch waren sie zu rasch wieder weg." (Weltwoche vom 6. Dezember 1984)
Paradoxerweise war es Alexander Seiler der Jüngere gewesen, der mittlere Bruder Josephs und Hermanns, der als Nationalrat durch diverse Interventionen fortschrittsorientiert und tatkräftig gegen anfängliche Widerstände des Bundesrats darauf hingewirkt hatte, dass die Alpentäler rasch durch das Postauto erschlossen würden. (Briger Anzeiger vom 31. Januar 1924)
Qualitativ nahm das Angebot nicht ab. Das belegen viele Kommentare von Augenzeugen in der Presse und in den Gästebüchern jener Jahrzehnte. Auch in der allgemein wirtschaftlich schwierigen Krisen- und Kriegszeit entsprach das Gebotene im Haupthaus den Erwartungen des

Hochadels, wie die Gästeverzeichnisse zeigen. So gab es einige Fürsten, welche zur kleinen Gruppe von Gästen gehörten, die hier regelmässig länger verweilten. Von 1938 bis 1945 wählte Fürstin Elsa von Liechtenstein zusammen mit Duarte de Bragança, Herzog von Braganza und portugiesischer Thronprätendent, und dessen Gemahlin, Marie Françoise, Prinzessin von Orléans und Braganza, einer Tochter des brasilianischen Thronprätendenten Pedro de Alcântara, sowie weiteren fürstlichen Verwandten das Hotel jeden Sommer für mehrere Wochen als Ort der Sommerfrische. Im Juli 1944 verfasste Fürstin Elsa im Hotel Glacier du Rhône das Endkapitel ihres Testaments. (Liechtensteiner Volksblatt vom 23. Juni 2012)

Reisende, die vordem zu Fuss über die Pässe gewandert waren, nutzten nun also die günstigen motorisierten Verkehrsmittel. Für meinen Grossvater und später auch meinen Vater stand ausser Frage: Das war keine vorübergehende kriegs- und konjunkturbedingte Minderung der Übernachtungen in den beiden Etappenhotels, sondern eine bleibende oder sogar in Zukunft sich verschärfende. Dennoch unterstützte mein Grossvater – aus familialer Solidarität, als sehr religiöser Mensch – Joseph auch nach 1921.

Fürstin Elsa von Liechtenstein (Mitte) in Begleitung von Catherine und Dorothea Seiler. Sie gehörte zum Kreis von Stammgästen.

Im Jahre 2026 beträgt die Reisedauer von Meiringen nach Gletsch anstatt acht Stunden in der ruckelnden, engen Kutsche oder einen bis zwei Tage zu Fuss für die allermeisten Reisenden bloss noch rund 50 Minuten im komfortablen Privatauto. Und der Gletscherfuss, der zweite wichtige extrinsische (äussere) Faktor des Geschäftsmodells, ist vom Talgrund her nicht mehr zu sehen. Die beiden massgeblichen Faktoren für die Nachfrage im Sommer, die Langsamkeit und Beschwerlichkeit des alpinen Reisens und die vom Talboden und den beiden Hotels her sichtbare Rhonegletscherzunge, existieren nicht mehr.

In der nächsten Ausgabe des „Dampf an der Furka" soll vor Augen geführt werden, dass die gleichen Akteure, die in der Zwischenkriegszeit für die Hotels in Gletsch die Verantwortung trugen, die Zermatter Wintersaison vorbereitet, 1927/28 lanciert und bis in den Zweiten Weltkrieg hinein etabliert haben. Unternehmerisch noch gravierender für das Schicksal der Hotels am Rhonegletscher als das Verschwinden der dargelegten beiden Existenzgründe ist die Unmöglichkeit einer Wintersaison an diesem Ort.
Nachtrag: Zum ersten Gesprächsteil in der letzten Ausgabe weisen wir gerne darauf hin, dass zwei der drei Abbildungen aus der Sammlung von Stefan Wagner, Limburg a. d. Lahn, stammen.

Club GRAND HÔTEL & PALACE

www.clubgrandhotelpalace.ch
Instagram: @clubgrandhotelpalace

H.-Ueli Gubser, CEO
Feldbergstrasse 86
CH-4057 Basel

EMail: 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 Glacier du Rhône, Gletsch
(2026 wegen Renovation geschlossen)
Hotel Furka, Oberwald
Hotel Hubertus, Obergesteln

freuen sich auf Ihren Besuch!

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

Wichtiges Bauteil unserer Dampflokomotiven

Geschwindigkeitsmesser System Hasler

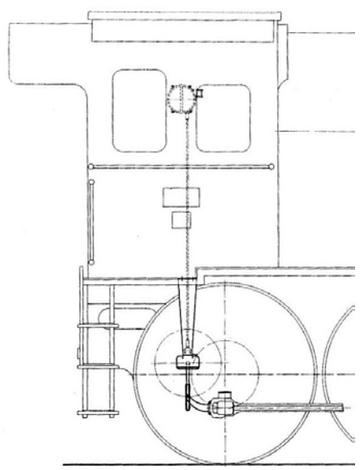
Von Jakob Knöpfel

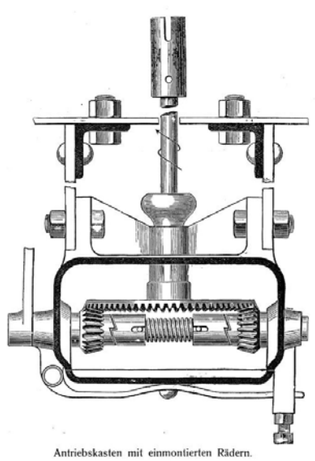
Geschwindigkeitsmesser sind seit jeher ein wichtiges Bauteil auf Lokomotiven. Hier die Geschichte des V-Messers System Hasler.

Die Konstruktion geht auf Bruno Hausshälter aus Dresden zurück. Er erhielt 1885 ein Patent für seine Erfindung. Darauf erwarb 1887 Gustav Hasler aus Bern die Rechte für den Bau dieser Apparate. Die Firma Hasler entwickelte die Geschwindigkeitsmesser weiter und erhielt ihrerseits 1891 internationale Patente unter dem Namen „System Hasler".
Die Funktion der Apparate ist rein mechanisch und basiert auf einer durch das Fahrwerk angetriebenen Welle, die sich fahrrichtungsunabhängig immer in die gleiche Richtung dreht, sowie einem integrierten Uhrwerk. Die Geschwindigkeit wird mit einem Zeiger auf einer Skala, dem sogenannten Gradbogen angezeigt. Der grösste auf der Skala angegebene Wert ist in der Regel 10 Prozent höher als die zulässige Maximalgeschwindigkeit des Fahrzeuges.

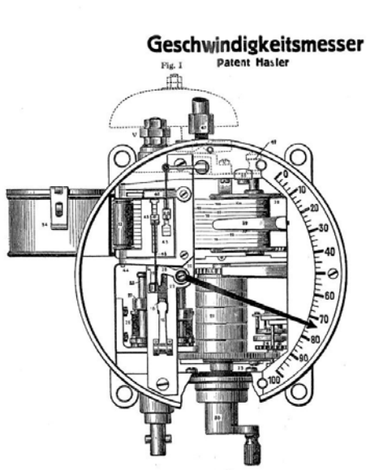
Die Geschwindigkeitsmesser von Hausshälter zeigten die mittlere Fahrgeschwindigkeit der letzten 12 Sekunden an. Besonders bei schnell fahrenden Fahrzeugen und bei rascher Beschleunigung oder Verzögerung der Fahrgeschwindigkeit war die Anzeige immer relativ stark verzögert. Durch Verbesserungen am Mechanismus „System Hasler" wurde erreicht, dass der Zeiger jede Sekunde neu eingestellt und die mittlere Geschwindigkeit der vergangenen 2 Sekunden angezeigt wird. Dieser Wert wiederum wird alle 3 Sekunden mit einem Markierstift in einen Papierstreifen eingestanzt.
Der sogenannte Gleichrichterkasten ist unter dem Führerstand angeordnet. Darin befinden sich die drei Zahnräder für den Antrieb des Geschwindigkeitsmessers. Die beiden kleinen Zahnräder sind mittels Federn und Klauenkupplungen so angeordnet, dass sie je nach Fahrrichtung überspringen können, so dass sich die Welle immer in die gleiche Richtung drehen kann. Die Untersetzung ist dermassen ausgelegt, dass dem mittleren Raddurchmesser entsprechend und bei 75 Umdrehungen der Antriebswelle pro Minute sich der Zeiger beim Gradbogen am oberen Ende befindet.

Bei Werksablieferung waren an allen bei der DFB vorhanden Dampflokomotiven ein Geschwindigkeitsmesser Bauart Hasler eingebaut. Bei der Übernahme durch die DFB waren nur noch Lok 4 und Lok 7 „Breithorn" damit ausgestattet. Anlässlich der Wiederinbetriebnahme bei der DFB wurden die Dampflokomotiven zum Teil mit anderen V-Messern ausgerüstet. Man war aber immer bestrebt, wenn möglich wieder Originalapparate einzubauen.





Antriebskasten mit einmontierten Rädern.



Zeichnungen aus der Betriebsanleitung «System Hasler»: Anordnung der notwendigen Bauteile

Zeichnung V-Messer System Hasler

Der Antriebskasten

Die Suche nach den benötigten Teilen gestaltete sich aber nicht so einfach. Es war zwar bekannt, dass Sammler von Eisenbahnutensilien anlässlich des Abbruchs von Dampflokomotiven und E-Lokomotiven der ersten Generation solche Apparate gerettet hatten . Auch hatten Bahnunternehmen in ihren Ersatzteillagern für ihre historischen Fahrzeuge noch solche V-Messer behalten.

Noch schwieriger gestaltete sich die Suche nach Gleichrichterkästen, da dies keine Sammlerstücke sind. Zufällig hat ein damaliger Mitarbeiter der DFB bei einem Abbruchunternehmen in Thörishaus zwei HGe 3/3 der BOB entdeckt und konnte bei diesen Maschinen, nach Rücksprache mit der Unternehmung, zwei Getriebe für uns retten. An den aus Vietnam zurückgeschafften Lokomotiven waren die Getriebegehäuse, wenn auch in einem schlechten Zustand und ohne die richtigen Innereien, noch vorhanden. So musste für fast alle Getriebe neue, dem jeweiligen Raddurchmesser und dem maximalen Skalenwert des Gradbogens entsprechende Zahnradsätze hergestellt werden. In der im DFB-Fundus vorhandenen Original-Betriebsanleitung ist eine Tabelle zur Ermittlung der richtigen Zähnezahl der Zahnräder vorhanden.

Die bei der DFB heute auf allen Dampflokomotiven im Einsatz stehenden Geschwindigkeitsmesser System Hasler konnten in den letzten 30 Jahren von der BOB und der RhB sowie von Sammlern beschafft werden oder wurden uns überlassen. Zwei für die DFB spezielle Stücke durfte ich vor einigen Jahren bei Hans Tribolet in Visp in Empfang nehmen. Es sind Überbleibsel der Fusion von FO und der BVZ. Einer stammt von der 1965 oberhalb von Gletsch verunglückten HG 3/4 Nr. 10, der andere stammt von einer HG 2/3 der VZ. Anhand der niedrigen Fabrikationsnummer muss er von einer Lok der ersten Serie sein und ist vermutlich umgebaut und mit den oben erwähnten Verbesserungen ausgestattet worden.

In den nun über 30 Jahren Einsatz bei der DFB ist es an den über 100 Jahre alten mechanischen Wunderwerken nur zu zwei nennenswerten Störungen gekommen. Beim ersten Schaden musste das Zahnstangensegment, welches den Zeiger bewegt, infolge Abnützung ersetzt werden. Dieses Bauteil konnte mittels eines Profilprojektors ausgemessen und auf einer Fräse neu hergestellt werden. Der zweite Vorfall war 2025 zu verzeichnen. Eine Hohlwelle hatte sich festgesetzt und führte zur Beschädigung von drei Zahnrädern. Das grösste konnte durch Mikroschweissen und anschliessendes Drahterodieren repariert werden. Die anderen zwei mussten mittels Drahterodieren und Drehen neu hergestellt werden.

Ein weiterer Beweis, was vor langer Zeit ohne Konstruktion und Berechnungen mit einem Computer möglich war.

Fotos von Jakob Knöpfel: System Hasler ex FO Lok 10

Teile zu Gleichrichter Kasten

Foto von Andreas Huwiler: V-Messer in Lok Nr. 1

Neue Pendelbahn auf den Hungerberg

Wiedergeburt eines alpinen Juwels

Von Patric Zimmermann, Gemeindepräsident von Obergoms

Der Hungerberg, malerisch oberhalb von Oberwald gelegen, zählt zu den attraktivsten Aussichtspunkten im Goms. Lange Zeit lag er im Dornröschenschlaf, nachdem das beliebte Skigebiet 2009 aufgrund fehlender finanzieller Mittel geschlossen werden musste. Doch nun steht der Hungerberg vor einer Wiedergeburt.

Nach der umfassenden Renovation des Bergrestaurants im Jahr 2025 rückt die ganzjährige Erschliessung und touristische Wiederbelebung in den Fokus der Gemeinde Obergoms. Denn die derzeitige Situation zeigt deutlich die Grenzen der aktuellen Infrastruktur auf. Es fehlt eine zuverlässige, wetterunabhängige und barrierefreie Verbindung auf den Berg, was die Nutzung des Bergrestaurants und des gesamten Gebiets stark einschränkt.
Zentrale Bedürfnisse der Bevölkerung und der Gäste wie ein barrierefreier Zugang für alle, effizienter Materialtransport für die Gastronomie sowie eine wirtschaftlich tragfähige Lösung mit minimaler Umweltbelastung können derzeit nicht erfüllt werden.

Neue Seilbahn

Um diese Herausforderungen zu meistern, hat sich die Gemeinde Obergoms nach sorgfältiger Prüfung verschiedener Varianten für eine moderne Kompakt-Pendelbahn entschieden. Den Zuschlag erhielt im Januar 2026 die Inauen Schätti AG aus Schwanden.
Die geplante Anlage wird mit zwei Kabinen für jeweils 15 Personen (10 Sitz- und 5 Stehplätze) ausgestattet sein und eine Förderkapazität von etwa 120 Personen pro Stunde bieten. Die Bahn, getragen von drei Stützen, zeichnet sich durch einen bodenebenen Einstieg und automatische Schiebetüren aus, was höchste Barrierefreiheit garantiert. Zudem ermöglicht sie den Transport von bis zu 1'000 Kilogramm Material pro Kabine. Ein besonderes Merkmal ist die Möglichkeit des Selbstfahrbetriebs mit Ticketautomat, was die Betriebskosten signifikant senkt.
Die neue Pendelbahn erfüllt modernste Anforderungen an Sicherheit und Komfort. Neben dem barrierefreien Zugang bietet sie ausreichend Platz für Kinderwagen, Fahrräder oder eine Rettungsbahre. Ein integriertes Räumungs- und Evakuierungskonzept, redundante Energieversorgung sowie ein modernes Zutrittssystem mit Kameras und Sprechanlage sorgen für maximale Betriebssicherheit.
Mit der neuen Erschliessung wird der Hungerberg zu einem attraktiven Ganzjahres-Ausflugsziel für ein breites Publikum. In den Sommer- und Herbstmonaten locken Wanderwege, die Panoramaterrasse oder Mountainbike-Strecken wie der Furkatrail. Im Winter bietet das Gebiet hervorragende Möglichkeiten für Ski-Freeride, Schneeschuhwandern und den Zustieg zur Gale auf 2508 Meter über Meer. Das renovierte Bergrestaurant bildet dabei ganzjährig den idealen Rahmen für Tagesgäste, Events, Firmenanlässe und Familienfeiern.
Die Realisierung dieses ehrgeizigen Projekts basiert auf einem bewährten Bauherr-Mieter-Modell. Die Burgergemeinde Obergoms agiert als Eigentümerin und Bauherrin, während eine neu zu gründende Betriebsgesellschaft AG mit der Burgergemeinde als Hauptaktionärin für den Seilbahnbetrieb, die Vermietung des Restaurants und das Marketing verantwortlich zeichnet. Im Verwaltungsrat dieser Gesellschaft engagieren sich erfahrene Persönlichkeiten, darunter Christoph Imsand, Dipl. Steuerexperte, Nationalrat Philipp Matthias Bregy, Tourismusdirektor Marcel Perren und Patric Zimmermann, Gemeindepräsident von Obergoms.

Burgergemeinde bewilligt 6-Millionen-Kredit

Die Investitionen für Seilbahntechnik, Stationenplanung und Erschliessung betragen sechs Millionen Franken. Die Burgerversammlung der Gemeinde Obergoms stimmte am 23. Juni 2026 dem Kreditbegehren zu.

Bis Mitte September wird das Gesuch zum Plangenehmigungsverfahren ans Bundesamt für Verkehr in Bern gesendet. Die Verantwortlichen hoffen, die Baubewilligung gegen April 2027 zu erhalten. Anschliessend kann die Realisierung beginnen. Bei planmässigem Verlauf wird die neue Bahn auf den Hungerberg im Dezember 2027 den Betrieb offiziell aufnehmen. Mit diesem zukunftsweisenden Projekt wird der Hungerberg wieder zu dem, was er immer war: ein alpines Juwel, das Einheimische und Gäste gleichermassen begeistert.

Fotos Patric Zimmermann und Verein Pro Hungerberg: So sah die Bahn früher aus.

So sieht die neue Bahn aus.

***Standardisierte Antriebsstation** der Kompaktseilbahn*

Die Geschichte der Hungerberg-Bahnen

Von Urs Hauser, Verein Pro Hungerberg, und Beat Scheuter, VR-Mitglied DFB AG

Die Hungerberg-Bahnen in Oberwald haben eine turbulente Geschichte hinter sich, wie dies bei vielen Bergbahnen der Fall war und ist. Hier ein kurzer Abriss:

- 1960: Karl Hischier nimmt einen mobilen Skilift auf den Hungerberg in Betrieb.
- 1973: Sportbahnen AG Oberwald, Initiant und VR-Präsident: Karl Hischier. Zusammen mit BACO wird eine Sesselbahn und der 1. fixe Skilift auf dem Hungerberg gebaut.
- 1978: Die Sportbahnen AG Oberwald erstellt den 2. Skilift.
  Erfolgreicher Winter-Betrieb mit Skifahren und Restaurant in den 70- und 80-iger Jahren.
  Missmanagement und finanzielle Ausblutung in den 90-iger Jahren.
- 2001: Rettung des Betriebs am Hungerberg durch Gründung der Bergbahnen Obergoms AG (Hauptaktionäre: die drei Gemeinden) und des Vereins Pro Hungerberg.
- 2005-2008 Nach der Einstellung des Betriebs durch die Bergbahnen Obergoms AG, Übernahme durch Sport- und Transportanlagen Schwyberg/Seeweid AG für 3 Sommer und 3 Winter.
- 2008: Erneuerung der Konzession um 10 Jahre, aber Betriebsbewilligung für nur 1 Jahr mit Auflagen.
- 2009: Endgültige Einstellung der Sesselbahn und der Skilifte, da die Gemeinde Obergoms damals das letztendlich illusorische Projekt Sidelhorn favorisierte und die nötigen Investitionen nicht leisten wollte. Trotz Rückbau der Sesselbahn und der Skilifte, stetige finanzielle und ideelle Unterstützung (Fronarbeitstage etc.) der konstant über 200 Mitglieder des Vereins Pro Hungerberg bis heute.
- 2016: Projekt Aussicht Hungerberg mit Pendelbahn und Renovation des Restaurants ist an fehlender Finanzierung gescheitert.
- 2025: Übernahme des fast identischen Projektes durch die Gemeinde Obergoms.

Die Geschichte des Hungerbergs zeigt uns in aller Deutlichkeit, dass dank des unermüdlichen Einsatzes und Pioniergeistes von FREIWILLIGEN auch heute noch solche, touristisch innovative Projekte wieder auferstehen können. Das alpine Skifahren auf dem Hungerberg ist Geschichte, aber der Hungerberg lebt weiter.

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

So 27. Sept. – Fr 02. Okt. 2026	Furka-Arbeitswoche 4	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
Sa 3. Oktober 2026	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	076 393 78 39
Sa 24. Oktober 2026	Sektionsreise	Jürg Wälti	079 647 74 25

Weitere Anlässe sind in Vorbereitung. Siehe auch Webseite www.vfb-aargau.ch

Beitrag der VFB-Sektion Aargau zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Von Walter R. Marti, Kommunikation VFB Sektion Aargau

Der 100. Geburtstag der Furka-Oberalp-Bahn lädt ein, auch auf die Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB und den Beitrag der VFB-Sektion Aargau zurückzublicken. Die Bergstrecke gibt heute noch dem Glacier-Express den Namen, der seit 1982 nicht mehr am Rhonegletscher vorbei, sondern durch den Furka-Basistunnel fährt. 1983 formierte sich der Verein Furka-Bergstrecke VFB, der es schaffte, bis 2010 in vier Etappen die Bergstrecke mit historischen Dampfzügen wieder zu beleben.

Entstehung der Wagenwerkstatt in Aarau

Mitglieder der 1987 gegründeten VFB-Sektion Aargau wirkten in den ersten Jahren sowohl auf der Bergstrecke als auch in der Werkstatt Goldau mit, wo schwergewichtig die Dienstfahrzeuge für die Bergstrecke überholt und bereitgestellt wurden. Damals ergänzten auch Werkstätten in Deisswil (Stettlen), Oensingen und Liestal diese Arbeiten. Ab April 1994 konnte von der Firma Sprecher + Schuh Management AG in den ehemaligen Hallen der Firma Aeschbach in Aarau zu Beginn eine kleine, später immer grösser werdende Fläche gemietet und so eine eigene Werkstatt eingerichtet werden. Zuerst wurde diese Werkstatt mit kleineren Projekten für Weichenstellböcke, Bahnschranken, Sicherungsanlagen, Lampen für Lokomotiven, Schlafcontainer für das Lokpersonal und Sitzbänken für die Aussichtswagen betrieben.
Ein erster ganzer Personenwagen (BC 454 später ABD 4554) wurde 1995 von der Goldauer Werkstatt übernommen, wo das Chassis der FO/DFB-Norm angepasst worden war, und in dreijähriger Arbeit revidiert. Der Personenwagen B 2204, an dem die Arbeiten in der Werkstatt Deisswil begonnen worden waren, wurde für die Fertigstellung in Aarau übernommen (Auslieferung 2001). Mit dem B 4229

wurde die erste Totalrevision eines Personenwagens samt. Chassis in Aarau durchgeführt (Auslieferung 2004). So wurde Aarau zur Wagenwerkstatt für die Revision historischer Personenwagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Das Aeschbach-Areal musste einer Gesamtüberbauung weichen und es galt für die Wagenwerkstatt eine neue Bleibe zu finden. Die Stadt Aarau bot zu günstigen Bedingungen Räumlichkeiten im nicht mehr gebrauchten alten Schlachthof an. Die Aufbereitung für die Bedürfnisse des Wagenbaus, der Umzug aller Maschinen und der Einbau eines Krans in der Montagehalle nahmen zwei Jahre in Anspruch. 2008 konnte die Arbeit in der neuen Werkstatt aufgenommen und bereits im Folgejahr der erste Wagen (ABD 4558) ausgeliefert werden.

Restauration von 17 historischen Bahnwagen

Während der 32 Jahre Wagenwerkstatt Aarau wurden insgesamt 17 Wagen revidiert, mehrere davon auch ein zweites Mal. Derzeit wird an einem Vierachser AB 4463 mit 1. und 2. Klasse (Kastenneubau) und dem B 4229 mit 2. Klasse (Revision nach mindestens 20 Jahren Fahreinsatz) in der Wagenwerkstatt Aarau gearbeitet.
Ziel aller Revisionen ist, die über 100 Jahre alten Wagen originalgetreu wiedererstehen zu lassen, um den Passagieren authentische Fahrten über die Furka-Bergstrecke wie im frühen 20. Jahrhundert zu bieten. Abgenützte oder defekte Teile werden überarbeitet oder ersetzt. Einige Wagenkästen wurden von Grund auf originalgetreu neu gebaut. Die Chassis und Teile der Fahrgestelle werden von Fachfirmen überarbeitet und alle Wagen vor der Inbetriebnahme auf der Bergstrecke vom Bundesamt für Verkehr abgenommen. Die Sektion Aargau erbringt nicht nur die Arbeitsleistung der Revisionen, sie sorgt auch für die Finanzierung der erforderlichen Mittel, die von vielen Bahnfreunden zusammengetragen werden können.

Foto von Heinz Unterweger: Auslieferung des renovierten DFB-Personenwagens

Der AB 4463 aussen provisorisch verblecht

Die Remise in Realp

Die Tätigkeit der Sektion Aargau erschöpft sich nicht «nur» mit der Gratisarbeit in der Wagenwerkstatt, sondern umfasst auch Werbeaktivitäten für die Furka-Dampfbahn, jährlich mehrere Arbeitswochen-Einsätze vor Ort an der Strecke und den kleinen Unterhalt vor Ort. Sie beschaffte fast ausschliesslich die finanziellen Mittel für die Finanzierung der Wagenremise Realp, die seit dem Winter 2019/20 die wertvollen Wagen vor Wind & Schnee, Sonne & Regen schützt.

Interessiert mitzumachen?

Was hat die Aargauer Sektion für den Erhalt der historischen Wagen, der Bergstrecke und so für die 100 Jahre Furka Dampfbahn geleistet? Sehr viel, der Dank geht an alle Freiwilligen, die dazu beigetragen haben!

Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

AB 4463: Verblechung, Fenster und Heizung

Der Wiederaufbau des 1./2. Kl. FO Wagens AB 4463 macht weiterhin grosse Fortschritte. Die Aussenhaut besteht aus 2mm-Alublechen, die nun alle zugeschnitten, gebohrt und zwecks Überprüfung der Passgenauigkeit am Holzkasten angeschlagen wurden. Die Deckleisten, die die Blechstösse überbrücken werden, sind ebenfalls bereit und markiert. Es folgt die Demontage der gesamten Verblechung für die Anlieferung ins Industrie-Lackierwerk, wo die Farbe aufgetragen wird. Nun sind auch alle Fenster eingebaut

Foto von Urs W. Züllig: Eine Zugkomposition der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Fotos von
Jean Claude Zimmerli:
Fundamentierung vor
der Remise

Jätarbeit am Geleise

Foto von
Harald Salzmann:
Werbestand in der
Remise Realp

und deren Scheren sind fertig einjustiert. Die Montage der Dampfheizung im Innenraum ist praktisch abgeschlossen. In Arbeit sind die Anschlüsse unter den Plattformen. Viele Einzelteile wie Tische, Abfallbehälter usw. sind fertig und werden laufend montiert. Unser Ziel, den Wagen zur Saison 2027 fertigzustellen, ist in Reichweite.

Es war viel los in den Arbeitswochen
1. Arbeitswoche vom 11. – 15. 5.2026
Von Max Wyttenbach, Baugruppenleiter

Damit der Baugrund für den Güterumschlag der Bahnwagen eine dauerhafte Tragfähigkeit erreicht, wurde als Hauptarbeit eine Fundamentierung vor der Wagenremise durchgeführt. Diese umfasste Schalen, Armieren, Betonieren und Abtaloschieren. Zusätzlich erfolgten Unterhaltsarbeiten (Zahnstangen) und Vorarbeiten für die bevorstehende Schneeräumung Seite Wallis. Die Arbeiten erfolgten in noch winterlichem Klima.

2. Arbeitswoche vom 22. – 26.6.2026
Von Jean Claude Zimmerli, Baugruppenleiter

Auf einer Länge von einem Kilometer wurde entlang der Bergstrecke gejätet. Gräben und Schotter wurden von Grünzeug befreit. Um das Nachwachsen der Pflanzen zu minimieren, wurde die Erde und soweit möglich auch das Wurzelwerk mit entfernt. Unterhalb des Kehrtunnels haben wir die Wasserleitung für die Brandlöschanlage verlegt. Eine aufwändige Arbeit mit Spitzarbeiten in engen Platzverhältnissen. Als Dienstleistung wurde die Wagenremise für die Aktionärsversammlung der DFB AG hergerichtet. Dies sind drei Beispiele für viele Arbeiten, welche die 14 Freiwilligen anpackten. Sie wurden von Martin Fischer, Christoph Giger, Kurt Hohl und Andi Schuler tatkräftig unterstützt. Nur durch diese Zusammenarbeit konnten die geplanten Arbeiten zu einem guten Ende geführt werden.

Werbung für die Dampfbahn
Von Harald Salzmann

Am Pfingstwochenende hatten wir das blaue Werbezelt auf dem grossen Platz des SBB Historic Bahnparks in Brugg aufgestellt. Es war ein denkwürdiger, toller Anlass mit vielen Attraktionen und Dampffahrten, was sich in einem sehr gossen Publikumsandrang bemerkbar machte. An der Safenwiler Gewerbeausstellung SAGA durfte wir Mitte Juni unser Werbezelt zum ersten Mal aufschlagen. Dies im Innenhof der Emil Frey Classic. Unser Stand beeindruckte auch den Präsidenten der Gewerbeausstellung in Seengen. Er hat uns schon für seine Messe 2027 eingeladen.
Auch am Jubiläumswochenende 100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn waren wir mit einem Stand präsent. In der Wagenremise zeigten wir 1:1 am Objekt einen der ersten auch in Aarau renovierten „Aargauer Wagen" ABD 4554 und konnten damit auf die wichtige Arbeit in der Wagenwerkstatt Aarau hinweisen.

Laufende Informationen im Internet
Im Infoforum https://www.dfb.ch/de/stories/vfbag-infoforum berichten wir periodisch über die Arbeitsfortschritte in der Wagenwerkstatt.

Innerschweiz

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

Arbeitseinsätze und Furka-Hock
Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

Die Fronis der Sektion Innerschweiz arbeiten auch dieses Jahr wieder im Furka-Scheiteltunnel. Wir montierten während der Bauwoche und an Samstagseinsätzen Schilder zur Streckenmarkierung, alle 10 Meter, und alle 25 Meter Fluchtweg-Schilder.

Ein bestehendes Kabel durch den Tunnel für Streckentelefon und Lichtsteuerung weist einen Isolationsschaden auf. Die Firma Heiniger Kabel hat der DFB die benötigten 2 Signal-Kabelabschnitte geschenkt. Recht herzlichen Dank für diese sehr grosszügige Spende!

Das Kabel mit einer Länge von rund 900 Metern ist bereits im Tunnel abgerollt und wird nun in den Kabelkanal eingezogen. Ein erster Einzugsversuch mit dem defekten Kabel als "Zugschnur" ist gescheitert. Durch den schlechten Zustand wurde das alte Kabel zerrissen. Wir werden mit kürzeren Abschnitten arbeiten müssen.

Arbeits-Einsätze noch an folgenden Samstagen im 2026:
19. September und 10. Oktober

Anmeldung und Infos zu den Arbeitseinsätzen bei:
Willy Auf der Maur
Alte Gasse 6
6423 Seewen
077 / 407 60 13
willy.aufdermaur@dfb.ch
siehe auch auf dfb.ch

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Organisation.

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

Nordwestschweiz

VFB-Sektion Nordwestschweiz, Martin Wymann, Hauptstrasse 24, 4448 Läufelfingen, martin.wymann@dfb.ch

Web: www.dfb.ch/de/stories/vfb-sektion-nordwestschweiz

Mitgliederdaten:
Haben Sie Ihren Wohnort (Strasse, Haus-Nr.), Telefonnummer oder E-Mail-Adresse gewechselt? Bitte melden Sie Mutationen per Mail an: vfb.mitgliederservice@dfb.ch. Vielen Dank.

Termine:
Sonntag 04. bis Freitag 09. Oktober 2026
Bauwoche in Realp
In dieser Woche unterstützen wir die DFB hauptsächlich mit Einwinterungsarbeiten.
Anmeldung: Erich Meier, Gempenstrasse 11, 4413 Büren
Tel.: 061/911 12 49; E-Mail: erich.meier@dfb.ch

Samstag, 17. Oktober 2026
Herbstausflug: Besichtigung N-Bahn Club beider Basel

Der N-Bahn-Club existiert bereits seit 1983! In den vergangenen Jahren ist eine stattliche wunderschöne Modelleisenbahn im Massstab 1:160 entstanden. Die Clubmitglieder tauschen sich untereinander im gemütlichen Clubbeizli «Zum Bräms-Chlotz» aus. Wir haben die Möglichkeit nun die Anlage zu besuchen und mit den N-Bahnern zu «fachsimpeln».

Treffpunkt: 10.00 Uhr beim Eingang N-Bahn-Club beider Basel, St. Jakobstrasse 200, Basel

Tagesablauf: 10.10 Uhr: Begrüssung durch VFB und N-Bahn-Club beider Basel, anschliessend Führung durch Anlage mit Frage- und Diskussionsrunde.
12.00 Uhr: Mittagessen

Anmeldung:
Martin Wymann, Hauptstrasse 34, 4448 Läufelfingen
Tel. 061 302 20 83, E-Mail: mwymann@kabelbinningen.ch

(linke Spalte)
Foto von
Marcel Gwerder:
Fluchtwegschild mit
Monteur Franz Elmiger

(rechte Spalte)
Foto von
N-Bahn-Club Basel:
Bahnhofsszenerie auf
der Club-Anlage

Ostschweiz

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

AGENDA

20.09.2026	Werbeauftritt Historische Verkehrsschau 2026 St. Margrethen	Hans-Walter Beyeler	044 422 15 23
25.10.2026	Werbeauftritt Oldtimermesse St. Gallen	Hans-Walter Beyeler	044 422 15 23
20.11.2026	Helferessen (gemäss separater Einladung)	Andreas Huwiler	071 966 45 62
13.03.2027	40. 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.

Ostschweizer Bauwoche 19 (03.- 08.05.2026)
Von Markus Geiger, Baugruppenleiter

Willkommen in Realp, welche feine Veränderung in der Küche: Das Essen kommt sehr abwechslungsreich und frisch daher und schmeckt vorzüglich, BRAVO! Prudence machte jeden Morgen das Frühstück, vielen Dank! Der Mittwochmorgen gehört unter anderem Chrigel, der das obligate Spiegelei mit Speck hervorragend zubereitet, besten Dank!

Der Montagmorgen gehört unserem Bauleiter, Gian David, zur Besprechung der Wochenarbeitseinteilung. Das Erstellen von Fundamenten für Hebeböcke bei der Wagenremise war für unseren Baupolier mit seinem Team genau das Richtige. Mit vollem Elan und Baggereinsatz, machten sie sich ans Werk. Schon nach kurzem Baufortschritt sah man die Projektidee.

Das «Gasperini»-Kies wurde später für die Deckschicht bei der Depot-Drehscheibe verwendet. Der Schotter wurde nach dem Bahnübergang zum Depot gekippt. Nach dem Erstellen der Schalung wurde Splitt-Beton verdichtet. Die Beton-Lieferung mit dem LKW-Mischer verzögerte sich, da eine Baustelle von Sawiris in Andermatt die ganzen Ressourcen beanspruchte und danach das Wetter nicht mitspielte. Beim Einbringen des Betons hatten wir alle Hände voll zu tun. Das rechte Fundament wurde fertig erstellt und das linke mit dem Aushub und dem Einbau des Splitt-Betons beendet.

Eine grosse Arbeit bestand im Aufarbeiten (Schleifen) von Zahnstangen-Lamellen. Für den Total-Umbau werden 150 Stück benötigt. 60 Stück wurden schon fertig bearbeitet und der Rest sollte in den folgenden drei Wochen auch bereit werden. Die ganze Woche waren wir zu zweit damit beschäftigt - unter freien Himmel bei Sonnenschein, bei Regen beim geräumten Container Platz. Die Auswahl von noch zu bearbeitenden Zahnstangen erwies sich als sehr schwierig. Viele waren unter Toleranz abgenutzt und nur noch Alteisen. Somit luden wir im «Geren» den Tiefgangwagen, gezogen von der HGm 51.

Zwischendurch richteten und schweissten wir diverse Pfosten vom Bahnhof Oberwald, die im Winter angefahren wurden. Einer musste komplett ersetzt werden. Da es der letzte vorhandene Ersatzpfosten war, mussten Neue angefertigt werden. Weil die Pfosten verzinkt sind, entschlossen wir uns,

Fotos von
Markus Geiger:

Die Ostschweizer Baugruppe

Aufarbeiten von Zahnstangen-Lamellen

Foto von
Markus Geiger:
Betonarbeiten bei der Drehscheibe Realp

Fotos von
Hubert Hammer:
Der Werbestand an der SIGA und an der Arbon Classic.

diese in der Werkstatt-Uzwil anzufertigen.
Im «Dampfbahn Beizli» (ehemals «Des Alpes») musste eine rostige Badewanne ausgebaut werden. Die Wand- und Bodenplättli waren stark beschädigt und wurden entfernt. Die neue Bodenplättli verlegte Chrigel fachmännisch. Neu wird eine Duschkabine eingebaut.

Ein kleiner Plattenvibrator verrichtete nach nur rund einer Minute seinen Dienst nicht mehr. Der Baustellen-Kompressor weist am Motor oben starken Ölverlust auf. Für die Reparaturen entschlossen wir uns, diese in der Werkstatt Uzwil mit dem Saurer-Team zu tätigen.

Der Mittwochvormittag stand ganz im Zeichen von Starkregen. Der Nachmittag bescherte uns in Realp Pflotsch und in Oberwald etwa 8 Zentimeter Schnee. Donnerstag und Freitag zeigte sich dann das Wetter aber wieder von der sonnigsten Seite.

Ein Team Oberwald war am gleichen Ort die ganze Woche mit der Montage von Zahnstangensätteln auf Stahlschwellen beschäftigt. Diese Tätigkeit wurde am Mittwoch mit dem Einbau des Bahnüberganges Bogen (versenkbare Zahnstange) unterbrochen. Angefangen wurde auch mit dem Aufräumen des Gleiskörpers zwischen Oberwald und Gletsch.

Bei der Depot-Drehscheibe musste ein Leerrohr von Schacht zu Schacht für Elektro-Leitungen eingebaut werden. Das Abspitzen der Schacht-Durchbrüche verlangte Ausdauer. Der Platz und die Kofferung um die Drehscheibe sind sehr instabil. Mit einer Zwischendeponie wurde das Material abgetragen und entfernt. Beim grossen Schacht passierte ein Malheur. Der Spitzhammer touchierte eine spannungsführende Leitung. Zum Glück passierte dem Baugruppen-Teilnehmer nichts. Das EW Ursern reparierte die Leitung sofort und zuverlässig, Danke.

Die Kofferung wurde mit Schotter vermischt und die Deckschicht mit «Gasperini» Kies, sehr gut einvibriert. Am Freitagnachmittag holten wir mit dem Dumper noch Beton in Zumdorf und bauten diesen als Abschlussarbeit ein.

Das allabendliche Feierabendbier mit angeregten Diskussionen und Gesprächen fehlte natürlich nicht. Dann war es schon wieder so weit. Nach dem letzten grossartigen Mittagessen dieser Woche dankten wir der Küche nochmals herzlich! Ein herzliches Dankeschön ALLEN Beteiligten für ihren verdienstvollen-Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen, hoffentlich spätestens in einem Jahr!

Messeauftritte an der SIGA, an der Arbon Classic und am UNESCO-Welterbe-Festival in Bergün
Von Hubert Hammer, Werbeverantwortlicher

Die Sektion Ostschweiz präsentierte sich vom 2. bis 9. Mai 2026 an der SIGA-Messe in Mels/Sargans mit einem attraktiven und gut besuchten Informationsstand. Ziel des Auftritts war es, den Bekanntheitsgrad der historischen Bahn weiter zu steigern, neue Mitglieder für den Verein zu gewinnen sowie auf das bevorstehende 100-Jahr-Jubiläum aufmerksam zu machen. Während der gesamten Messewoche informierten freiwillige Helferinnen und Helfer die Besucher ausführlich über die Geschichte, den Betrieb und die Angebote der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Täglich standen vier bis fünf ehrenamtlich tätige Mitarbeitende im Einsatz und beantworteten mit grossem Engagement zahlreiche Fragen.

Besonderes Interesse weckte das am Stand gezeigte Video der Dampfbahn und ihrer einzigartigen Alpenlandschaft. Auch der Wettbewerb erfreute sich grosser Beliebtheit. Mit rund 1500 Besucherinnen und Besuchern am Stand durften wir auf eine äusserst erfolgreiche Messewoche zurückblicken. Die Stimmung war während der gesamten Veranstaltung her-

(links)
Foto von Hans-Walter Beyeler: Der Werbestand am UNESCO-Welterbe-Festival

Fotos von Andreas Huwiler: Rohstoff für die Papierproduktion

In einer Produktionshalle von Model

vorragend und zeigte einmal mehr die grosse Begeisterung für historische Eisenbahnen und gelebtes Kulturerbe. Und es bestätigte sich, wie wichtig der persönliche Austausch ist.

Auch der Auftritt an der Arbon Classic verlief erfolgreich. Bei bestem Frühlingswetter strömten zahlreiche Besucherinnen und Besucher an das traditionsreiche Oldtimer- und Technikfestival am Bodensee.

Unser Stand erfreute sich während beider Veranstaltungstage grosser Beliebtheit. Viele Interessierte nutzten die Gelegenheit, sich über die historische Dampfbahn, den laufenden Bahnbetrieb sowie die vielfältigen Möglichkeiten zur Unterstützung des einzigartigen Bahnprojekts zu informieren. Die Mitglieder der Sektion Ostschweiz führten zahlreiche spannende Gespräche und konnten das Interesse an der historischen Eisenbahnkultur weiter fördern. Der Wettbewerb entwickelte sich erneut zu einem Publikumsmagneten und sorgte für zusätzliche Aufmerksamkeit am Stand.

Am 13. und 14. Juni präsentierte die Sektion Ostschweiz die DFB mit einem Informationsstand am UNESCO-Welterbe-Festival in Bergün. Am liebevoll gestalteten Stand informierten die Vereinsmitglieder über die Geschichte der Dampfbahn, die aufwendige Erhaltung der historischen Strecke sowie das Engagement der vielen freiwilligen Helferinnen und Helfer.

Das UNESCO-Welterbe-Festival bot mit seinem vielfältigen Programm rund um Kultur, Geschichte und Technik einen idealen Rahmen für den Austausch mit einem breiten Publikum. Mit ihrer Präsenz am UNESCO-Welterbe-Festival unterstrich die Sektion Ostschweiz einmal mehr ihre Verbundenheit mit der Schweizer Eisenbahngeschichte und ihr Engagement für den Erhalt der historischen Dampfbahn – ein lebendiges Denkmal alpiner Bahntechnik.

Anlass für die Mitglieder
Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Jede und jeder von uns kommt in der einen oder anderen Weise in Kontakt mit Wellkarton. Sei dies beim Paket des Onlinehändlers, beim Kauf eines neuen Gerätes oder beim Einkaufen im Regal. Der grösste Schweizer Hersteller von Wellkarton ist die Firma Model in Weinfelden. Die Mitglieder der Sektion Ostschweiz durften an zwei Nachmittagen die eindrückliche Produktion besichtigen.

Grundstoff für Wellkarton ist Papier. Dieses Papier, und das ist einzigartig in der Wellkartonproduktion, wird ebenfalls in Weinfelden vor Ort produziert. Altkarton aus jeglichen Quellen in hoher und weniger hoher Qualität wird sortiert, in verschiedenen Stufen gereinigt, mit enorm viel Wasser zu Papierbrei vorbereitet und auf zwei Papiermaschinen zu Papier verarbeitet.

In der nächsten Produktionshalle werden aus mehreren Papierrollen die verschiedenen Arten von Wellkarton produziert. B-Welle, C-Welle oder 1-wellig bzw. 2-wellig sind typische Bezeichnungen. Als Endprodukt stapeln sich am Ende der Maschine Wellkartonbogen, denn die Verarbeitung geht noch weiter. Die Bogen werden auf das gewünschte Format gestanzt und in der eigenen Druckerei können Kundenlayouts gedruckt werden. Abschliessend werden die Produkte dem Kundenwunsch entsprechend vorbereitet und für den Transport bereitgestellt. 65 Prozent der Produktion geht an Schweizer Kundschaft, der Rest geht in Richtung EU.

Die 40 Besucherinnen und Besucher waren beeindruckt von den notwendigen Produktionsschritten und den enormen Dimensionen der Produktion. Kommt man in Zukunft in Kontakt mit einem Produkt aus Wellkarton, sieht man dieses mit dem Hintergrundwissen der Herstellung sicher mit anderen Augen an.

Wallis

VFB-Sektion Wallis, Beat Herzog, vfb-wallis@dfb.ch

Von Daniel Minder, Vorstandsmitglied

Liebe Mitglieder der Sektion Wallis des VFB,

In dieser Nummer möchte ich Euch ein paar Informationen über die Vereinsversammlung vom 23. April 2026 in Brig schreiben. Die Versammlung fand um 19:00 Uhr in Brig-Glis im Hotel Good Night Inn statt. Es waren 14 Mitglieder und ein Gast, VFB-Präsident Beat Scheuter, anwesend.

Die Versammlung begann mit der Begrüssung durch unseren Präsidenten, Beat Herzog. Die Traktanden wurden von den Anwesenden genehmigt. Da es keine Anträge von Mitgliedern gab, konnte Beat Herzog zügig den Jahresbericht 2025 vortragen.

Hier ist vor allem die Werbeaktion in Brig «Frühling-BrigGlis» zu erwähnen, bei welcher unser Verein mitmachte. Dabei stellt jeder Teilnehmer individuell eine Garette mit Blumen und Objekten zusammen, die dann während mehrerer Wochen in Zentrum zu sehen sind. Unsere Garette schmückte eine Kreation in der Form einer Holzdampflok und ein Signal. Beides wurde unter Mithilfe von Andreas und Sibylle, den Kindern von Beat, gemacht.

Eine zweite Werbeaktion führte Beat Herzog bei einer öffentlichen Fahrplanverteilungsaktion, ebenfalls im Zentrum von Brig, durch. Als Attraktion drehte eine echte Spur-G-Dampflok mit DFB-Personenwagen auf dem Sebastiansplatz ihre Runden. Das Interesse war gross und viele Neugierige informierten sich über die DFB. Es ergaben sich auch viele spannende Gespräche mit Passanten. Vielleicht werden sie einmal mit der DFB fahren?

Desweitern wurden wiederum mehrere Tausend Fahrpläne an Hotels, Campingplätze, Tourismusbüros des Wallis abgegeben. Die Koordination hierzu übernahm Andrea Andenmatten, besten Dank.

Die Rechnung der Sektion Wallis präsentierte Beat Herzog nach seinem Jahresbericht. Sie schloss, verglichen mit dem Vorjahr, mit einem Plus von etwas mehr als 740 Franken ab. Die Rechnung wurde entsprechend dem Antrag der beiden Revisoren, Leo Gottet und Werner Müller, einstimmig genehmigt.

Im Anschluss präsentierte Daniel Minder den Mitgliederbestand. Die Anzahl unserer Sektionsmitglieder blieb, auf tiefem Niveau mit 172 Mitgliedern, konstant. Es wurde eine Gedenkminute für unsere verstorbenen Vereinsmitglieder abgehalten.

Als Gast erzählte uns Beat Scheuter, der als VFB-Präsident eingeladen war, etwas über den neuen Werbeauftritt. Es fand ein reger Austausch statt und der Werbeauftritt mit dem neuen, sehr ansprechenden Design der Fahrplan-Flyer fand grossen Anklang. Ein grosses Dankeschön an Beat Scheuter, dass er den Weg nach Brig auf sich genommen hat.

Am Schluss zeigte Daniel Minder einen Stummfilm von 1914 über die Eröffnungsfahrt des ersten Dampfzuges von Brig nach Gletsch am 30. Juni 1914. Alle Mitglieder hatten grosse Freude an diesem historischen Dokument. Daniel Minder erhielt Zugang zu diesem Film aus einer privaten Sammlung.

Nach der Vereinsversammlung, die um 20.45 Uhr beendet war, offerierte die Sektion den anwesenden Teilnehmern ein leckeres Znacht. Dieses wurde von vielen, spannenden Gesprächen begleitet.

Es grüsst Euch im Namen des Vorstandes Daniel Minder.

Foto von Heinz Preisig: Vorstand der VFB Sektion Wallis (von links) mit Walter Schlatter (Werbung), Beat Herzog (Präsident), Daniel Minder (Aktuar).

Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

Mi. 02. Sep. - So. 06. Sep.	Züri Oberland Messe (ZOM), Wetzikon		
Sa. 12. Sep. - Mi. 16. Sep.	Malerisches Elsass	SERVRAIL	031 311 89 51
Mo. 21. Sep. - Sa. 26. Sep.	Bauwoche 3	B. Willi	079 716 10 23
Mi. 21. Okt. - So. 25. Okt.	Herbstmesse Schaffhausen		
Fr. 27. Nov. - Di. 01. Dez.	Advent Erzgebirge	F. Renold	052 335 24 39
Sa. 06. März 2027, 14.00 Uhr	HV in Bassersdorf	Ch. Portmann	079 746 42 26

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 18 Uhr

Was seit der letzten Ausgabe geschah
Von Christoph Portmann, Sektionspräsident

Die Zeit vergeht rasch und bereits liegen die Delegiertenversammlung und der Start des Dampfbahnbetriebs in der Vergangenheit. Unsere Suche nach Unterstützung im Vorstand hat bisher keinen konkreten Zuwachs ergeben. Auf ein Inserat in der Online-Plattform «SeniorsAtWork» meldeten sich sieben Interessentinnen und Interessenten. Ein Interessent konnte nicht erreicht werden, vier haben nach einem Gespräch abgesagt und bei zwei Interessenten ist der Prozess noch am Laufen.

Gemeinsam mit dem SERV-Winterthur führte unsere Sektion vom 19. bis 23. April 2026 die Toskana-Reise durch und am 21. Mai 2026 stand das Nostalgietram Bern mit dem Gurten auf dem Programm. Die Bauwoche 22 konnte erfolgreich und unfallfrei durchgeführt werden. Ein grosses «DANKESCHÖN» an die Bauleitung und die freiwilligen Helfer. Auch der Betrieb des «Dampfbahn Beizli» konnte und kann auf unsere freiwilligen Helferinnen und Helfer zählen. Auch ihnen gebührt ein grosses «DANKESCHÖN». Die DFB lebt dank diesen freiwilligen Einsätzen.

Die Vorstandssitzung im Juni brachte eine grosse Veränderung. Unsere Kassiererin, Jacqueline Treichler, trat per sofort aus unserem Vorstand zurück und übergab alle Finanzunterlagen dem Präsidenten Christoph Portmann. Dank der Flexibilität und dem Effort der verbleibenden Vorstandsmitglieder funktioniert unser Vorstand weiterhin einwandfrei. Herzlichen Dank an alle Vorstandskollegen.

Am grossen Fest «100 Jahre Furka-Oberalpbahn» vom 3. bis 5. Juli 2026 standen erneut viele freiwillige Helfer von uns im Einsatz. Auch ihnen gebührt ein grosses «DANKESCHÖN».

Bauwoche 22 (25. – 30.05.2026)
Von Hans Jörg Häfliger, Bruno Willi (Bauleiter) und Res Minder (Redaktor)

Am Sonntagabend trafen sich die Teilnehmer zum obligaten Begrüssungsumtrunk und zur Besprechung der anliegenden Arbeiten der kommenden Woche. Es wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Büromöbel zusammenbauen und Büro einrichten
- Dusche im Des Alpes montieren
- Zahnstangen reinigen und Brauen wegschleifen. Schweissarbeit für Patrick
- Jäten von Weiche 51 bis BÜ Stockental - immer abwechselnde Mannschaft
- Laschen bereitstellen für TU 2026 und als Anschläger für Materialtransport
- Transport und Kleinarbeiten nach Anweisung von Christoph

Die zunehmenden Einsätze der Vegetationsgruppe zum Jäten sind sehr unbeliebt und stellen für uns die Weiterführung der BW in der bestehenden Form in Frage. Für das leibliche Wohl sorgte die Küche mit Gemüse, Salaten und Früchten von Friedlis Wohlenschwil. Vielen Dank! Ich danke allen Beteiligten für die Mithilfe zu einer gelungenen und unfallfreien Bauwoche.

Fotos von Bruno Willi: Jäten bei Weiche 51 in Realp.

Duscheneinbau im Des Alpes.

Spiessli Grillplausch 2026
Von Rolf Spahn (Anlässe) und Res Minder (Redaktor)

Am 28. Juni, Sonntagmittag, trafen sich 11 Personen zum zweiten Mal beim „Spiessli Grillplausch" auf dem Weingut von Rolf Spahn in Dachsen. Alle konnten ihren Spiess selbst mit Rind-, Lamm-, Hirschfleisch, Speck und Würstchen gestalten. Dazu gehörten eine grosse Gemüsepfanne und ein reichhaltiges Salatbuffet. Zum Dessert winkte eine Kugel Eis. Es war ein schöner, gemütlicher Tag. Ich möchte mich bei allen Besuchern für den gelungenen Anlass recht herzlich bedanken.

In eigener Sache
Wir suchen dringend Kolleginnen oder Kollegen zur Verstärkung unseres Vorstandes. Gesucht wird Unterstützung in den Ressorts

- Aktuariat
- Bauleitung
- Redaktion DadF
- Reisen
- Sektions-Web
- Mitgliederdienst

Christoph Portmann, Sektionspräsidenten freut sich über Rückmeldungen.(christoph.portmann@dfb.ch, 079 702 84 56)

Nachruf Ernst Bachmann
(22.01.1941 – 22.03 2026)

Im März ist unser langjähriger freiwilliger Mitarbeiter Ernst Bachmann im Alter von 85 Jahren verstorben. Vielen von uns war Ernst als ehemaliger Polizist bekannt, doch für unsere Sektion war er weit mehr. Ein guter, zuverlässiger Freund und tatkräftiger Helfer. In den Jahren 2012 bis 2021 hat Ernst mit viel Herzblut an unzähligen Bauwochen mitgewirkt. Kein Auftrag war ihm zu schwer, kein Arbeitstag zu lang. Dabei sorgte er stets für gute Stimmung. Mit seinen flotten Sprüchen und seinem ansteckenden Lachen hat er uns so manche harten Tage leichter gemacht. Ernst war eine echte Frohnatur, die das Leben liebte und die Gemeinschaft schätzte.

Wir werden Ernst als geselligen, treuen, engagierten und grosszügigen Kollegen in guter Erinnerung behalten. Im Namen der VFB Sektion Zürich/Schaffhausen/Glarus, Redaktor Res Minder

Schwaben

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

Hauptversammlung
Am 5. März fand die Hauptversammlung unserer Sektion statt, an der Vorsitzender Bernd Hillemeyr 15 Vereinsmitglieder und Gäste begrüßen konnte. Der Jahresbericht erfolgte dabei mit vielen Bildern von den einzelnen Veranstaltungen und Aktivitäten.

Auch in diesem Jahr wird die Sektion eine Spende von 1000 € an die DFB-Gruppe leisten. Wahlen standen in diesem Jahr nicht an, so dass es keine Veränderungen bei den Ansprechpartnern und Verantwortlichen der Sektion gibt.

Es wurden kleinere Änderungen bzw. Ergänzungen der Satzung beschlossen. Dabei handelt es sich um das Quorum bei außerordentlichen Hauptversammlungen, die automatische Löschung von Mitgliedern, welche den Mitgliedsbeitrag nicht bezahlt haben, sowie die Möglichkeit von virtuellen Vorstandssitzungen.

Sektionsausflug
Die Reise führte uns in diesem Jahr zur Strohgäubahn westlich von Stuttgart. Die Stichbahn wird von der Württembergische Eisenbahn (WEG) im regulären Personennahverkehr von Korntal bis zum Bahnhof Heimerdingen bedient. Auf der Gesamtstrecke bis zum Endbahnhof Weissach fährt an etlichen Tagen im Jahr der Feurige Elias, ein Dampfsonderzug der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES).

Die Anreise wählten wir nicht über die Geislinger Steige, sondern über die 2022 eröffnete Schnellfahrstrecke bis Wendlingen. Von dort konnten wir bis Korntal, dem Ausgangspunkt unserer Fahrt mit dem Dampfzug, die S-Bahn nutzen.

Foto von Gabriel Hartlieb: Hauptversammlung in der ESC-Gaststätte

Nach einer Stunde Fahrt mit dem Feurigen Elias, der von einer Schlepptenderlok der Baureihe 50 gezogen wurde, war der Endbahnhof Weissach erreicht. Den Aufenthalt nutzen die Teilnehmer für das Mittagessen oder einen Spaziergang durch den Ort mit seiner alten Wehrkirche und dem Herrenhaus. In Weissach ist auch die Betriebswerkstatt der GES.

Nach der Rückfahrt mit dem Dampfzug ging es zu unserem zweiten Ziel des Tages, der Miniaturwelten Stuttgart, bekannt auch als Stellwerk S. Dies ist die einzigartige Modellanlage des leider verstorbenen Wolfgang Frey, die zuerst in Herrenberg und jetzt gegenüber dem Bahnhof in Stuttgart für die Öffentlichkeit zugänglich ist. Sie stellt mit über 500 vorbildgerechten Gebäuden wohl den größten Nachbau einer Stadtlandschaft weltweit dar.

Bei einer interessanten Führung bekamen wir viele Informationen zur Entstehung der Anlage und dem Umzug an den aktuellen Standort. Es war sehr beeindruckend zu sehen, wie hier die Bahnanlagen bei Stuttgart bis ins letzte Teil originalgetreu nachgebaut worden waren. Durch das Bahnprojekt Stuttgart 21 sind etliche Bereiche in der Wirklichkeit bereits nicht mehr in dieser Form vorhanden. Damit stellt die Anlage auch Stadtgeschichte von Stuttgart dar.

Für die weitere Heimreise hatten wir wieder die Fahrt über die Schnellfahrstrecke gewählt und nach einem herrlichen Sektionsausflug waren wir am Abend zurück in Ulm.

Fotos von
Bernd Hillemeyr:
Historisches Zentrum
von Weissach

Miniaturwelten
Stuttgart

Dampfsonderzug auf
der Strohgäubahn in
Korntal

Unser historisches Foto aus dem Archiv von Beat Scheuter zeigt Bauarbeiten für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Bahnhof Gletsch. Es datiert von 1986. Vor vierzig Jahren wurde das Depot eingerichtet als Basis für Bauarbeiten auf der Walliser Seite. Offenbar wurde zur Versorgung des Depots eine Leitung den Gleisen entlang verlegt, worauf das Schutzband im freigelegten Graben deutet. Wer sich damals an der Rettung der Furka-Bergstrecke beteiligte, wurde oft belächelt oder gar als Spinner abgetan. (jw)

IMPRESSUM

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
Andreas Kleeb, Stiftung Furka-Bergstrecke
andreas.kleeb@dfb.ch
Andreas Huwiler,
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
andreas.huwiler@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

Herstellung, Druck:
Merkur Medien AG
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

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

Adressänderungen Dampflokfreunde:
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
dampflokfreunde@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!
FO
36
36