



# dampf an der furka



5

Rückblick des Betriebs

Gönnerausflug der Stiftung

Einweihung HG 4/4 708



10



6

Fest in Gletsch



12



Tunnel-  
sanierung

14



21

Furka People

 **Sektionen ab 22**

**Impressum 35**

Redaktionsschluss

Ausgabe 1/2026 09.01.2026

Erscheint Mitte  
Februar

Ausgabe 3/2026 24.07.2026

Erscheint Anfang  
September

Ausgabe 2/2026 24.04.2026

Erscheint Anfang  
Juni

Ausgabe 4/2026 09.10.2026

Erscheint Mitte  
November



Foto von Fabian Kocourek: Prachtstuge, Hitze, Regen und Schnee: Alles gabs während der Saison 2025.

Photo de Fabian Kocourek: Journées magnifiques, chaleur, pluie et neige: tout y était pendant la saison 2025.

# Editorial

Von Julian Witschi, Redaktionsleiter

An der Furka ist der Winter eingekehrt. Bereits am letzten Betriebswochenende der Saison 2025 von Ende September tauchte eine Kaltfront die Furka in eine erste Schneedecke. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat eine ansprechende Saison hinter sich, auch wenn während der wichtigen Ferienzeit von Mitte Juli bis Mitte August das Wetter hätte besser sein und mehr zu einer Fahrt locken können.

Dafür gab es viel zu feiern: Die Segnung der Dampflokomotive HG 4/4 708 in Gletsch und das Gletschfest zu den Jubiläen 175 Jahre Alpentourismus, 150 Jahre Blaues Haus, 111 Jahre Bahn, 100 Jahre Furka-Bergstrecke und Steffenbachbrücke sowie 25 Jahre Dampfbahn in Gletsch. Wir schauen in dieser Ausgabe auf diese Festivitäten zurück.

Bei der Bauabteilung der Dampfbahn richtet sich der Fokus auf den Scheiteltunnel. Das fast 1,9 Kilometer lange Bauwerk ist sanierungsbedürftig. Dies wegen Deformationen des Tunnelgewölbes und dem mehrheitlich schlechten Zustand des Oberbaus. Der Sicherheitsbeauftragte Infrastruktur, Patrick Smit, orientiert in diesem Heft über die aufwändigen Spritzbetonarbeiten im Scheiteltunnel. Ebenso schildern mehrere Baugruppen der Sektionen ihre herausfordernden Arbeitsleistungen im Tunnel.

Die Dampfbahn benötigt das Engagement von freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, von Fahrgästen, Gönnerinnen und Gönnern sowie Mitgliedern. Das «Dampf an der Furka» soll für sie alle eine Plattform sein. Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

L'hiver a fait son apparition à la Furka. Dès le dernier week-end d'exploitation de la saison 2025, fin septembre, un front froid a recouvert la Furka d'un premier manteau neigeux. Le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka a connu une saison satisfaisante, même si, pendant la période importante des vacances, de mi-juillet à mi-août, le temps aurait pu être meilleur et inciter davantage à voyager.

En revanche, il y avait beaucoup à célébrer : la bénédiction de la locomotive à vapeur HG 4/4 708 à Gletsch et la fête du glacier pour les 175 ans du tourisme alpin, les 150 ans de la Maison Bbleue, les 111 ans du chemin de fer, les 100 ans de la ligne sommitale de la Furka et du pont Steffenbach, ainsi que les 25 ans du train à vapeur à Gletsch. Dans ce numéro, nous revenons sur ces festivités.

Au sein du département Construction du train à vapeur, l'accent est mis sur le tunnel de faite. Cet ouvrage de près de 1,9 kilomètre de long a besoin d'être rénové en raison de déformations de la voûte du tunnel et du mauvais état général de la superstructure. Patrick Smit, responsable de la sécurité des infrastructures, nous informe dans ce numéro des travaux complexes de béton projeté dans le tunnel de faite. Plusieurs groupes de construction des sections décrivent également leurs travaux difficiles dans le tunnel.

Le train à vapeur a besoin de l'engagement de collaborateurs bénévoles, de passagers, de donateurs et de membres. Le magazine « Dampf an der Furka » se veut une plateforme pour tous. Je vous souhaite une bonne lecture.

Titelbild von Fabian Kocourek: Lok 4 erreicht am 27. September 2025 die schon tief eingeschneite Station Furka.

Photo de couverture de Fabian Kocourek: La locomotive 4 arrive le 27 septembre 2025 à la gare de Furka, déjà profondément enneigée.



An der Furka ist längst der Winter eingekehrt. Wegen umfangreichen Bauarbeiten zwischen Gletsch und Muttbach erfolgte die Einwinterung der Bahnanlagen etappenweise zwischen Anfang Oktober und Anfang November. Seit 27. September lag bereits Schnee in der Station Furka auf 2160 Meter über Meer, wie die Fotos von Daniel Wülser zeigen. Um die Seitenwände des Festzeltes abzumontieren, musste zuerst zu Schneeschaufeln gegriffen werden...



## Rückblick des Betriebs

# Die Saison 2025 war insgesamt sehr erfreulich

Von Karl Reichenbach, Geschäftsleiter DFB AG

*Mehr Passagiere, höhere Umsätze und erfolgreicher Beitritt zur Alliance Swiss Pass: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke schaut auf eine sehr zufriedenstellende Saison zurück.*

Die vom 19. Juni bis 28. September dauernde Saison 2025 war gesamtheitlich sehr erfreulich. Die Zahl der Passagiere bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) ist auf 26'052 Reisende gestiegen. Das sind 8,6 Prozent mehr als im Vorjahr.

Sehr gut hat sich die Einführung von Ermässigungen auf Halbtax-Abo, Generalabonnement etc. angelassen. Es wurden ca. 45 bis 50 Prozent der Fahrkarten mit Ermässigung gebucht. Dank des Zuschlags und der Preisanpassung auf 2025 konnten die Kundenerlöse erhöht werden, womit wir mit 20 bis 30 Prozent Mehreinnahmen im Bahnverkehr gegenüber 2024 rechnen. Die definitiven Zahlen werden Ende Jahr bekannt sein, da noch Rückvergütungen erfolgen. Es kann aber schon festgehalten werden, dass sich die Gesamtumsätze erhöht haben.

### Herausforderungen

Immer mehr wird das kurzfristige Buchen von Einzelreisenden zur grossen Herausforderung. Bei schönem Wetter sind wir sehr gut gebucht, bei schlechtem Wetter an Tagen ohne Gruppen ist die Auslastung schlecht.

Donnerstag und Freitag waren oft starke Tage, vor allem wegen Gruppenreisen. Samstags sind wir stark wetterabhängig. Die Sonntage werden eher schlecht gebucht.

Der dritte Dampfzug hat sich vor allem ab Realp um 11.20 Uhr gut eingespielt. Leider waren die Buchungszahlen für die Rückfahrt ab Oberwald um 14.50 Uhr schlecht.

Der grösste Vorfall war der Ausfall der Lok 708 im Herbst, was dazu führte, dass wir einen Tag die Strecke Realp - Tiefenbach nicht befahren konnten. Dies wurde bis 16 Uhr gelöst und so konnte der Dieselzug normal fahren, die Dampfzüge waren eingeschränkt verfügbar. Die diversen Flurbrände auf der Walliser und der Urner Seite konnten jeweils zeitnah gelöst werden.

### Verbesserungspotenzial

Die Buchungstools (vor allem Online-Buchungen) wurden umgestellt, der Buchungsprozess entsprechend angepasst.

Das führte zu Erschwernissen bei den Buchungen. Hier sind klare Verbesserungen auf 2026 in Umsetzung. So wird ab der nächsten Saison die DFB an allen bedienten Bahnhöfen und den Online-Tools der Bahnen buchbar sein. Ebenfalls kann neu auf der Webseite einfacher die Reservation vorgenommen werden.

Leider kam es im Zusammenhang mit den Vereins-Gutscheinen zu Fehlern beim Versand. Dies führte zu diversen Unstimmigkeiten. Wir bedauern dies. Das Vorgehen soll nächste Saison besser kommuniziert werden und entsprechend sollen die Gutscheine einfacher eingelöst werden können.

Ebenfalls wird es Anpassungen bei der telefonischen Erreichbarkeit geben. Dieses Problem wird in den nächsten Monaten angegangen und mit einer Erweiterung der Bedienzeiten gelöst.

Ein herzliches Dankeschön an alle Mitarbeitenden und Freiwilligen, die mit ihrem Einsatz und Verantwortungsbewusstsein diesen Erfolg möglich gemacht haben. Die DFB bleibt eine Bahn mit Geschichte, Leidenschaft und Zukunft – dank euch allen.

Foto von Livio Caduff:  
Die Dampflokomotiven  
9, 4 und 708 in Gletsch.





## Gönnerausflug der Stiftung Furka-Bergstrecke

# Ein voller Tag für Dampf, Begegnung und Engagement

Von Andreas Kleeb, Präsident des Stiftungsrates Furka-Bergstrecke

*Der diesjährige Gönnerausflug der Stiftung Furka-Bergstrecke führte am 11. September 2025 über 120 Gäste, Sponsoren und Gönner auf die traditionsreiche Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB). Begeisterung, Technik und herzliche Gemeinschaft prägten den Anlass bei schönstem Bergwetter an der herbstlichen Furka.*

Der Tag begann bei der DFB in Realp, wo die Gäste herzlich willkommen geheissen wurden. Nach der Begrüssung bei einem stimmungsvollen Apéro wurde der Anlass offiziell eröffnet – mit der eindrucksvollen Einfahrt der neuen HG 4/4 708. Die imposante Dampflok, liebevoll restauriert und mit bewegter Vergangenheit, stand von Beginn weg im Zentrum.

Beim gemeinsamen Mittagessen standen Fachgespräche im Zentrum: In der von Andreas Kleeb moderierten Gesprächsrunde erläuterten Jakob Knöpfel und Markus Staubli eindrücklich die technische und historische Bedeutung der HG 4/4 708. Im Fokus war nicht nur ihre Rückführung aus Vietnam und die sorgfältige Restaurierung, sondern auch das tiefgründige Verständnis, das im Buch „HG 4/4 – Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampflokomotiven“ vermittelt wird. Dieses

opulente Werk gewährt umfassende Einblicke in alle Lebensphasen der Lokomotiven: von Planung und Einsatz in Vietnam über den Wiederaufbau bis hin zur Stellung im Betriebsalltag auf der Furka-Bergstrecke.

Ein weiterer Höhepunkt war am Nachmittag die Weiterfahrt nach Gletsch, wo die feierliche Segnung der HG 4/4 708 durch Pfarrer und Chorherr Joseph Voutaz stattfand. Zugleich wurde die symbolische Übergabe eines Checkzettels von Obergoms Tourismus an die Stiftung vollzogen – ein offizieller Akt des Vertrauens und der Unterstützung.

### Übergabe an DFB

Nach der Rückfahrt lud die Station Furka zum Dessert ein und bot erneut Raum für vertiefende Gespräche. In Interviews mit Thomas Ruch, Lokführer der HG 4/4 708, und Gian-David Fluri, Heizer, standen Praxis, Technik und Betriebssicherheit im Fokus. Den feierlichen Rahmen bildete eine symbolträchtige Übergabe: Stiftungsratspräsident Andreas Kleeb übergab eine Lampen-Symbolik der Lok 708 an Peter F. Amacher und Thomas Ruch. Damit wurde nicht nur der formale Wechsel in den Betrieb markiert, sondern auch deutlich, dass die Lok im Eigentum der Stiftung Furka-Bergstrecke steht und der reguläre Bahnbetrieb durch die



Foto von  
Andreas Kleeb:  
Die neue Lok 708 zieht  
den Gönnerzug



Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB) gewährleistet wird. Wir danken allen Teilnehmenden, Gönnerinnen und Gönnern sowie Sponsoren herzlich. Ohne Ihr Engagement wäre die Rückführung, Restauration und Inbetriebnahme der HG 4/4 nicht denkbar gewesen. Mit Ihrem Beitrag tragen Sie ganz entscheidend dazu bei, dass die über 100 Jahre alte Bergstrecke erhalten bleibt, weiterentwickelt wird und auch künftigen Generationen zur Verfügung steht.

Möchten auch Sie sich aktiv für dieses lebendige Kulturgut einsetzen? Ab CHF 2'000 pro Jahr sind Sie dabei im Gönner-Club Furka-Bergstrecke. Dort erleben Sie exklusive Einblicke, besondere Events und tragen dazu bei, dass das historische Bahnnetz auch in Zukunft sicher und eindrücklich betrieben werden kann. Mehr Informationen zum Gönner-Club finden Sie hier: <https://www.dfb.ch/de/stories/dfb-goennerclub>

Herzliche Einladung – bleiben Sie mit uns auf Fahrt!



### Grosszügiger Beitrag von Obergoms Tourismus

Am Gönnerstag durfte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Obergoms Tourismus einen grosszügigen Check in der Höhe von CHF 10'000 entgegennehmen. Diese wertvolle Unterstützung ist ein starkes Zeichen für die enge Verbundenheit zwischen der Region Obergoms und der Furka-Dampfbahn.

Mit diesem Engagement würdigt Obergoms Tourismus nicht nur die touristische Attraktivität der Bahn, sondern auch deren Bedeutung für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung des Obergoms. Die Bahnhöfe in Oberwald und Gletsch sind wichtige Ausgangspunkte für unzählige Gäste aus dem In- und Ausland – und machen die Region weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt.

Die DFB bedankt sich herzlich bei Obergoms Tourismus für diese grosszügige Geste, die den gemeinsamen Willen unterstreicht, die Furka-Bergstrecke als lebendiges Kulturerbe zu erhalten und zugleich als Motor für den Tourismus in der Region zu stärken.

Fotos von Andreas Kleeb: Stiftungsratspräsident Andreas Kleeb flankiert von den Projektleitern Markus Staubli (links) und Jakob Knöpfel.

Symbolisch geht eine Loklampe an DFB-Präsident Peter F. Amacher.

Foto von Werner Stucki: Andreas Kleeb (Präsident Stiftung); Bernd Hillemeyr (Vizepräsident Verein), Samuel Hofmann (Geschäftsführer Obergoms Tourismus), Peter F. Amacher (VR-Präsident DFB AG).





## Excursion des donateurs de la Fondation

# Une journée riche en vapeur, en rencontres et en engagement

Par Andreas Kleeb, président du conseil de fondation, traduit par Julian Witschi

*L'excursion des donateurs de la Fondation de la ligne sommitale de la Furka a réuni le 11 septembre 2025 plus de 120 invités, sponsors et donateurs sur le chemin de fer à vapeur traditionnel de la Furka (DFB). Enthousiasme, technique et convivialité ont marqué cet événement qui s'est déroulé sous un magnifique soleil automnal dans les montagnes de la Furka.*

La journée a commencé à la DFB à Realp, où les invités ont été chaleureusement accueillis. Après un apéritif convivial, l'événement a été officiellement ouvert par l'arrivée impressionnante de la nouvelle HG 4/4 708. Cette imposante locomotive à vapeur, restaurée avec amour et au passé mouvementé, a été au centre de l'attention dès le début.

Le déjeuner en commun a été l'occasion de discussions techniques: lors de la table ronde animée par Andreas Kleeb, Jakob Knöpfel et Markus Staubli ont expliqué de manière impressionnante l'importance technique et historique de la HG 4/4 708. L'accent a été mis non seulement sur son rapatriement du Vietnam et sa restauration minutieuse, mais aussi sur la compréhension approfondie telle que transmise dans le livre «HG 4/4 – Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampflokotiven» (HG 4/4 – L'histoire mouvementée des locomotives à vapeur du Vietnam). Cet ouvrage somptueux offre un aperçu complet de toutes les phases de la vie des locomotives: de leur conception et leur utilisation au Vietnam à leur reconstruction, en passant par leur utilisation quotidienne sur la ligne sommitale de la Furka.

Un autre moment fort de l'après-midi a été la poursuite du voyage vers Gletsch, où la HG 4/4 708 a été solennellement bénie par le curé et chanoine Joseph Voutaz. Dans le même temps, un chèque symbolique a été remis par Obergoms Tourismus à la fondation, un acte officiel de confiance et de soutien.

### Remise à la DFB

Après le retour, la station Furka a invité les participants à prendre le dessert et a de nouveau offert un espace pour des discussions approfondies. Les interviews de Thomas Ruch, conducteur de la HG 4/4 708, et de Gian-David Fluri, chauffeur, ont porté sur la pratique, la technique et la sécurité d'exploitation. La cérémonie a été marquée par une remise symbolique: le président du conseil de fondation, Andreas Kleeb, a remis une lampe symbolique de la locomotive 708 à Peter F. Amacher et Thomas Ruch. Cela a non seulement marqué le changement formel dans l'exploitation, mais a

également clairement montré que la locomotive appartient à la Fondation Furka-Bergstrecke et que l'exploitation régulière du chemin de fer est assurée par la Dampfbahn Furka Bergstrecke (DFB).

Nous remercions chaleureusement tous les participants, donateurs et sponsors. Sans votre engagement, le rapatriement, la restauration et la mise en service de la HG 4/4 n'auraient pas été possibles. Grâce à votre contribution, vous contribuez de manière décisive à la préservation, au développement et à la mise à disposition des générations futures de cette ligne de montagne vieille de plus de 100 ans.

Vous souhaitez vous aussi vous engager activement en faveur de ce patrimoine culturel vivant? À partir de 2 000 CHF par an, vous pouvez rejoindre le club des donateurs de la ligne sommitale de la Furka. Vous y bénéficierez d'un accès exclusif, d'événements spéciaux et contribuerez à ce que le réseau ferroviaire historique puisse continuer à fonctionner de manière sûre et impressionnante à l'avenir. Vous trouverez plus d'informations sur le club des donateurs ici: <https://www.dfb.ch/de/stories/dfb-goennerclub>

### Généreuse contribution d'Obergoms Tourismus

Lors de la journée des donateurs, le chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka a reçu un chèque généreux d'un montant de 10 000 francs suisses de la part d'Obergoms Tourismus. Ce précieux soutien témoigne de l'étroite relation qui unit la région d'Obergoms et le chemin de fer à vapeur de la Furka.

Par cet engagement, Obergoms Tourismus reconnaît non seulement l'attrait touristique du chemin de fer, mais aussi son importance pour le développement économique et culturel de la région d'Obergoms. Les gares d'Oberwald et de Gletsch sont des points de départ importants pour d'innombrables visiteurs suisses et étrangers, et font connaître la région bien au-delà des frontières nationales.

La DFB remercie chaleureusement Obergoms Tourismus pour ce geste généreux, qui souligne la volonté commune de préserver la ligne sommitale de la Furka en tant que patrimoine culturel vivant et de la renforcer en tant que moteur du tourisme dans la région.



## Neue Lokomotive

# Zeremonie für die Segnung der HG 4/4 708

Von Joseph Voutaz, Priester des Bistums Sitten und Chorherr vom Grossen St. Bernhard

*Bei einer Zeremonie in Gletsch hat Priester und Chorherr Joseph Voutaz am 11. September 2025 die fertig revidierte Dampflokomotive HG 4/4 708 feierlich gesegnet. Hier ein Auszug seiner Predigt.*

Ich bin seit 24 Jahren Priester. Nie im Leben hätte ich gedacht, dass ich einmal eine Dampflokomotive segnen würde! Ich möchte Euch sagen, dass Ihr stolz auf das sein könnt, was Ihr erreicht habt. Die Geschichte der Lokomotive HG 4/4 Nr. 708 ist unglaublich und spannend. Sie hatte zunächst eine lange Karriere in Vietnam, bevor sie in die Schweiz zurückkehrte. Nach einer langen Revision entdeckt sie nun die herrlichen Landschaften der Furka.

Aber ihre Geschichte ist vor allem ein beeindruckendes menschliches Abenteuer. Es musste gekämpft werden, um die technischen, logistischen und administrativen Hindernisse zu überwinden und um sie nach Europa zurückzubringen. Es waren Tausende von Arbeitsstunden nötig, um sie zu reparieren und wieder zum Leben zu erwecken.

Das ist grossartig. Noch einmal: Ihr könnt stolz sein – sei es als Mitarbeitende oder freiwillige Helfer der Dampfbahn oder auch als finanzielle Unterstützer. Es sind verschiedene Formen der Unterstützung nötig, um etwas so Grossartiges zu erreichen.

Die Furka-Region ist für mich eine bedeutende Region. Sie liegt im Zentrum der Schweiz. Von hier aus versorgen die Flüsse, die hier entspringen, ganz Europa mit Wasser. Die Furka erinnert mich auch an einen prägenden Moment in meiner Leidenschaft für Züge. Ich erinnere mich gut daran, dass ich einmal in einer Zeitschrift gelesen habe, dass an der Furka ein neuer Tunnel eröffnet werden sollte. Ich war damals 8 Jahre alt. Dort wurde auch über die Bergstrecke gesprochen, die stillgelegt werden sollte. Ich war gleichzeitig begeistert und nostalgisch. Wenn man sich für Eisenbahnen begeistert, sieht man nicht gerne, dass Strecken stillgelegt werden!

Dann verfolgte ich Schritt für Schritt das Abenteuer der Wiedergeburt der Bergstrecke. Im Jahr 2010 wurde die Strecke auf ihrer gesamten Länge wiedereröffnet. Was für eine schöne Vollendung! Ich unternahm daraufhin eine «Eisenbahnpilgerreise» auf dieser schönen Strecke.

Heute bin ich als Priester unter Euch. Ich habe den Glauben, er ist mein Leben. Deshalb möchte ich Euch einige Aspekte mitteilen, die mir in diesem Abenteuer wertvoll und inspirierend erscheinen.

Zunächst einmal sind da all die Tugenden, die den Erfolg dieses Abenteuers ermöglicht haben. Es braucht Arbeit und Leidenschaft. Es braucht Ausdauer und Mut. Es braucht sogar ein bisschen Verrücktheit! All das gilt auch für unser Leben und unser Leben mit Gott. Auf unserem Lebensweg, der manchmal leicht und manchmal schwieriger ist, braucht es all das auch. Möge Gott uns diesen Mut und diese Kraft geben, weiter voranzuschreiten.

Zweitens ist die Geschichte dieser Lokomotive eine schöne Lebensgeschichte. Sie wurde durch Eure Güte vor dem Verrotten bewahrt und hat nun ihre Jugend wiedergefunden. Wenn wir glauben, hoffen wir auch, jung zu bleiben. Im Christentum spricht man von Auferstehung. Diese Lokomotive ist wahrhaftig auferstanden! Ich wünsche, dass jeder diese Hoffnung auf ewiges Leben teilt.

Ich finde, dass auch die Furka-Bergstrecke inspirierend ist. Es gibt die neue Linie mit dem langen Basistunnel: Sie steht für unser modernes Leben. Sie ist praktisch und komfortabel und ermöglicht es uns, schnell ans Ziel zu kommen. Die Bergstrecke ist langsamer, aber sie gibt uns die Möglichkeit, schöne Landschaften zu sehen. Das ist ein bisschen wie in unserem Leben: Wenn wir uns die Zeit nehmen, anzuhalten, um zu beten und zu meditieren oder einfach nur um uns auszuruhen, finden wir etwas Wesentliches wieder.

In diesem Sinne geht es bei allem, was Ihr tut, nicht nur um Nostalgie und Vergangenheit. Ihr ermöglicht es Menschen, einige Stunden in wunderschönen Landschaften zu verbringen. Sie erleben die Langsamkeit und Schönheit, die in unserem modernen Leben fehlen. Sie kehren zweifellos gestärkt und reiner in ihren Alltag zurück. Ich glaube, wenn wir uns für etwas begeistern, freut sich Gott mit uns. Möge Gott Euch also segnen, möge er Eure Lokomotive segnen, möge er Euch segnen und Euer ganzes Leben.



Foto von Andreas Kleeb: Pfarrer und Chorherr Joseph Voutaz mit den beiden Assistierenden Markus Staubli, Projektleiter HG 4/4 und Thomas Ruch, Lokführer



1930 – 1990 - 2025

# Dampflokwerkstätte feiert die Einweihung der HG 4/4 708

Von Andreas Huwiler, Marketing / Medien Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke

*35 Jahre nach der beispiellosen und abenteuerlichen Rückholaktion «Back to Switzerland» aus dem vietnamesischen Dschungel in die Schweiz, konnte die letzte der zurückgeholten Dampflokomotiven auf der Furka-Bergstrecke in Betrieb genommen werden. Mit der HG 4/4 708, gebaut 1930 durch die SLM Winterthur mit Fabriknummer 3414, ist auch die zweite der stärksten Schmalspur-Zahnradampflokomotiven Europas nun im Fahrplanbetrieb anzutreffen.*

Nach der Rückführung in die Schweiz mussten die zwei Dampflokomotiven des Typs HG 4/4 noch viele Jahre an verschiedenen Standorten ausharren (und vor sich hin-rosten), bevor sie 2004 in die Dampflokwerkstätte Chur transportiert wurden. Dort begann 2006 die Aufarbeitung beider Lokomotiven parallel. Nach dem Umzug der Dampflokwerkstätte im Jahr 2013 nach Uzwil konzentrierten sich die Arbeiten auf die Lok 704, welche 2018 fertiggestellt und in Betrieb genommen wurde. Basierend auf den Erfahrungen der Arbeiten an der ersten Lok, konnte man daraus Lehren für die zweite Lok ziehen.

Nach über 60'000 Stunden Freiwilligenarbeit verliess 2023 auch die Lok 708 die Werkstätte in Uzwil und wurde anschliessend an der Furka in Betrieb genommen. Mit dieser Inbetriebnahme endet ein beispielloses Projekt, an dessen Vollendung nicht immer alle geglaubt haben.

Als ein Höhepunkt dieser einzigartigen Aufarbeitung darf sicher die komplette Herstellung zweier neuer, genieteter Kupferfeuerbüchsen in Eigenleistung betrachtet werden. Auch wenn dieser Typ Dampflokomotiven nie in der Schweiz verkehrte, repräsentieren die HG 4/4 mit ihrem Antrieb «System Winterthur» die Geschichte der SLM Zahnradampflokomotiven sehr passend und sind zudem eine willkommene Verstärkung des Dampflokparks der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Am 4. September 2025 durften die freiwilligen Mitarbeiter, Gönner und Sponsoren der Dampflokwerkstätte die Lok mit der Fahrt über die Furka ausgiebig feiern. Wir wünschen der Lok allzeit gute Fahrt.

Foto von  
Klaus Mandelsloh:  
Lok 708 im Jahr 1990  
in Vietnam neben  
anderen Dampflok-  
wracks.



## Projekt Neue Dampflokwerkstätte Uzwil 2.0

Von Urs Züllig, Präsident Dampflokfreunde

### Die Umstände erzwingen einen Marschhalt.

Das Projekt einer eigenen Dampflokwerkstätte Uzwil kommt in der geplanten Form leider nicht zustande. Der Bauherr hat sich aufgrund der Wirtschaftslage und fehlender Finanzierung vom Projekt zurückgezogen. Aus diesem Grunde wird das Industriegebäude und damit auch die Halle, welche der Verein Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke für die neue Dampflokwerkstätte Uzwil im Stockwerkseigentum erwerben wollte, nicht gebaut.

Damit wird ein Marschhalt respektive ein Neustart in der Suche nach Räumlichkeiten für die künftige Dampflokwerkstätte unumgänglich. Der Vorstand der Dampflokfreunde bedauert diese Entwicklung und dankt allen bisherigen Supportern des Projekts für ihre Unterstützung. Wir werden die Suche in enger Abstimmung mit der DFB AG weiterführen und sind zuversichtlich, zu gegebener Zeit eine neue Lösung präsentieren zu können.



Foto von  
Andreas Huwiler:  
Revision in der Lok-  
werkstätte Uzwil.

Foto von Gian  
David Fluri:  
HG 4/4 im Doppelpack  
in Oberwald.





Fest „Historisches Gletsch erleben“

# Eine Perle der Alpen am Erwachen

Von Peter Lerch, Mitglied des Zentralvorstands VFB

*Das Gletschfest vom 12. bis 14. September wurde rege besucht. Rund 200 Gäste, viele aus dem Wallis, konnten die Interessengemeinschaft Gletsch, die Stiftung Historisches Gletsch und der Verein Furka-Bergstrecke zum Jubiläumsanlass begrüßen.*

Höhepunkte waren die Führungen durch das Glacier du Rhône und das Blaue Haus. Bei der Enthüllung der Erinnerungstafel lobte der Zentralpräsident des VFB, Beat Scheuter, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Organisatoren. Er zeigte sich überzeugt, dass das Gebiet um die Furka ein vielfältiger und attraktiver Erlebnisraum wird.

Der Ideenkorb, wie Gletsch und das Gebiet Obergoms – Ursen – Haslital zu einem Erlebnisraum weiterentwickelt werden kann, der sowohl ein breites wie auch ein sehr spezifisches Publikum anzieht, ist reich gefüllt: Man spricht von einem Kurort für die gehobene Hotellerie und Gastronomie mit Bad und Spa, von einem Zentrum für Velo-, Mountainbike- und Wanderbegeisterte sowie Meterspurfans, von einem attraktiven Spielplatz mit Kletterturm, Seilbahn, Minigolf und Dampfartenbahn, von einer Alpenbrauerei mit Gletscherwasser, von einem Studienzentrum für Glaziologie, postglaziale Ökologie und historische Verkehrswege, von einem einmaligen Etappenort für Reisende zu Fuss, auf dem Velo, mit dem Töff oder auf der Grand Tour of Switzerland (über Grimsel – Susten – Oberalp – Lukmanier), von einem regelmässigen Treffpunkt für Oldtimer, historische Postautos und alte Saurer-Lastwagen, von einem Ausbildungs-

und Begegnungszentrum für Säumerei, Kutschenfahrten und Geländereiten (in Gletsch waren zu den besten Zeiten rund 200 Pferde eingestellt), von einem internationalen Modellbahn- und Dioramabauzentrum, von jährlichen Schwing- und Hornusserfesten, von Alpauf- und -abfahrten mit Jahrmärkten, um nur einige der Ideen zu nennen.

## Glacier du Rhône

Die Umsetzung setzt Infrastrukturausbauten voraus, allen voran in der Hotellerie und der Gastronomie. Der Kanton Wallis setzt mit der grundlegenden Sanierung des Glacier du Rhône ein deutliches Zeichen. Ihm ist die Erhaltung des kulturellen Erbes wichtig und er will seiner Verantwortung als Eigentümer des ganzen Talkessels gerecht werden. Der Stand der millionenschweren baulichen Massnahmen konnte am Samstag besichtigt werden. Die vier Führungen, die das vom Kanton mit der Sanierung beauftragte Architekturbüro aus Sitten durchführte, stiessen auf reges Interesse und waren alle ausgebucht.

Vor 175 Jahren hat die Familie Seiler den Grundstein zur heutigen Siedlung Gletsch gelegt. Die Art und Weise, wie die alten Gemäuer und Räumlichkeiten zu neuem Leben erweckt werden, beeindruckte das Publikum sehr. Man fragte nach der Möglichkeit von provisorischen Buchungen im wiedereröffneten Hotel. Hierfür braucht es noch etwas Geduld: Ziel bleibt die Wiedereröffnung in zwei Jahren. Da der Kanton die Massnahmen über die jährlichen Unterhaltsbudgets für Kantonsliegenschaften finanziert, steht dieser Zeitpunkt – wie in allen Kantonen – unter dem Vorbehalt der jährlichen Budgetgenehmigungen durch den Walliser Grossen Rat.

## Blaues Haus

Nachdem vor ein paar Jahren das Dach erneuert worden ist, geht es jetzt im Blauen Haus um das Innenleben. Auch hier steht eine grundlegende Instandstellung an. Rund ein Jahrhundert lang wurde sehr wenig in den Unterhalt investiert. An den vierzehn Führungen im und um das Blaue Haus bestaunten mehr als 100 Gletschfestbesucherinnen und -besucher den Rohbau des neuen Dachgeschosses. Sie liessen sich zudem das Kraftwerk aus dem Jahr 1899 im Kellergeschoss zeigen.

Das Blaue Haus diente seit den ersten Tagen im Jahr 1875 als Versorgungshaus für das Glacier du Rhône und verfügte

Foto von Tobias Winkelmann: Organisatoren und Besucherschar beim Enthüllen der Erinnerungstafel am Blauen Haus.





# GLETSCH

auch über eine Metzgerei, eine Bäckerei und ein Käselager. Es gibt Pläne, wie die Zimmer und das Treppenhaus nach heutigem Standard hergerichtet werden sollen. Im Furka-Stübli wurde nicht nur das Ausbauprojekt vorgestellt, viele Besucherinnen und Besucher liessen sich auch ein Apéro-plättli und ein Glas Wein servieren.

## Bahnhofsgebäude

Am dritten Ort des Geschehens, am Bahnhofsgebäude, fand sich die Furkabahngemeinschaft ein. Sie konnte mit einer Karbidlampe von 1914, dem Eröffnungsjahr der Bahn Brig – Gletsch, das jüngste Museumsstück begutachten. Das Diorama der hundertjährigen Steffenbachbrücke, die im gleichen Jahr wie die gesamte Furka-Bergstrecke fertig gestellt wurde, löste Erstaunen aus.

Bei Kaffee und Kuchen erinnerte man sich an die "Bahnverrückten", die seit den 1980-er Jahren erfolgreich die Furka-Bergstrecke instand gestellt und erhalten haben und seit 25 Jahren Gletsch bedienen. Man begnügte sich keineswegs mit dem Blick auf alte Zeiten. Vielmehr freute man sich über den dritten Dampfzug und den "auferstandenen" Dieselzug. Gibt es wohl einmal gar den vierten Dampfzug, ohne Kreuzung auf der Furka? Man fragte sich auch, ob die Saison verlängert werden und dereinst Winterdampffahrten im Goms geführt werden könnten. Sehr Phantasiebegabte sinnierten gar, ob sich die Furka Community zum bahnhistorischen Erben der heutigen Matterhorn Gotthard Bahn weiterentwickeln könnte. Vieles spricht dafür:

Nur allzu gerne leistete der Schöllentriebwagen 41 direkte Zubringerdienste zur Dampfbahn nach Realp. Ebenso gerne kämen die HGe 4/4 16, 32 und 36 sowie das VZ-Krokodil 15 zu Einsätzen auf der Strecke Fiesch–Gletsch. Sie könnten beispielsweise den Stundentakt im Goms ergänzen und gleichzeitig die Waldbrandgefahr auf dem ersten Abschnitt der Furka-Bergstrecke eliminieren. Die neue Finanzierung des alten Rollmaterials durch den Bund lade geradezu ein, in Oberwald – evtl. bald Endpunkt der Zentralbahn via Grimseltunnel – ein Zentrum für historische Meterspurfahrzeuge einzurichten, so die Bahnpioniere.

## Infopoint

Lassen wir die Bahnpioniere alleine "spintisieren" und gehen wir noch kurz zum Infopoint. Hier traf man u.a. Leute der Gemeinde Obergoms und von Goms Tourismus. Von die-



ser Seite war zu vernehmen, dass die Gemeinde nicht nur auf den Grimseltunnel hofft. Vielmehr treibt sie ihrerseits Tourismusentwicklungsprojekte mit viel Engagement und ersten Erfolgen voran: So konnten erste Teile des Mountainbike-Karussells Goms – Urseren – Surselva eröffnet werden.

Weitere könnten folgen, etwa dank der Verlegung des Wanderwegs Furka – Grimsel auf die alte Route, früher via Rhonegletscher, künftig über eine neue Brücke auf der Höhe der Hangkante, mit Abzweiger nach Gletsch. Dadurch wird der heutige Wanderweg Muttbach – Gletsch für das Biken frei – eine Chance für Geländevelofahrten ab Furka Station via ehemaliger Baupiste für den Scheiteltunnel und ab Muttbach. Auch die geplante Hungerbergbahn bei Oberwald dürfte zusätzliche Impulse für Gletsch und die Furka auslösen, sowohl fürs Wandern als auch fürs Velofahren.

Bei den beiden Eingängen des Infopoints konnte am Samstag Zentralpräsident Beat Scheuter zwei hölzerne Erinnerungstafeln an das Gletschfest 2025 enthüllen. Die Tafeln erwähnen die vielen Jubiläen in Gletsch: 175 Jahre Alpentourismus, 150 Jahre Blaues Haus, 111 Jahre Bahn, 100 Jahre Furka-Bergstrecke und Steffenbachbrücke, 25 Jahre Dampfbahn. Eine gleiche Tafel wurde am Sonntag beim Blauen Haus enthüllt.

Beat Scheuter erinnerte auch an die Aktion „Back to Switzerland“ vor 35 Jahren. Er zeigte sich tief beeindruckt von den immensen Leistungen, welche Freiwillige in den vergangenen Jahrzehnten vollbracht haben. Zu grossen Teilen dürften es wiederum Freiwillige sein, die Gletsch zu einem Zentrum des Erlebnisraums Furka weiterentwickeln. Schliesslich dankte er den freiwilligen Helferinnen und Helfern von der Interessengemeinschaft Gletsch, der Stiftung Historisches Gletsch, Gemeinde und Tourismus Obergoms und des Vereins Furka-Bergstrecke. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, im kommenden Jahr wiederum Tage der offenen Baustellen in Gletsch besuchen zu können. Von allen Seiten waren positive Signale zu vernehmen. Denn alle freuen sich darauf, das langsame Erwachen von Gletsch, einer Perle der Alpen, mitzuerleben.

Foto von Peter Lerch:  
In der Furka-Stube im Blauen Haus.



## Sanierung

# Aufwändige Spritzbetonarbeiten im Scheiteltunnel

Von Patrick Smit, Sicherheitsbeauftragter Infrastruktur

*Die Sanierung des fast 100-jährigen Scheiteltunnels ist ein kritischer Erfolgsfaktor für den langfristigen Erhalt der einzigartigen Furka Bergstrecke.*

### Ausgangslage

Der 1'874 m lange Scheiteltunnel wurde im Juli 1926 in Betrieb genommen und ist das Herzstück der Furka Bergstrecke. Mit einem Querschnitt von 18 Quadratmetern verbindet der Tunnel auf über 2'100 m Höhe das Goms mit dem Urserental. Der Scheiteltunnel durchörtert überwiegend geringmächtige Schiefer- und Gneis-Schichten, die mit weichen plastischen Gesteinsmassen durchsetzt sind. Während der Bildung der Alpen wurden diese Gesteinsschichten zwischen dem Aar Massiv im Norden und dem Gotthard Massiv im Süden fast senkrecht gestellt. Die mässige Standfestigkeit des Gesteins führt zu einer Erhöhung des Druckes auf die Tunnelauskleidung insbesondere im First und in den Seitenbereichen des Scheiteltunnels.

Die angewandte ungünstige Tunnelvortriebmethode, die Bauverzögerungen während des 1. Weltkrieges, der Konkurs der Brig-Furka-Disentis Bahn im Dezember 1923 und die unterschiedliche Art und Qualität der Tunnelauskleidung führen zu Deformationen des Tunnelquerschnittes und Schäden. Seit der Eröffnung des Scheiteltunnels müssen diese laufend instandgesetzt werden. Die heutige

Tunnelauskleidung ist nicht einheitlich, sondern besteht aus verschiedenen Profilformen und Materialien, die in unterschiedlicher Ausführungsqualität eingebaut wurden. Zwecks Gewährleistung der Tragsicherheit des bestehenden Firstes und der Seitenbereiche sowie Instandsetzung von Frost- und Wasserschäden führt die DFB AG seit 1998 fortlaufend Spritzbeton- und Fugensanierungsarbeiten durch. Zwischen 2023 und 2026 finanzieren die Kantone Uri und Wallis die Stabilisierungs- und Sicherungsarbeiten derjenigen Tunnelbereiche, die im Rahmen der Tunnelinspektion von 2021 als kritisch identifiziert wurden.

### Anspruchsvolle Vorbereitung

Sobald der lose Mörtel, Beton und Steine vom Arbeitsbereich entfernt sind, montiert eine Baugruppe die Armierungsnetze an die Tunnelauskleidung. Hierbei muss der Abstand zwischen Armierungsnetz und Tunnelwand konsequent eingehalten werden. Das Biegen der steifen Armierungsnetze an die Tunnelwand erfordert auf dem Gerüstwagen viele konzentriert arbeitende Hände.

Der ständige kühle Luftzug im Scheiteltunnel ist beim Auftragen des Spritzbetons ein Segen, bei der Montage der Armierungsnetze ist dieser jedoch wegen der Kälte ein Fluch. Überall dort, wo die Armierungsnetze nicht bis zur Sohle angebracht werden, müssen diese mit zentimeterdicken

Fotos von Patrick Smit: Die ehemalige RhB-Rangierlokomotive Gm 3/3 233 rangiert mühelos die schweren Bauzüge im Scheiteltunnel.

Dank des Tagessilos auf einem ehemaligen Container-Tragwagen der MGBahn entfällt das mühsame Einbringen des Gunit mit Zementsäcken.

Christoph Giger nach mehrstündigem Waschen von 25 Metern Tunnelauskleidung.



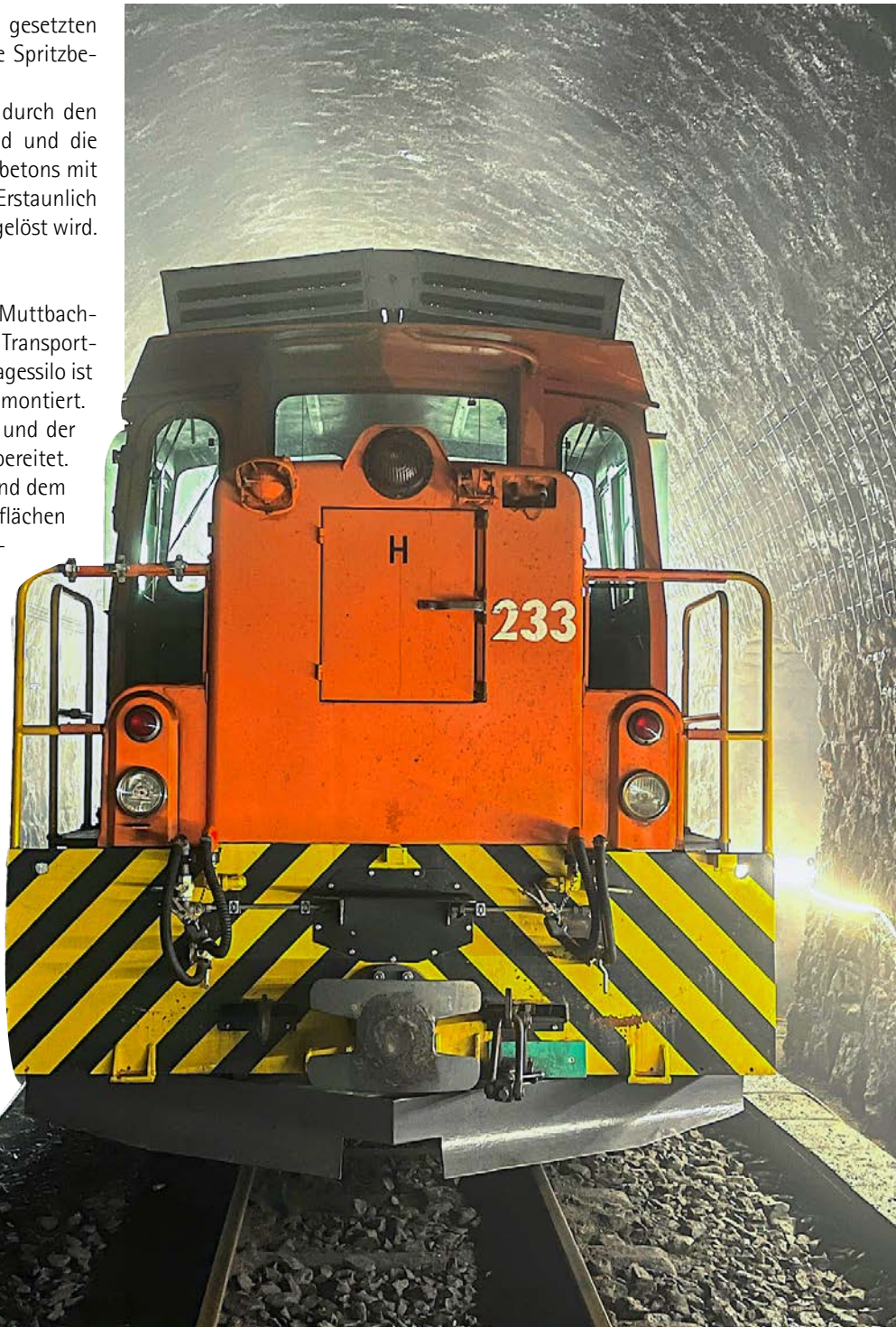


Ankerdübeln gesichert werden. Die alle 30 cm gesetzten Ankerdübel tragen später die schwere armierte Spritzbetonschicht.

Weil von Donnerstag bis Sonntag Dampfzüge durch den Scheiteltunnel fahren, müssen die Tunnelwand und die Armierungsnetze vor dem Auftragen des Spritzbetons mit warmem Hochdruckwasser gereinigt werden. Erstaunlich wie viel loses Gestein und vor allem Russ dabei gelöst wird.

### **Zeitintensive Spritzbetonarbeiten**

Vor Arbeitsbeginn im Scheiteltunnel müssen in Muttbach-Belvédère 5 Kubikmeter Gunit von den grossen Transportsilos in das Tagessilo umgepumpt werden. Das Tagessilo ist auf einem ehemaligen Container-Tragwagen montiert. Parallel dazu werden die Betonmischmaschine und der Elektrobagger mit dem Spritzbetonmonitor vorbereitet. Diese befinden sich auf einem Tiefbordwagen und dem Container-Tragwagen. Zudem müssen die Oberflächen der Wagen abgedeckt oder mit einem Betontrennmittel eingespritzt werden. Vor der Einfahrt des Bauzuges in den Scheiteltunnel werden die Strom- und Druckluftaggregate gestartet. Für die Strom- und Druckluftversorgung wurden zwischen Tunnelmeter Null und Tausend eigens Werkleitungen verlegt.





Fotos von Patrick Smit:  
Alle 30 cm werden lange Ankerdübel in die Tunnelwand eingeschlagen. Sie tragen die Armierungsnetze und später die durchschnittlich 10 cm mächtige Spritzbetonschicht.

Das Auftragen des Spritzbetons erfolgt mittels eines Elektromonitors, der von einem Fachspezialisten einer Baufirma bedient wird.

Mitglieder der Baugruppe Rhein-Main montieren die Armierungsnetze am First.



Nachdem die Diesel-Rangierlok Gm 3/3 den Bauzug an der Arbeitsstelle positioniert hat, wird dieser gesichert und die Lok aus dem Scheiteltunnel gefahren. Anschliessend wird die Strom-, Druckluft- und Wasserversorgung an die Maschinen angeschlossen. Für die Wasserversorgung der Arbeitsstellen wurde an beiden Portalen des Scheiteltunnels je eine Wasserfassung und -Reservoir konstruiert. Das Auftragen des Spritzbetons am First und an den Seitenbereichen sowie die Überwachung der Materialzufuhr und der Maschinen erfolgt von zwei Fachspezialisten einer Baufirma. Sobald das Tagessilo nach ca. einer Stunde leer ist, wird der gesamte Bauzug mit der Diesellok nach Muttbach-Belvédère gefahren. Nach Wiederauffüllen des Tagessilos können die Spritzbetonarbeiten im Scheiteltunnel fortgesetzt werden.

Zur Sicherstellung der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes trägt jeder Mitarbeitende während den Spritzbetonarbeiten einen Schutzhelm, Augen- und Gehörschutz, eine partikelfilternde Halbmaske, Handschuhe, geschlossene langärmelige Kleidung und dichtes Schuhwerk. Dank einer Funk- und Feldtelefon-Verbindung zwischen der Arbeitsstelle und dem Sicherheitsposten am Westportal des Scheiteltunnels ist im Notfall die rasche Alarmierung der Ereignisdienste gewährleistet.

Spätestens um 15 Uhr müssen die Spritzbetonarbeiten abgebrochen werden. Anschliessend muss der Rückprall auf den Güterwagen abgeführt und die Geräte, Werkzeuge, Wagen und Rangierlok mit Hochdruckwasser gereinigt werden. Zudem muss in regelmässigen Abständen an der Arbeitsstelle der Rückprall von Hand von der Fahrbahn in die Schaufel des Pneuladers geschaufelt werden. Der Pneulader wird auf dem Tiefgänger als Bauzug an die Arbeitsstelle gefahren.

### Ausblick

Der Abschluss der Sicherung der kritischen Bereiche des Firstes und der Seitenbereiche mittels Spritzbeton ist im Herbst 2026 vorgesehen. An drei Stellen ist das Tunnelgewölbe in einem derart schlechten Zustand, dass dieses nach Abschluss der derzeit laufenden Sicherungsmassnahme von Grund auf erneuert werden muss.

Als Folge der Deformationen des Tunnelgewölbes ist das Lichtraumprofil des Scheiteltunnels an einigen Stellen eingeschränkt. Weil zudem der Zustand des Oberbaus mehrheitlich schlecht ist, soll dieser im gesamten Scheiteltunnel abgesenkt und zusammen mit der Tunnelentwässerung komplett erneuert werden. Diese technisch und organisatorisch sehr komplexe Arbeit soll in den Sommermonaten während des laufenden Betriebs der Furka Bergstrecke durchgeführt werden. Aus verschiedenen Gründen kann diese Arbeit nicht von freiwilligen Mitarbeitenden ausgeführt werden, sondern muss einer Spezialfirma übertragen werden.



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



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

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

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

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

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

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

<b>Verein VFB</b>	<b>Verein Furka-Bergstrecke (VFB)</b> CH-3999 Oberwald vfb.mitgliederservice@dfb.ch	<b>DFB AG</b>	<b>Dampf- und Bergstrecke AG</b> Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp personaldienst@dfb.ch
-------------------	---	---------------	---



# Schenken Sie die Furka-Dampfbahn!



## Schirmmütze / Cap

Farbe Navy-Blau  
mit weiss gesticktem  
Dampfbahn-Signet  
CHF 25.00



## Persönlich ausgestellte Reisegutscheine mit Widmung

### Zum Beispiel:

Einfache Fahrt von Realp nach Oberwald oder umgekehrt in 1. oder 2.Klasse (ohne Halbtax oder GA) **ab CHF 96.00**

Einfache Fahrt von Realp nach Oberwald oder umgekehrt in der Premium-Klasse (ohne Halbtax oder GA) **CHF 300.00**

Wertgutschein für einen beliebigen Betrag **ab CHF 50.00**

**Kauf und Einlösung der Reisegutscheine ausschliesslich über unsere Webseite [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)**

**DFB-Wanduhr**  
mit Batterien betrieben  
Durchmesser 24,5 cm  
**CHF 25.00**



## Faltblatt «Fahrplan und Preise 2026»

Hier können Sie eine PDF-Datei der verkürzten Voraufgabe des Farbprospekts mit dem Fahrplan und den Preisen 2026 herunterladen.



**Die achtseitige Fahrplan-Broschüre wird ab Februar 2026 verfügbar sein.**



## Taschenlampe Flashlight Titan, Silber

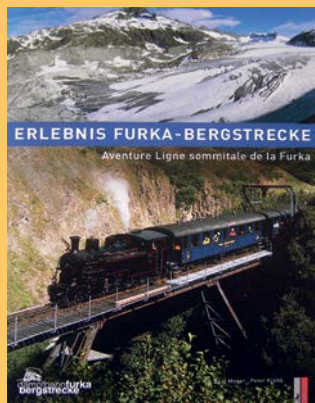
LED-Stablampe, Länge 120 mm, Durchmesser 30 mm; Inkl. 3 Batterien 1,5 V und Nylon-Tasche mit Geschenkbox  
**CHF 20.00**



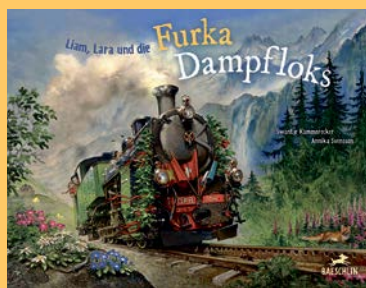
## Teleskop-Tischlampe

mit eingebautem Akku, leuchtet bis zu vier Stunden ohne Kabel.  
Höhe 290 mm, Durchmesser 95 mm  
**CHF 25.00**

# Unsere Souvenirs und Drucksachen



**Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke»**  
Prächtiger Bildband mit 208 Seiten und 220 Farbbildern; Texte deutsch und französisch; Autoren: Beat Moser und Peter Krebs  
Format: 210 x 280 mm  
Herausgeber: AS-Verlag  
(Ausgabe 2010) **CHF 39.00**



**DFB-Bildkalender 2026**  
mit 24 Farb- und S/W-Bildern sowie DFB-Informationen  
Text dreisprachig d/f/e  
28 Seiten, Format DIN A4 quer, aufgeklappt DIN A3  
**CHF 16.00**  
Aktionspreis ab 15.11.2025 (siehe Webseite) **CHF 10.00**



**Buch «Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampflokomotiven»**  
Wiederaufbau der zwei Vierkuppel-Maschinen HG 4/4 Nr. 704 und 708.  
Hochformat 347 x 255 mm  
Umfang 344 Seiten mit über 100 S/W-Bildern und 250 Farbaufnahmen; mit Hardcover gebunden.  
Herausgeber: Dampflokfrennde Furka-Bergstrecke  
**CHF 89.00**



**Sporttasche XXL (mit Tragriemen)**  
Grösse L=48 cm / B=27 cm / H=30 cm **CHF 49.00**



**Credit Card-Safe**  
Platz für acht Kreditkarten  
L=95 mm / B=65 mm  
**CHF 20.00**

**Geschirrtuch**  
50 % Baumwolle, 50 % Leinen  
Erhältlich in Rot oder Navy-Blau mit gesticktem Dampfbahn-Signet  
Masse: H= 700 mm / B= 500 mm  
**CHF 14.00**



**Bauchtasche gross**  
Farbe French Navy; Stickerei in Silbergrau  
**CHF 39.00**



**Magnet Rundplakette**  
Durchmesser 63 mm **CHF 7.00**

**Taschenmesser «Furka Edition» Silber**  
zwei Messer, Schere, Flaschenöffner, Büchsenöffner und Zapfenzieher;  
Länge 90 mm **CHF 39.00**



**Die Angebote Souvenirs und Reisegutscheine finden Sie auf unserer Webseite: [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)**





### Save the Date

## Das Jubiläum 100 Jahre FO wird gross gefeiert

Von Philipp Krähenmann,  
Verantwortlicher Kommunikation VFB

*Nächstes Jahr wird die Furka-Oberalp-Bahn 100 Jahre alt. Dies wird vom 3. bis 5. Juli 2026 mit einem grossen Fest gefeiert.*

Der Bau der Strecke von Brig (VS) nach Disentis (GR) wurde 1911 begonnen. Während des Ersten Weltkrieges wurden die Arbeiten reduziert und 1916 schliesslich ganz eingestellt. Einige Jahre nach dem Krieg konnten Kantone und Nachbarbahnen die Anlagen aus der Konkursmasse ersteigern und gründeten 1925 die Furka-Oberalp-Bahn (FO). Da sich auch der Bund am Aktienkapital beteiligte und Darlehen gewährte, konnten die Arbeiten fertiggestellt und am 4. Juli 1926 der durchgehende fahrplanmässige Betrieb aufgenommen werden. Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke feiert das hundertjährige Bestehen des Bahnbetriebs über die Furka mit einem grossen Fest vom Freitag, 3. Juli bis Sonntag, 5. Juli 2026. Geplant sind diverse Aktivitäten zwischen Gletsch und Realp. Details folgen in den nächsten Ausgaben von «Dampf an der Furka».

### Réservez la date !

## Les 100 ans du FO seront célébrés en grande pompe

Par Philipp Krähenmann, responsable de la communication  
VFB, traduit par Julian Witschi

*L'année prochaine, le chemin de fer Furka-Oberalp fêtera ses 100 ans. Cet anniversaire sera célébré du 3 au 5 juillet 2026 lors d'une grande fête.*

La construction de la ligne reliant Brigue (VS) à Disentis (GR) a débuté en 1911. Pendant la Première Guerre mondiale, les travaux ont été ralentis, puis finalement interrompus en 1916. Quelques années après la guerre, les cantons et les chemins de fer voisins ont pu racheter les installations aux enchères et ont fondé en 1925 le Furka-Oberalp-Bahn (FO). La Confédération ayant également pris une participation dans le capital-actions et accordé des prêts, les travaux ont pu être achevés et l'exploitation régulière a pu commencer le 4 juillet 1926. Le chemin de fer à vapeur de la ligne de montagne de la Furka célébrera le centenaire de l'exploitation ferroviaire à travers la Furka avec une grande fête qui se déroulera du vendredi 3 juillet au dimanche 5 juillet 2026. Diverses activités sont prévues entre Gletsch et Realp. Les détails suivront dans les prochains numéros de « Dampf an der Furka ».



### Furka People

## Eine Katze auf Reisen

Von Beat Scheuter, Präsident VFB

Offenbar geniessen nicht nur Menschen die Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Ein ganz spezielles Gepäckstück hatte eine Neuseeländerin auf Europareise mit dabei: Ihrer Katze schien das Bahnerlebnis, die eindruckliche Landschaft und das freundlich-aufgestellte Zugbegleitungs-personal ebenso zu behagen wie ihrem Frauchen.

Foto von Beat Scheuter:  
Katze und Fahrgast an der Station Furka geniessen die Sonne



## Furka People

# Die Löschzug-Gruppe der Dampfbahn Furka Bergstrecke

Von Beat Scheuter, Präsident VFB

*Die Dampflokomotiven der DFB werden mit Kohle und Wasser betrieben. Während der Fahrt entweichen zum Teil Funken, Russ, Asche und Wasserdampf in die Luft. Bei grosser Trockenheit kann dies zu Bränden entlang dem Bahntrasse führen.*

Die freiwilligen Feuerwehrleute auf unserem Löschzug sind dafür verantwortlich, solche Brände frühzeitig zu erkennen und sofort mit einem Löschangriff zu bekämpfen, bevor das Feuer sich ausbreiten kann.

Mit dem Löschzug, auf dem alles Notwendige vorhanden ist, wird mit etwas Abstand hinter dem Dampfzug hergefahren. Gestossen wird der Löschzug von einer Diesellokomotive. Sobald der Löschrupp Anzeichen von Feuer entdeckt, informiert der Zugchef die Diesel- und Dampflokomotivführer, damit diese den Zug sofort anhalten können. Nach dem erfolgreichen Löscheinsatz wird die Strecke wieder freigegeben und die Fahrt kann weitergehen. Sobald die Baumgrenze erreicht ist, wird der Löschzug wieder nach Oberwald zurückgebracht, damit sich der Löschrupp für die nächste Fahrt vorbereiten kann.

Zwischen den Fahrten checken die Feuerwehrleute das Material und leisten aber auch zusätzlich Unterstützung in Oberwald, soweit Hilfe benötigt wird, wie z.B. beim Ausgeben von Mittagessen oder beim Drehen der Dampflokomotive.

Wenn es auf der Walliser Seite zu trocken ist, darf der Dampflozug nicht mehr fahren (Phase Rot). In Gletsch wird dann die Diesellok angehängt und die Gäste fahren mit der Diesellokomotive nach Oberwald weiter.

Der Feuerwehr-Löschrupp samt Löschzug ist für die DFB essenziell, da die Eindämmung der Waldbrände ein Kriterium ist, damit der Verein weiterhin mit der Dampflokomotive bestehen und betrieben werden kann. Die «Alters-Guillotine» von 75 Jahren für Feuerwehrleute kommt noch erschwerend dazu.

Dank 90 Prozent freiwilliger Arbeit leisten DFB-Mitarbeiter einen wichtigen Beitrag mit sehr viel Hingabe und Leidenschaft. Dies wird von Mitarbeitern und Gästen gleichermaßen geschätzt. Sie sind Teil des freiwilligen Bahnpersonals zu dem Lokomotivführer, Zugführer, Zugbegleiter, Koch, Zugpersonal ebenso gehören wie Bautrupps für den Streckenunterhalt, die Gleisbauten und Mitarbeitende in

den Lok- und Wagenbauwerkstätten. Sie alle tragen dazu bei, dass diese historische Dampfbahn erfolgreich betrieben werden kann. Die Arbeit ist attraktiv und spannend. Gesucht werden Freiwillige, welche eine Ausbildung als Feuerwehrfachmann oder -frau haben. Melde dich mit dem Formular auf Seite 17 bei uns als Verstärkung. Wir freuen uns auf deine Unterstützung.



# Löschzug-Gruppe



## Informationen zu den VFB Sektionen

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

Und so einfach 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](mailto:vfb-aargau@dfb.ch)

### Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

#### AB 4463: Innenausbau

Der Schwerpunkt des derzeitigen Innenausbau betraf die Montage der Sockelbretter und der schon vorbereiteten Innenwandplatten aus Birkensterrholz aller 3 Räume (1.Klasse, 2.Klasse und Office). In der 1. Klasse wurde ein Musterfenster mit den schon gefertigten Teilen wie Fensterschere, innerer Fensterrahmen, Storen, Fenstertisch und Wandkassette unter dem Fenster aufgebaut. Dies, um die Passungen sicherzustellen. Gleich verfahren wir mit den Plattform- und Abteiltüren. Diese wurden im Rohbau schon fertig gestellt. Vor dem Einbau des Dachhimmels sind die Lampenstellen montiert und alle Kabel dazu eingezogen worden.

#### Neues Revisionsprojekt: B 4229

Dieser blaue Wagen ist seit 2004 in Betrieb und muss turnusgemäss einer Revision unterzogen werden. Die Fahrwerke werden in Realp und der Kasten, respektive das Chassis in Aarau überholt. Dieser Wagen besteht einerseits aus dem Chassis ex BVZ AB 103 ex Güterwagen J 2407 und andererseits aus dem Kasten des LSE B40, ex Brünig C 829.

Nach 21 Jahren Einsatz bei Wind und Wetter sieht der Wagen äusserlich gar nicht schlecht aus. Der Kasten mit Chassis wurde am 27. September in Aarau ange-



Fotos von Heinz  
Unterweger:  
Zusammenbau der  
Holzbänke

Der Ausbau nach  
Aufsetzen des Daches  
hat begonnen



liefert. Um den Zustand unter der Oberfläche und damit ein Gesamtbild der notwendigen Revisionsarbeiten zu erhalten, werden einzelne Bleche und Innenwände demontiert. Je nach Diagnose wird dann der Revisionsplan mit Arbeitsaufwand, Kosten und Terminen erstellt werden.

### Arbeitswochen auf der Furka

#### 3. Arbeitswoche in Zusammenarbeit mit der Sektion Stuttgart

Von Jean Claude Zimmerli

Es ist mittlerweile eine Tradition, dass die 3. Arbeitswoche (Woche 32) gemeinsam von den beiden Sektionen Aargau und Stuttgart durchgeführt wird. Dies ergab dieses Jahr eine starke Baugruppe von 20 Fronis.

Diese gemeinsame Arbeitswoche diente schwerpunktmässig der Vorbereitung für den geplanten Gleisneubau und dem Gleisunterhalt. Dazu wurden maschinell neue Schwellen gestanzt und talseitig bei km 47,8 die Mauerkrone um 20cm aufgemauert und damit erhöht. Im Scheiteltunnel wurde mittels Gunitierarbeiten die Abstützung der Tunnelwand verstärkt. Das Schotterbett wurde in der Kurve Felsband Bielen und im Bereich des Bahnhofs Realp erneut planiert. Zusätzlich erfolgten in einer Länge von einem Kilometer die immer wieder nötigen Vegetationsarbeiten. Mit grossem Einsatz, auch der Stuttgarter Kollegen, konnten die gesetzten Ziele unfallfrei erreicht werden.

#### Winterliche 4. Arbeitswoche

Von Beat Mühlemann, Baugruppenleiter

Die letzte Fahrt der Dampfbahn in der Saison 2025 führte durch Septemberschnee. Zum Glück wurde der vorübergehend gesperrte Furkapass pünktlich zu Arbeitsbeginn am Montag wieder geöffnet. Unsere Baugruppe wurde für die Einwinterung der Station Furka inklusive

der Drehscheibe der Dampfloks, für den Abbau und die Einlagerung des Festzeltes, der Fahnenmasten und der Wanderwegweiser und den Abbau der Sprinkleranlage auf Walliser Seite eingesetzt. Auch wurden 170 Meter Wassergraben von Bewuchs und Erde befreit. Die Mit Hilfe war auch beim Bau einer Stützmauer und in der Werkstatt gefragt. Den Höhepunkt bildete am Donnerstagabend der Besuch der Baustelle Realp der ARGE Marti Tunnel, wo uns vor allem die komplexe Baustelleninstallationen und hochtechnisch ausgerüsteten Bauzüge beeindruckten.

#### Werbung für die Dampfbahn

Von Harald Salzmann

#### Grossbahnfest, Gartencenter Schinznach, 6. und 7. September

Zum zweiten Mal durften wir uns am Grossbahnfest im Gartencenter Zulauf in Schinznach präsentieren. Beide Ausstellungstage waren sehr gut besucht und wir hatten alle Hände voll zu tun. Für eine Abwechslung sorgte die Dampf-Gartenbahn, welche mit vielen Passagieren durch die Halle fuhr. Wir erlebten insgesamt einen rundum gelungenen Anlass.

#### Winzermarkt, Döttingen, 4. Oktober

Am Samstagmorgen strahlte die Sonne zeitweise durch die noch löchrige Wolkendecke. Über Mittag zog das Sturmtief „Amy“ auf. Es fiel Starkregen und die Böen erreichten 60 km/h, so dass der Anlass vorzeitig abgebrochen werden musste. So ging unser letzter Werbeanlass vom 2025 nass und stürmisch zu Ende.

Foto von Urs Gut:  
Auflad des B 4229 im Winterwetter in Realp

Foto von Heinz Unterweger:  
Der B 4229 in der Werkstatt schwebend



#### Laufende Informationen auf der Website

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

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

### Rückblick Baueinsätze

Die Baueinsätze der Sektion Innerschweiz im 2025 waren recht Tunnel-lastig. Im Furka-Scheiteltunnel konnte die Telefonanlage installiert und auch noch in Betrieb genommen werden. Dazu mussten Kabel eingezogen werden mit Abschnitt-Längen von je ca. 300 Metern. Bei jedem Verteilkasten (Elektro-Kasten) gibt es nun einen Telefonapparat. Diese Standorte werden durch einen grünen Lichtschein angezeigt. Die Verbindung läuft dann zur Station Furka DFB und weiter zum Glasfasernetz.

Besten Dank den vielen Helfern für Kabelzug, Vorbereitung der Schaltkasten, Verkabelung und schliesslich Inbetriebnahme und Test und den Dieselcrew-Lokführern für ihre Nervenkraft und Geduld. Auch Fluchtwegschilder werden unsere Tunnels zieren. Da sind bereits Montage-Vorbereitungen gemacht wie das Markieren der Positionen und das Reindrücken der Bohrlöcher. Und auch die ersten Montagen dieser Tafeln sollte vor dem Schnee noch möglich gewesen sein.

In der Kalenderwoche 23 im Juni war wiederum eine Gruppe Innerschweizer unter der Leitung von Franz Elmiger für eine Bauwoche in Realp. Beim Bahnhof Realp DFB konnte der Kiesplatz hergerichtet werden. Da waren auch Verbundsteine zu setzen und unschöne Stellen zu begradigen. Neben dem Bekämpfen von Bewuchs vom Bahnhof zum Depot konnten auch noch weitere kleinere Arbeiten erledigt werden.

Vielen Dank all den fleissigen Helfern! Natürlich wurden neben diesen Sektionseinsätzen weitere Arbeiten erledigt, auch für alle diese Arbeitsstunden möchte ich recht herzlich danken.

Wir wünschen eine friedliche Winter- und Weihnachtszeit. Wir treffen uns im 2026 wieder ab April für Sektions-Arbeitstage an der Furka.

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

## Nordwestschweiz

VFB-Sektion Nordwestschweiz, Martin Wymann, Holzmattstr. 2, 4102 Binningen, vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

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

### Mitgliederdaten:

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

### Termine:

Dienstag, 06. Januar 2026 ab 18.30 Uhr

#### Drei Königstag

Ort: Modelleisenbahn-Club Basel, Elsässerstrasse 2a, Basel, Eingang Seite St. Johannis-Park, Tramstation St. Johannis-Tor, Linie 11

Donnerstag, 19. März 2026 19.30 Uhr

#### 42. Generalversammlung

(gilt als Einladung)

Ort: Restaurant Weiherhof, Neuweilerstrasse 107, Basel  
Tramstation Neuweilerstrasse, Linie 8

### Traktanden:

1. Protokoll der 41. GV vom 19. März 2025
2. Tätigkeitsbericht 2025
3. Jahresrechnung und Revisorenbericht 2025
4. Décharge 2025 an den Vorstand
5. Beiträge 2026 (Orientierung)
6. Jahresprogramm Verein 2026
7. Budget 2026
8. Orientierung über Tätigkeiten der DFB AG, SFB und VFB Dachverband
9. Anträge Mitglieder
10. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern sind dem Vorstand bis zum 10. Februar 2025 einzureichen.

### Werbeanlass:

Samstag, Sonntag 24. / 25. Januar 2026  
MSA-Modelleisenbahn Ausstellung mit Fahrbetrieb  
Schulanlage Schützenmatt, Aesch





# Ostschweiz

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

## AGENDA

14.03.2026	39. HauptVERSAMMLUNG	Andreas Huwiler	071 966 45 62
------------	----------------------	-----------------	---------------

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

### Zu Besuch bei der Südostbahn in Herisau

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Das Programm des diesjährigen Mitgliederanlasses versprach vielfältige Eindrücke, bestand doch die Möglichkeit, die Betriebszentrale, die Transportleitzentrale und das Servicecenter der Schweizerischen Südostbahn SOB zu besichtigen. 40 interessierte Mitglieder und Gäste folgten der Einladung und besammelten sich am Freitagnachmittag, 29. August 2025 am Bahnhof Herisau. Einteilung von Personal und Rollmaterial, Intervention bei Ereignissen, Verlegung von Kreuzungen bei Verspätungen, Unterhalt und Reparatur an den Stadler-Fahrzeugen ist ein kleiner Auszug der in Augenschein genommenen Tätigkeiten. Mit diesem Besuch wurde Vielen erst so richtig bewusst, was für einen reibungslosen Betrieb alles notwendig ist. Ein grosser Dank geht an die SOB, welche uns diese spannenden Eindrücke ermöglichte.

Bevor die von nah und fern angereisten Interessierten sich auf den Heimweg machten, genoss man im typischen Appenzeller-Restaurant "Schafräti" das fein mundende

Abendessen. Nach einem Anlass ist immer auch wieder vor einem Anlass. So wird sich der Vorstand in Kürze mit den Mitgliederanlässen 2026 beschäftigen. Wir sehen uns hoffentlich dort wieder.

### Ostschweizer Bauwoche 24

8.-13. Juni 2025

Von Heinz Gross, Baugruppenleiter

Die Begrüssung der Baugruppenteilnehmer am Sonntagabend mit Kurt Hohl zusammen war wieder sehr herzlich. Die Natur bescherte der Vegetations-Gruppe viel Arbeit: Wasserrinnen reinigen, Gras und Gebüsche trimmen.

Zwei Viadukte haben wir mit Gerüsten eingepackt. Der Schwerpunkt für die ganze Woche lag in der Verlegung der Wasserleitung von Gletsch zur „Minarett“ genannten Wasserfassung. Die 15 Meter langen Kunststoff-Wasserleitungen (Durchmesser von 200 und 150 mm) hatten ein beachtliches Gewicht. Der Platz für den Graben zwischen Strasse und Gleisbett war äusserst schmal. An diversen Stellen war felsiger, harter Untergrund vorhanden. Ihm musste mit dem Spitzhammer und Baukompressor zu Leibe gerückt werden.

Die Felsräumer im Kehrtunnel haben sehr viel loses Gestein herausgebrochen. Mit Bagger und «Tiefgänger» wurden die Brocken aus dem Tunnel befördert und dort mit einem



Fotos von Andreas Huwiler: Blick in das Servicecenter der SOB in Herisau

Teilnehmer des Mitgliederanlasses besichtigen einen Traverso von oben

Foto von Arnold Keller und Heinz Gross: Die Baustelle oberhalb des Kehrtunnels Gletsch



## dampf an der furka aus den vfb sektionen

zweiten Bagger abgeladen. Ebenso wurde für die Wasserleitung der Schotteraushub in Angriff genommen. Die zwei Viadukte wurden mit Gerüsten eingepackt, um die Leitungen darunter zu hängen.

Das Zusammenschweissen der Wasserleitungen dauerte je 30 Minuten, also nicht unerheblich lange, dafür wurde präzise Arbeit geleistet. Unser mitgereister Schreiner half mit beim Erstellen des Holzpodestes für den Gleis-Totalumbau. Prudence war in der Küche wieder eine gute Hilfe, Danke.

Das allabendliche Feierabendbier mit angeregten Diskussionen und Gesprächen fehlte natürlich auch nicht. Am Freitag war es schon wieder soweit. Nach dem letzten

grossartigen Mittagessen dieser Woche dankten wir dem Küchenteam nochmals herzlich! Im Verlaufe des Nachmittags, verabschiedeten wir uns von den Kollegen. Die Arbeitswoche verstrich im Nu im Kreise einer toll motivierten Fronigruppe.

Ein herzliches Dankeschön ALLEN Beteiligten für ihren verdienstvollen Einsatz! Wir freuen uns auf ein gesundes Wiedersehen, hoffentlich spätestens in einem Jahr!

### Werbeauftritt an der Historischen Verkehrsschau St. Margrethen

Eindrücke des erstmaligen Besuches der historischen Verkehrsschau in St. Margrethen SG.

Foto von Arnold Keller und Heinz Gross:  
Das Spezialgerät zum Verschweissen der Kunststoff-Wasserleitung



Wenig Platz für die Wasserleitung zwischen Strasse und Gleis

Felsräume im Kehrtunnel

Fotos von Hans-Walter Beyeler:  
Der Werbestand der Sektion Ostschweiz

Passendes Outfit für eine Dampfbahn





# Romandie

ALSF Section Romandie, Route d'Aire-la-Ville 3  
1233 Bernex, vfb-romandie@dfb.ch

## Sortie de la Section Romandie au Gothard – 30-31 août 2025

Par Jean-Jacques Oltramare

Un "lever à l'aube" (en tout cas pour les genevois) s'impose pour arriver à temps à la gare d'Erstfeld pour notre première visite au dépôt des anciennes locomotives du Gothard. Mais d'abord, rapide repas au "Hirschen Asia", premier dépaysement, asiatique, dans cette Suisse profonde !

La pluie, de courte durée, nous oblige à endosser nos imperméables pour nous rendre à pied au dépôt de SBB Historic. Equipés de gilets de sécurité oranges, nous découvrons d'abord un stock impressionnant de rouleaux de caténaires en cuivre et apercevons le wagon de marchandises suédois dont la rupture d'une roue a provoqué en 2023 un déraillement mémorable. Pont roulant d'origine franchi, nous voici dans le "saint des saints", un véritable musée vivant d'anciennes locomotives actives sur la ligne du Gothard dont la célèbre Ce 6/8 "Crocodile" et la monstrueuse Ae 8/14, dont nous avons le privilège de visiter les entrailles. Nous apercevons au passage le train d'extinction et de sauvetage TES prêt à intervenir dans les 6 minutes (avec son équipage de piquet 24 heures sur 24) sur les lieux d'un sinistre. Notons enfin que nos guides de SBB Historic ne nous cachent aucun détail et que leurs explications s'avèrent fort instructives.

Un groupe restreint se rend à Flüelen pour visiter à pied le delta artificiel de la Reuss. L'émerveillement est total, sachant que cette zone, faite des gravats issus du creusement du tunnel de base du Gothard, a d'ores et déjà été colonisée par une végétation et une faune, elles, tout à fait naturelles. Notre guide est cette fois totalement francophone !

Le soir venu, les 20 participants se retrouvent à l'hôtel "Höfli" d'Altdorf : repas et logement se révèlent fort agréables, en dépit des craintes du soussigné et organisateur qui se dit "déçu en bien" selon l'expression de nos amis vaudois !

Après un solide buffet-petit-déjeuner, nous voici pris en charge par 2 mini-bus de SBB Historic qui nous emmènent au cœur du tunnel ferroviaire de base au travers d'une galerie creusée initialement pour les travaux dans le secteur d'Amsteg. Equipés cette fois de casques et de gilets de sécurité, nous écoutons attentivement les explications de nos 2 guides et chauffeurs (traduites avec compétence par notre Président) : 8 ans de travaux, 2 tubes à voie unique de 57.1 km de long, 2 stations de secours côté

Erstfeld et côté Bodio, le puits vertical de Sedrun à 800 mètres de profondeur, couverture maximum de roche de 2'450 mètres sous le Piz Vatgira. Un fort potentiel prévu pour les trains (voyageurs ou marchandises) à grande vitesse. Et, clou de notre visite, le passage à 200 km/heure de 2 trains visibles depuis une cabine dotée de vitres de sécurité dans le tube Ouest !

Ramenés à l'air libre par nos deux guides-chauffeurs, nous profitons de la terrasse ensoleillée du restaurant de "Grund" avant de nous séparer. Certains ont même emprunté le train des Schöllenen, via le tunnel de base de la Furka pour rentrer en Romandie par le Valais et la côte lémanique.





En conclusion, deux belles journées de découvertes et de convivialité qui se sont même terminées sous un soleil radieux. Vivent les sorties annuelles de la Section Romandie !

### **Compte-rendu: Semaine de travail de la Section Romandie**

*Par Philippe Roessinger*

La semaine de travail 2025 a débuté dimanche 13 juillet, en fin d'après-midi, par la prise des cantonnements. Cette année, les participants ont logé dans les chambres de l'ancien Hôtel des Alpes, dont la partie hôtel a été reprise par le DFB. Après la prise des chambres et souper, les cinq participants ont reçu un briefing sur les travaux prévus.

Dès le lundi, l'équipe s'est mise au travail : la première partie de la semaine a été consacrée au nettoyage de divers murs de soutènement situés juste au-dessus du Wilerbrücke. La deuxième partie de la semaine a servi à la fauche et au désherbage d'un tronçon de voie à proximité de l'Alt-Sentumstafel-Tunnel I, entre les km. 56,2 et km. 55,75. Tous ces travaux étaient encadrés par Pius Hodel, responsable végétation du DFB.

L'équipe a une fois de plus fourni un excellent travail cette année, tant en qualité qu'en quantité. Elle a accueilli un nouveau bénévole, très bien intégré à l'équipe dès sa première mission. Comme toujours, la camaraderie était exceptionnelle. Les échanges étaient nombreux et la bonne humeur toujours au rendez-vous.

Tous les participants tenaient à féliciter l'équipe de cuisine de Realp pour les bons repas qui leur ont été concoctés tout au long de la semaine ! Pour terminer celle-ci, le vendredi soir, le souper de groupe à Hospental a été offert par la Section Romandie pour remercier les bénévoles de leur engagement sans failles. Après le repas, le président

Florian Wünsche les a gratifiés d'un appel vidéo. Le traditionnel voyage en train à vapeur de Realp à Oberwald a eu lieu le samedi matin, avant le retour de chacun dans leurs cantons respectifs.

Cette année représentait la dernière semaine de travail pour Philippe Roessinger, qui, après avoir participé aux semaines depuis 2007, les organisait depuis 2014. Le comité de la section Romandie tient à le remercier chaleureusement pour son engagement et les années qu'il a passé à organiser ces semaines pour notre section !

Nous espérons voir autant de bénévoles, voire plus, pour la semaine de travail 2026 !

Les informations parviendront à nos membres dès que les dates auront été arrêtées.

### **La section Romandie recrute !**

Chères lectrices, chers lecteurs,

Lors de notre précédente assemblée générale, deux postes étaient à repourvoir dans notre comité. Si celui de trésorière a pu trouver une experte en comptabilité en la personne de Ruth Oulevay, celui de secrétaire est finalement resté vacant.

Notre comité a heureusement pu compter sur le soutien indéfectible d'Esther Zurcher pour continuer à assurer son rôle tout au long de cette année. Cependant, ce n'était pas le but, et nous devons trouver un-e remplaçant-e.

En mars 2026 aura lieu notre assemblée générale. A cette occasion, nos membres seront amenés (entre autres) à élire le comité. Nous sommes donc à la recherche d'une personne pour reprendre le poste de secrétaire de notre section !

En plus de cela, le poste de président sera également vacant. Pris par des activités politiques qui ne lui permettent plus d'assurer son rôle, notre président remettra son poste à l'occasion de l'AG 2026.

Sans comité, une association ne peut pas fonctionner. Et pour la survie de cette dernière, nous avons besoin de vous. Nous serions donc ravis de recevoir votre candidature pour le secrétariat ou la présidence !

Si vous souhaitez nous l'envoyer, ou pour toute question, vous pouvez nous contacter sur notre adresse e-mail : [vfb-romandie@dfb.ch](mailto:vfb-romandie@dfb.ch). Le président, Florian Wünsche, se tient également à votre disposition par téléphone au 076 223 53 99. Si vous connaissez des personnes intéressées, n'hésitez pas à passer le mot.

Le comité de la section Romandie vous remercie par avance pour votre intérêt !



## Wallis

VFB-Sektion Wallis, Beat Herzog, [vfb-wallis@dfb.ch](mailto:vfb-wallis@dfb.ch)

Liebe Mitglieder des VFB Sektion Wallis

Sommerzeit ist Reisezeit – und so hoffe ich, dass Ihr einen schönen Sommer verbringen konntet und vielleicht hat eine Reise Euch auch in dieser Saison auf die Furka geführt, was mich natürlich sehr freuen würde. Die Sektion Wallis war ebenfalls unterwegs; am 13. Juli fand unsere jährliche Sektionsreise statt.

Insgesamt 25 Mitglieder sind unserer Einladung gefolgt. Wir waren eine bunt durchmischte Gruppe von nah und teils auch von fern, mit kürzerem oder auch längerem Anfahrtsweg. Offiziell gestartet waren wir in Brig, mit Zustiegsmöglichkeiten in Visp und Martigny, so wuchs unsere Gruppe stetig an.

Von Martigny aus ging es mit dem Schmalspuzug der TMR durch das enge Vallée de Trient. Zu Beginn war das Wetter noch etwas regnerisch, doch zum Glück verzogen sich die Wolken rasch und es blieb fast den ganzen Tag über freundlich. In Le Châtelard stiegen wir auf die erste von dreien zur PAC (Parc d'Attractions du Châtelard) gehörende Bahn um. Die historische, von der SBB erbaute Standseilbahn führt nach Les Montuies (ehemaliges Wasserschloss des Kraftwerks). Diese Bahn hat es wirklich in sich: Das Trassee ist teils so steil (bis zu 87 %), dass das Drahtseil an speziellen Masten oben geführt wird, nicht nur wie üblich an im Gleisbett befestigten Stahl-Rollen.

Oben in Les Montuies gab es zuerst eine Pause mit einem erfrischenden Aperitif und der Zeit zum gemeinsamen Plaudern. Die Kinder entdeckten rasch eine Hüpfburg nebenan, und damit war das Kinderprogramm auch schon gegeben.

Nach diesem Zwischenstopp hiess es, auf die Feldbahn mit einer Spurweite von nur 600 mm umzusteigen. Deren Verlauf führt entlang der abschüssigen Felsen bis zum letzten Umsteigepunkt am Fusse der Staumauer (Pied du Barrage). In lustigen, halboffenen Waggons tuckerten wir so gemütlich zu dieser dritten Zugangsbahn, einem modernen Minifunic, der uns durch Überwinden von etwa 140 Höhenmetern zur Krone der Staumauer des Lac d'Emosson brachte.

Oben staunten wir über die riesige Staumauer und den Stausee, der uns wenig gefüllt vorkam. Sodann begaben wir uns ins grosse Restaurant und freuten uns an einem üppigen Mittagessen mit drei Gängen. Gestärkt blieb am Nachmittag genug Zeit, um die Staumauer, ei-

nen Teil des Rundweges um den See oder einfach das imposante Bergpanorama zu geniessen. Die Zeit verging schnell, und mit vielen neuen Eindrücken hiess es, bereits wieder den Heimweg anzutreten. Wir behalten die Sektionsreise 2025 in bester Erinnerung und danken Andrea Andenmatten herzlich für die Organisation.

Dies ist bereits die letzte Ausgabe dieses Heftes für das Jahr 2025. So möchte ich mich ganz herzlich bei Euch allen bedanken. Danke für die Unterstützung der DFB, danke für Eure Treue zu unserer Sektion und unserer einmaligen historischen Bahn. Ganz herzlichen Dank auch allen aus unserer Sektion, die sich mit Herzblut für die DFB einsetzen.

Es grüsst Euch im Namen des ganzen Vorstandes  
Beat Herzog, Präsident des VFB Wallis

Foto von  
Beat Herzog:  
Staumauer und  
Lac d'Emosson

Foto von  
Andrea Andenmatten:  
Unsere Reisegruppe  
am 13. Juli, beim Lac  
d'Emosson





## Zürich-Schaffhausen-Glarus

VFB-Sektion Zürich-Schaffhausen-Glarus, [vfb-zuerich@dfb.ch](mailto:vfb-zuerich@dfb.ch)

### AGENDA

Mi. 19. Nov. – So. 23. Nov.	Winti-Mäss	M. Schmid	079 746 42 26
So. 8. Februar 2026	Treberwurstessen in Dachsen	R. Minder	079 308 76 17
19. – 23. April 2026	Reise Faszinierende Toscana	R. Minder	079 308 76 17
Sa. 30. Mai 2026, 14.00 Uhr	HV in Bassersdorf	Chr. Portmann	079 702 84 56
22. – 26. Juni 2026	Reise Tirol mit der Eisenbahn	R. Minder	079 308 76 17

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*

Unsere Sektion konnte an zwei Bauwochen ihren Beitrag zum Unterhalt der DFB leisten. In der BW 39 vom 22. Bis 27. September erlebten die 5 Mitarbeiter durchgezogenes Wetter – auch Schnee war dabei und so konnten nicht alle geplanten Arbeiten durchgeführt werden. Erneut durften sich die Mannschaften an gespendetem Gemüse, Salat und Obst erfreuen.

Unsere Vereinsausflüge, welche wir gemeinsam mit dem SERV-Winterthur veranstalten, führten uns am 21. August 2025 ins Schiefertafelmuseum in Elm, wo sämtliche Werkzeuge, Gerätschaften und Maschinen, die es zur Herstellung von Schreibtäfelchen brauchte, zu bestaunen waren. Kompetent wurde uns dieses ehemalige Handwerk vorgeführt. Ein gemütliches Mittagessen rundete den interessanten Ausflug ab. Der 13. Oktober 2025 führte uns ins Tessin auf den wunderschönen Monte Generoso mit herrlicher Aussicht und einem feinen Mittagessen.

Natürlich trafen wir uns auch jeden zweiten Mittwoch zum gemütlichen Stamm. Da im Dezember kein Treffen ist, findet unser nächster Stamm am Mittwoch, 14. Januar 2026 im Restaurant Werdgut in Zürich statt. Alle sind herzlich willkommen in unserer gemütlichen Runde.

Am 17. Oktober 2025 fand unser traditioneller Jahresanlass für aktive und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter statt. Erstmals war das Helferinnen- und Helferessen am Mittag. Nach dem gemütlichen Apéro konnten wir uns am Salatbuffet bedienen. Nach der Bouillon mit Cherry konnten wir uns am warmen Buffet mit Roastbeef, Kalbsbraten,

Lamm-Gigot, Poulet, Schweinebraten, Beinschinken mit Sauce Béarnaise und Jus, sowie Kartoffelgratin und zwei Sorten Gemüse verköstigen. Das Dessert mit Schokolademousse und Fruchtsalat rundete das feine, gemütliche Beisammensein ab. Noch immer übersteigen die Austritte die Eintritte in unserer Sektion. Leider konnte ich bisher noch keine Nachtessen am Stamm offerieren – es gilt aber immer noch: Mitglieder unserer Sektion, welche neue Mitglieder und/oder freiwillige Helfer bringen, sind zu einem Nachtessen am Stamm eingeladen.

Wir suchen Kolleginnen und Kollegen für den Vorstand unserer Sektion. Das Ressort «Tagesreisen/Events» ist zur Zeit vakant und das «Vizepräsidium/Mitglieder» muss leider auch neu besetzt werden. Interessentinnen und Interessenten melden sich bitte bei mir ([christoph.portmann@dfb.ch](mailto:christoph.portmann@dfb.ch) oder 079 702 84 56). Gerne gebe ich Auskunft über unsere Tätigkeiten und freue mich auf jede Meldung.

### Bauwoche 33 (11. – 16. August 2025)

Von *Bruno Willi, Bauleiter und Andi Brunner, Redaktor*

Für die Bauwoche 33 haben sich zwölf (Rekordbeteiligung!) arbeitswillige Helfer in Realp eingefunden. Von Montag bis Mittwoch waren zwei Arbeiter bei den Gunitierarbeiten im Scheiteltunnel beschäftigt. Und das bei kühlen Temperaturen und einer hohen Staubbelastung, welche beim Aufspritzen des Betons entsteht. Die restlichen Kameraden halfen am Mittwochnachmittag, das abgeprallte und überflüssige Material aus dem Tunnel zu schaffen. Das gebrauchte Werkzeug und der Wagen mussten danach gründlich gereinigt werden. Eine andere Gruppe packte beim bergseitigen Portal des

Fotos von H.P. Meier:  
Gunitierarbeiten im  
Scheiteltunnel

Vegetationsarbeiten

Foto von Andi Brunner:  
Das Blaue Haus mit  
dem (restlichen)  
Rhonegletscher





Kehrtunnels an der neuen Leitung für die BLA tatkräftig mit. Am Donnerstag und Freitag wurde für die Bankettversicherung die talseitige Mauerkrone aufgemauert. Diese ist notwendig für den späteren Totalumbau des Gleises. Die Wasserfassung Tiefenbach wurde von einem fachkundigen Arbeiter instand gestellt und abgedichtet. Andere Teilnehmer haben Unkraut im Gleisbereich entfernt und Gras gemäht. Vegetationsarbeiten sind wichtig, um das Gesamtbild unserer Dampfbahn zu verschönern.

Zu jeder Bauwoche gehört natürlich ein gemeinsames, gemütliches Abendessen: Im Restaurant in Zumdorf wurden Erfahrungen ausgetauscht und die Kameradschaft gepflegt. Eine gelungene Bauwoche mit zufriedenen Teilnehmern ging am Samstag zu Ende. Vielen Dank an Bruno Willi für die perfekte Organisation.

### **Besuch im Blauen Haus in Gletsch**

*Von Andi Brunner, Redaktor*

Anlässlich des Festanlasses „Historisches Gletsch“ besuchten wir den Verkehrsknotenpunkt Gletsch. Das Dorf gleicht einer grossen Baustelle: Das riesige Hotel Glacier du Rhône ist eingepackt und wird mit Unterstützung des Kantons Wallis in Stand gestellt. Der Turm der alten anglikanischen Kapelle wird renoviert und das Blaue Haus neben dem DFB-Bahnhof in Etappen saniert. Das Blaue Haus diente dem Hotel Glacier du Rhône einst als Dienstboten-, Fuhrleute- und Versorgehaus. In den oberen Etagen bot es einfache Zimmer an.

Zu Beginn der 2000-er Jahre wurde das Blaue Haus von der DFB gekauft und als Übernachtungsmöglichkeit genutzt. Nach Fertigstellung der Bahnstrecke stand das Haus leer und drohte zu verfallen. Im August 2015 erhielt das Blaue Haus mit Walter Benz, dem ehemaligen Präsidenten der VFB Sektion Aarau und Stiftungsrat für die Stiftung Furka-Bergstrecke, einen neuen Besitzer. Er verhinderte den weiteren Verfall des Hauses, indem er einen neuen Dachstuhl errichten liess und die Fenster und Fensterläden sowie die Brüstungen ersetzte. In der Folge kam es zur Gründung der Stiftung historisches Gletsch und zum Übertrag des Blauen Hauses in diese Stiftung. Diese hat zum Zweck, alles zu unterstützen, was Gletsch erhält und belebt. Informationen finden sich auf [www.stiftung-historisches-gletsch.ch](http://www.stiftung-historisches-gletsch.ch). Spenden aller Art sind natürlich hochwillkommen. Wir hoffen, dass die weiteren Sanierungen auch dank grosszügigen Spenden gelingen werden.



## **Norddeutschland**

**VFB-Sektion Norddeutschland, Michael Appelt, Ulmensteig 2, DE-14558 Nuthetal, [vfb-norddeutschland@dfb.ch](mailto:vfb-norddeutschland@dfb.ch)**

### **Nachruf für Bertram Schröter**

Wir haben erst spät erfahren, dass Bertram Schröter am 25. Februar 2025 von uns gegangen ist. Mit tiefer Trauer nehmen wir Abschied von Bertram, geboren am 22. April 1928. Bertram Schröter war nicht nur Gründungsmitglied der Sektion Norddeutschland des Verein Furka-Bergstrecke, sondern auch ein bedeutender Förderer und Unterstützer der Dampfbahn an der Furka.

Sein Engagement für die Gemeinschaft war unvergleichlich. Als einer der „Großen Spender“ setzte er sich unermüdlich für den Erhalt und die Weiterentwicklung unserer gemeinsamen Leidenschaft ein. Seine großzügigen Spenden und sein unerschöpflicher Einsatz für die Dampfbahn AG haben dazu beigetragen, dass viele Projekte verwirklicht werden konnten. Auch sein Einsatz beim Bau und Betrieb der Modulanlage der Sektion und bei den vielen Ausstellungen ist hervorzuheben.

Bertram Schröter wird in unseren Herzen als ein Mann mit Weitblick, Tatkraft und großem Herz weiterleben. Sein Andenken wird uns stets begleiten und sollte als Inspiration für kommende Generationen dienen.

Wir gedenken seiner in Dankbarkeit und tiefem Respekt.

In stiller Trauer die Mitglieder des  
Verein Furka-Bergstrecke Sektion Norddeutschland





## Rhein-Main

VFB-Sektion Rhein-Main, Joachim Ziegler, Kreuzweg 7,  
DE-65719 Hofheim a. Ts., [vfb-rhein-main@dfb.ch](mailto:vfb-rhein-main@dfb.ch)

### Nachruf für Gerd Kroh

Von Joachim Ziegler, Vorsitzender der Sektion Rhein-Main

Am 27. Juli 2025 ist Gerd Kroh im Alter von 89 Jahren verstorben.

Was läßt sich nicht alles anführen und aufzählen, um seine Verdienste zu würdigen! Fronarbeiter bereits in den 80er Jahren. Begeisterter und begeisternder Betreuer unserer Infostände über Jahrzehnte (!) und engagierter Teilnehmer unserer Veranstaltungen.

Gründungsmitglied der Regionalgruppe Rhein-Main und deren Vorsitzender von 1993 bis 2003. Vorstandsmitglied der Sektion Rhein-Main von 2003 bis 2022; in diesem Zeitraum auch Mitglieder- und Adressverwalter mit seiner „Datenbank“ in Form von Karteikarten: oft belächelt, aber absolut zuverlässig.

Sein vielfältiges Engagement und sein unermüdlicher Einsatz für die Furka-Bergstrecke haben unsere Sektion nachhaltig geprägt und ist – mehr denn je – beispielgebend.

Die Sektion Rhein-Main verliert mit Gerd Kroh ein Vorbild. Wir alle verlieren einen hilfsbereiten Vereinskameraden, einige gar einen guten Freund.

So behalten wir Gerd Kroh in dankbarer Erinnerung.



## Rhein-Neckar

VFB-Sektion Rhein-Neckar, [vfb-rhein-neckar@dfb.ch](mailto:vfb-rhein-neckar@dfb.ch)

### Bauwoche der Sektion Rhein-Neckar

Von Christian Weiller

Vom Montag 15.9. – Samstag 20.9.2025 traf sich die Sektion Rhein-Neckar wieder zu ihrer traditionellen Bauwoche mit 18 Männern bei der DFB in Realp. Da im Zuge des Totalumbaus auf der Walliser Seite der Bergstrecke geplant ist, das Gleisbett um 50 Zentimeter zu erhöhen, ist es erforderlich, die talseitigen Stützmauern um 20 Zentimeter zu erhöhen. Der größte Teil der Baugruppe hatte den Auftrag, diese Aufmauerung zwischen Kilometer 47.720 und 47.750 durchzuführen.

Vor Ort war bereits durch vorausgegangene Baugruppen eine Baustelle eingerichtet worden. Zement, Kies, Wasser, Natursteine und eine Mischmaschine waren vorhanden. Die Natursteine befanden sich allerdings in Big-Packs im Wassergraben des Streckenabschnitts und mussten daher von Hand und mit Hilfe eines Rollis (Flacher handbewegter/gezogener Wagen, der auf den Schienen mit kleinen Rädern rollt) zur jeweiligen Einbaustelle gebracht werden.

Bei schönstem Wetter haben wir in der KW 38 die Stützmauer auf einer Länge von ca. 40 Metern erhöht. Unterbrochen wurden diese Arbeiten am Mittwoch-Nachmittag durch einen Einsatz unserer Gruppe im Furka-Scheiteltunnel. Hier war die Aufgabe, das bei der Sicherung des Tunnels durch Gunit nicht an der Decke/Wand haften gebliebene und auf den Boden gefallene Material zu entfernen.

Das abgeprallte und in der Zwischenzeit erhärtete Material lag auf einer Folie, die vor den Spritzbetonarbeiten auf dem Boden und zwischen den Schienen zum Schutz ausgelegt worden waren. Wir haben das Material mit der Spitzhacke gelockert, in die Schaufel des Radladers geschippt sowie die Folie abgezogen. Der Radlager wurde auf dem Tiefgangswagen mit dem Bauzug in den Tunnel gefahren. Sobald die Schaufel gefüllt war, fuhr der Bauzug mit dem Radlader aus dem Tunnel. Der Gunit wurde vom Radlader im Bereich der Station Muttbach abgekippt. Wir haben an diesem Nachmittag sieben Radlader Schaufeln geschafft. Das ist neuer Rekord!

Ein weiteres Team übernahm in Realp Arbeiten wie Streichen oder als Springer. Und ein drittes Team hat von Montag bis Mittwoch im Kehrtunnel 150er Rohre für die zusätzliche Wasserversorgung der Sprinkleranlage zwischen Gletsch und Oberwald verlegt. Dazu mussten für die Halterungen der Rohre Dutzende Löcher in den Fels gebohrt werden. Da der Fels im Tunnel teilweise sehr hart war, ver-



## Schwaben

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

schlossen wir z.B. an einem Tag fünf Hilti Bohrer, an einem anderen nur einen.

Ab Donnerstag war dann wieder Fahrbetrieb und die Teams wurden neu aufgestellt und übernahmen Arbeiten abseits der Gleise: zum Beispiel das Lager in Muttbach aufräumen und Materialien neu platzieren, um Platz für weiteres Material zu schaffen.

Unsere beiden Schlosser zerlegten in dieser Woche verschiedene Drehgestelle, prüften deren Rundlauf und bauten Blattfedern an Waggons aus. Auch haben die beiden mit anderen Helfern versucht, am Tunnel 2 ein Tunneltor einzubauen, was aber nicht ging, da es wegen dem Alter des Tores zu verzogen ist. Hier muss wohl ein neues Tor gebaut werden. Auch bei der Wartung des Kohlekrans halfen sie mit. Bei einem Mini-Brand an der Strecke halfen sie beim Löschen mit. Und dann hatte die Lok 708 am vorletzten Fahrtag der Saison nach der Einfahrt in die erste Zahnstange einen Schaden an der Pleuelstange.

Aber auch das Gesellige kam wie immer nicht zu kurz und nach dem Abendessen um 18:00 Uhr saßen wir entweder noch zusammen oder genossen am Dienstag den Pfälzer Teller mit Bratwurst, Saumagen, Leberknödel, Kartoffelbrei und Sauerkraut. Naja, ein echter Pfälzer Teller war es dann doch nicht, da die Kartoffeln aus dem Alemannischen kamen. Oder wir trafen uns ab 19:30 Uhr bei Astrid im gleichnamigen Astrid's Cafe und tranken dort noch was, erzählten uns etwas und assen Astrids Apfelkuchen auf.

### Aktiv an der Furka und in der Region

Von Bernd Hillemeyr, Präsident und Baugruppenleiter der Sektion Schwaben

### Bauwoche

Von 1. bis 5. September war unsere Sektion mit einer Baugruppe an der Furka und dort an verschiedenen Baustellen aktiv. Von Montag bis Mittwoch standen Gunit-Arbeiten im Scheiteltunnel auf unserem Bauprogramm. Neben der Mithilfe bei den eigentlichen Arbeiten galt es, die Fahrzeuge schnellstmöglich zu reinigen, Kompressor und Stromaggregat zu betanken und am Mittwochnachmittag den Abprall aus dem Tunnel zu beseitigen. Dabei mussten 12 Tonnen Material per Hand geladen und abtransportiert werden.

Im Bereich des Schotterlagerplatzes wurde die neue Wasserzuleitung für die Sprinkleranlage verlegt. Es war dabei sehr hilfreich, dass wir einen zusätzlichen Baggerfahrer in unserer Baugruppe hatten. Oberhalb Gletsch musste der Wassergraben entlang des Gleises gereinigt werden. Hier hatte sich im Laufe der Zeit viel Material angesammelt und den Abfluss behindert.

Im Vorfeld des Totalumbaus galt es, die Stützmauer zu erhöhen, damit in Zukunft das Schotterbett eine Mindestdicke von 40 cm aufweist. Hierzu haben wir mit groben Natursteinen eine Aufmauerung erstellt. Die Arbeiten fanden unter Begleitung eines Sicherheitswärters statt, da neben den Fahrplanzügen auch der Sonderzug mit der neuen HG 4/4 708 an unserer Baustelle vorbeifuhr. Leider hat uns am Freitag das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht. Da die ersten Prognosen noch relativ gut waren, ging es am Morgen zur Baustelle. Aber kaum dort angekommen, setzte Regen ein, der dann leider immer heftiger wurde. Da unter diesen Umständen keine Maurerarbeiten möglich waren, wurde die Baustelle geräumt.

Fotos von  
Christian Weiller:  
Das Team Aufmauerung der Sektion Rhein-Neckar...  
...und das Team Scheiteltunnel

Foto von  
Bernd Hillemeyr:  
Abtransport von Rückprall aus dem Scheiteltunnel

Foto von Martin Jopke:  
Verlegung der Wasserleitung





Trotz des verregneten Freitags konnten wir wieder eine tolle Leistung erbringen und die Verantwortlichen der Bauabteilung waren mit unserer Arbeit rundum zufrieden.

### Märklintage

Vom 19. bis 21. September 2025 fanden in Göppingen wieder die bekannten Märklintage zusammen mit der Internationalen Modellbahnausstellung statt. In den 3 Tagen wurde die Veranstaltung, die sich über mehrere Bereiche in Göppingen verteilte, von Zehntausenden Eisenbahnfans aus der ganzen Welt besucht.

Höhepunkte der Veranstaltung waren sicher die Lokparade am Bahnhof, der Gang durch die Produktion bei Märklin, die Modellbahnausstellung mit über 130 Ausstellern aus der Branche und die Schauanlagen von Vereinen. Die einmalige Kombination der Modellbahn mit ihrem großen Vorbild macht die Veranstaltung zu einem ganz besonderen Ereignis.

Zusammen mit den Kollegen aus Stuttgart waren wir mit unserem Infostand auf dem Gelände der Firma Leonhard Weiss, einer großen Gleisbaufirma, vertreten. Auch an den Sprachen der Besucher an unserem Stand konnte man den weiten Einzugsbereich erkennen, und wir waren froh, Informationsmaterial auch in Französisch und in Englisch bereit zu haben.

### Schmalspur-Expo

Vom 3. bis 5. Oktober fand in Ochsenhausen die jährliche Schmalspur-Expo der Arbeitsgemeinschaft Schmalspur e.V. statt. Die Arbeitsgemeinschaft erstreckt sich über den weiten Bereich der Schmalspur, vom engagierten Modellbauer bis zur echten schmalspurigen Bahn, von der fast primitiven Feldbahn bis zum modernen Eisenbahnunternehmen mit öffentlichem Verkehr.

Zusammen mit der Hauptversammlung findet jedes Jahr eine Schmalspur-Expo statt, an der sich die Teilnehmer mit ihren Themen präsentieren können. Veranstaltungsort ist in der Regel eine schmalspurige Bahn.

In diesem Jahr war das Öchsle, die bekannte Museumsbahn in Oberschwaben, der Gastgeber für die Veranstaltung. In der Kapfhalle in Ochsenhausen und am Güterschuppen am Bahnhof waren Anlagen zum Thema Schmalspur zu bestaunen, konnten Zubehör und Literatur erworben werden, und verschiedene Schmalspurbahnen informierten über ihre Aktivitäten.

Wir als Sektion Schwaben haben dabei die Dampfbahn Furka-Bergstrecke vertreten und die Besucher an unserem Infostand über unsere Bahn informiert.

### 1. Engagementmesse Ulm/Neu-Ulm

Unsere Sektion ist seit Jahren im engen Kontakt mit den Freiwilligenorganisationen der Städte Ulm und Neu-Ulm. Wir waren auch schon bei früheren Freiwilligenmessen mit unserem Infostand dabei und warben dabei gezielt für die aktive Mitarbeit.

Am 11. Oktober fand nun zum ersten Mal eine gemeinsame Engagementmesse der beiden Städte statt. In der Donauhalle präsentierten sich rund hundert Organisationen rund um das Ehrenamt. Ein interessantes Rahmenprogramm vervollständigte die Messe. Mit unserer Furka-Bergstrecke haben wir uns schon von den anderen Ausstellern abgehoben. Aber von den Veranstaltern wird dies auch geschätzt, um die große Bandbreite des Ehrenamts zu zeigen. So konnten wir sehr interessante Gespräche mit Besuchern sowie Besucherinnen führen und wir sind zuversichtlich, dass daraus auch eine aktive Mitarbeit wird.

### Internetauftritt

Unser Internetauftritt wird laufend gepflegt und mit aktuellen Informationen versehen. So finden sie dort auch die Berichte unserer genannten Aktivitäten mit vielen Bildern. Besuchen Sie uns unter [www.dfb.ch/schwaben](http://www.dfb.ch/schwaben)

### Jahresabschluss

Am 4. Dezember findet in der ESC-Gaststätte in Ulm-Söflingen unser traditionelles Weihnachtsessen statt. Es würde uns freuen, wenn sie mit uns das Jahr in gemütlicher Runde ausklingen lassen würden.

Foto von Gabriel Hartlieb:  
Der Sektionspräsident an der Schmalspurexpo

Foto von Bernd Hillemeier:  
An den Märklintagen





Das Foto unserer Rubrik Furka historisch zeigt die Motordraisine Xmh 3962 mit einem Vorstellwagen vor dem Portal des Furka-Scheiteltunnels in Muttbach. Die Aufnahme hat Reinhard Störiko-Pasker im September 1993 gemacht. Damals fanden erste Fahrten durch den Tunnel statt, in dem noch heute umfangreiche Sanierungsarbeiten nötig sind. Die Draisine konnte 1988 von der Brünig Bahn übernommen werden. Sie

wurde als leichter Bauzug und zur Versorgung von Baustellen eingesetzt. 1997 wurde das Fahrzeug nach einem Unfallschaden abgebrochen. Mit historischen Fotos schaut Dampf an der Furka zurück auf die Pionierzeit der DFB. Es ist immer wieder eindrücklich, zu sehen, wie viel geleistet und erreicht wurde. Haben auch Sie solche Fotos? Die Redaktion freut sich über Einsendungen an [dadf.redaktion@dfb.ch](mailto:dadf.redaktion@dfb.ch) (jw)

## Impressum:

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

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

Redaktionskommission:  
Leiter: Julian Witschi,  
Tel. +41 79 399 04 86, [julian.witschi@dfb.ch](mailto:julian.witschi@dfb.ch)  
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,  
[philipp.kraehenmann@dfb.ch](mailto:philipp.kraehenmann@dfb.ch)

Andreas Huwiler, Dampflokfreunde  
Furka-Bergstrecke, [andreas.huwiler@dfb.ch](mailto:andreas.huwiler@dfb.ch)  
Andreas KleeB, Stiftung Furka-Bergstrecke  
[andreas.kleeB@dfb.ch](mailto:andreas.kleeB@dfb.ch)  
Traductions: Section Romandie ALSF/VFB  
Ständiger Mitarbeiter: Ruedi Traub

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

Herstellung, Druck:  
merkur medien ag  
Gaswerkstrasse 56  
CH-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](mailto:sekretariat@dfb.ch)

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

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

Abonnement:  
CHF 35.–/Jahr für Nichtmitglieder

Inserattarife:  
Auf Anfrage

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

# EINWEIHUNG



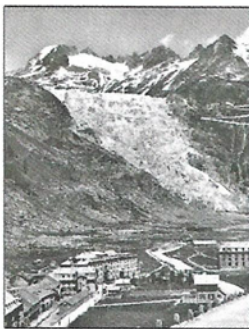
## DER FURKA-OBERALP-BAHN

3. JULI 1926



### STRECKENERÖFFNUNG.

Gletsch (Glacier du Rhône) – Disentis  
via Andermatt.



RHONE.



03. – 05. JULI 2026

- ❖ Feier in Realp (Urseren)
- ❖ Umfassendste Ausstellung
- ❖ Exklusivste Extrafahrten
- ❖ Weitere Info folgt auf [dfb.ch](http://dfb.ch)



RHEIN.

# FURKA · OBERALP · BAHN

## FESTANLASS

03.-05. JULI 2026  
SCHWEIZ