



dampf an der furka



100 Jahre seit
Eröffnung
der Furka-
Oberalp-Bahn

5



Furka-
Dampfbahn
Community



9

Legate für
die Furka-
Bergstrecke



10



Den Furka-
Scheiteltunnel
erhalten

12



Studie zum
Benzin-
triebswagen

22



Revision der
HG 3/4 Nr. 1

17



Foto Sammlung SFB:
Gunitierarbeiten im
Scheiteltunnel

Collection de
photos SFB :
Travaux de gunitage
dans le tunnel de
faîte.

Editorial

Von Julian Witschi, Redaktionsleiter

Vor 100 Jahren ist der erste Zug über die ganze Furka-Bergstrecke gefahren. Am 3. Juli 1926 konnte die Furka-Oberalp-Bahn die Strecke von Gletsch via Andermatt und Oberalppass nach Disentis eröffnen. Das wird gefeiert mit Festivitäten genau 100 Jahre danach vom 3. bis 5. Juli 2026. Auf den folgenden Seiten stellen wir das Festprogramm und die Geschichte der Furkabahn vor.

Ein Sorgenkind der Furkabahn war stets der Furka-Scheiteltunnel. Schon der Bau musste nach einem Fehlversuch neu gestartet werden, die Kosten liefen aus dem Ruder. Der Scheiteltunnel ging zwar vor 100 Jahren in Betrieb. Er ist aber kein fertiges Bauwerk, sondern ein lebendiges System. Er muss gepflegt, überwacht und immer wieder neu gesichert werden, wie der Stiftungsratspräsident in diesem Heft erläutert.

Mit der Eröffnung der ganzen Furka-Bergstrecke änderte sich die Situation von Gletsch als Hotelsiedlung. Die Hotels am Rhonegletscher seien aber stets Passantenunterkünfte gewesen, sagt Mark Andreas Seiler von der berühmten Walliser Hoteliersfamilie im Gespräch mit dem Dampf an der Furka. Wir berichten auch über die Aktivitäten in den Sektionen, über die Revision der Lok 1 und die neuen Abklärungen für die Zukunft des Benzintriebwagens.

Entschuldigen möchten wir uns für die stark verspätete Auslieferung des letzten Dampf an der Furka. Bei der Datenaufbereitung für die Deckblätter mit den Mitgliederrechnungen des VFB kam es zu grossen technischen Problemen. Leider nicht zum ersten Mal. Die Redaktion will diese von ihr nicht beeinflussbaren Probleme nun definitiv ausschliessen können, ansonsten wird der Versand der Mitgliederrechnungen separat erfolgen müssen. Wir wünschen eine spannende Lektüre beim neuesten Heft.

Le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka entame son jubilé : il y a 100 ans, la Furka-Oberalp-Bahn était achevée et la ligne reliant Gletsch à Realp via le tunnel de faîte était inaugurée. Cela s'est produit 12 ans après l'ouverture de la ligne reliant Brigue à Gletsch. Dans ce numéro, nous vous donnons un aperçu des festivités prévues du 3 au 5 juillet 2026. La fondation met également l'accent sur la rénovation du tunnel de faîte de la Furka.

Les présidents de la DFB SA et de l'association ALSF reviennent sur l'année écoulée et se penchent sur les défis à venir. La recherche de membres et de collaborateurs bénévoles est de plus en plus difficile. Un comité a donc lancé le projet « Quo vadis ALSF ? ». L'évolution du climat est de plus en plus évidente, comme le montre notre reportage sur le déneigement à la Furka. Les nombreuses activités des sections de l'ASLF sont également impressionnantes.

Au milieu du magazine, vous trouverez une double page consacrée à la boutique DFB et aux offres actuelles. Au dos, les lectrices et lecteurs trouveront comme d'habitude dans le numéro 1 un poster à détacher. La photo de Livio Caduff montre un défilé de trois locomotives à vapeur à Gletsch.

Vous aussi, vous avez de belles photos de notre train à vapeur ? La rédaction et les archives (archiv@dfb.ch) seraient très heureuses et reconnaissantes de recevoir vos envois. Les contributions sur les réseaux sociaux sont également les bienvenues, car elles aident le train à vapeur à toucher un public plus jeune, par exemple sur Instagram via #furkadampf. Je vous souhaite une lecture passionnante de notre dernier produit imprimé, qui propose un large éventail de sujets et des reportages approfondis.

Titelbild von
Beat Moser:
Die HG 3/4 Nr. 9
verlässt den Furka-
Scheiteltunnel.

Photo de couverture
de Beat Moser:
La HG 3/4 n° 9 quitte
le tunnel de faîte.

Redaktionsschluss

Ausgabe 3/2026 24.07.2026

Ausgabe 4/2026 09.10.2026

Erscheint Anfang
September
Erscheint Mitte
November

Ausgabe 1/2027 08.01.2027

Ausgabe 2/2027 23.04.2027

Erscheint Mitte
Februar
Erscheint Anfang
Juni



Schwieriger Start

100 Jahre seit Eröffnung der Furka-Oberalp-Bahn

Redigiert mit Material der MGBahn und des Historischen Lexikons

Am 3. Juli 1926 feierte die Furka-Oberalp-Bahn (FO) die Eröffnung der Gesamtstrecke. Die enormen Schwierigkeiten beim Bahnbau – vor allem an der Furka – waren damit überwunden.

Begonnen hat die Geschichte der roten Bahn, deren Anblick das Herz jeden Eisenbahnerfreundes höherschlagen lässt, unrühmlich: So schreibt es die Nachfolgegesellschaft der Furka-Oberalp-Bahn (FO), die Matterhorn Gotthard Bahn in ihrer Chronik.

Kaum gegründet im Jahr 1911, war die erste Furkabahn-Gesellschaft, die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD), in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Die Teilstrecke von Brig nach Gletsch konnte am 30. Juni 1914 zwar noch eröffnet werden, doch 1916 mussten die Bauarbeiten an der weiteren Strecke bis nach Disentis eingestellt werden. Die mehrheitlich französischen Investoren drehten den Geldhahn zu.

Schon beim Bau des 1874 Meter langen Furka-Scheiteltunnels war es zu Schwierigkeiten und Mehrkosten gekommen. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges liess

dann die Passagierzahlen einbrechen und Bauarbeiter mussten an die Front.

1923 ging die BFD in Konkurs. Eine Interessengruppe unter der Federführung der damaligen Visp-Zermatt-Bahn übernahm schliesslich, unterstützt durch Bundesgelder, die Rettung und Fertigstellung der Bahn.

Für 1,75 Millionen Franken konnte 1925 die in Brig neu gegründete FO die Anlagen und das Rollmaterial übernehmen. Darunter waren zehn Dampflokomotiven vom Typ HG 3/4. So ging die FO vergleichsweise spät als Dampfbahn in Betrieb, während zu dieser Zeit die meisten anderen neugegründeten Bahngesellschaften auf Elektrotraktion setzten.

So konnte die Gesamtstrecke der neu gegründeten Furka-Oberalp-Bahn (FO) von Brig nach Disentis am 3. Juli 1926 offiziell eröffnet werden. Die 97 Kilometer lange Strecke umfasste neun Abschnitte mit Zahnstangen, die nach dem System Carl Roman Abts gebaut wurden.

Mit dem Bau der Meterspurstrecke von Brig nach Visp wurden durchgehende Züge von Zermatt bis nach Disentis und weiter auf das Netz der Rhätischen Bahn möglich. 1930 fuhr der erste Glacier Express von Zermatt nach St. Moritz. Er wurde einer der weltweit bekanntesten touristischen Züge.

Im Zweiten Weltkrieg wurde die FO vorab aus strategischen Gründen und wegen Kohlemangels elektrifiziert. 1961 übernahm sie die Schöllenenbahn. 1982 wurde der Furka-Basistunnel eröffnet und damit der ganzjährige Betrieb auf dem FO-Netz sowie der Autoverlad Furka ermöglicht. Die nur im Sommer befahrbare Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp wurde stillgelegt. Diese Geschichte schreibt seither die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) als dritte Furkabahngesellschaft weiter. Die FO ging 2003 zusammen mit der Zermatt-Bahn (BVZ) in der MGBahn auf.



Foto von Julian Witschi:
Die Lok «FO 4» trägt weiterhin das Kürzel der vor hundert Jahren gegründeten Bahn.

100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn

Erlebe Geschichte in Bewegung

Von Philipp Krähenmann, Verantwortlicher Kommunikation VFB

Die Furka-Oberalp-Bahn feiert ihr 100-jähriges Bestehen mit einem besonderen Festwochenende vom 3. bis 5. Juli. In Realp und Gletsch erwartet Besucherinnen und Besucher ein abwechslungsreiches Programm mit historischen Loks, faszinierender Technik und interessanten Begegnungen.

Ein Jahrhundert Bahngeschichte wird gefeiert: Die Furka-Oberalp-Bahn blickt auf 100 Jahre zurück und lädt zu einem einzigartigen Jubiläumswochenende ein. Vom 3. bis 5. Juli 2026 verwandeln sich die Festorte Realp und Gletsch in Treffpunkte für Eisenbahnfreunde und Geschichtsinteressierte.

Im Mittelpunkt der Feierlichkeiten stehen historische Dampf- und Elektroloks auf der legendären Strecke der Furka-Oberalp-Bahn. Sie zeigen eindrucksvoll, wie Reisen in vergangenen Zeiten erlebt wurde. Die Fahrten durch die eindrucksvolle Alpenlandschaft machen Geschichte lebendig.

Das Detailprogramm der drei Tage

Am Freitag, 3. Juli fährt ein Sonderzug von Brig nach Realp mit Wechsel von Elektro auf Dampf. Abends erfolgt die Rückfahrt mit historischem Zugmaterial.

Am Samstag, 4. Juli fährt ein Dampfzug von Realp nach Andermatt. Es gibt Extradfahrten zur Furka und nach Disentis. Zudem öffnet der Betrieb seine Tore.

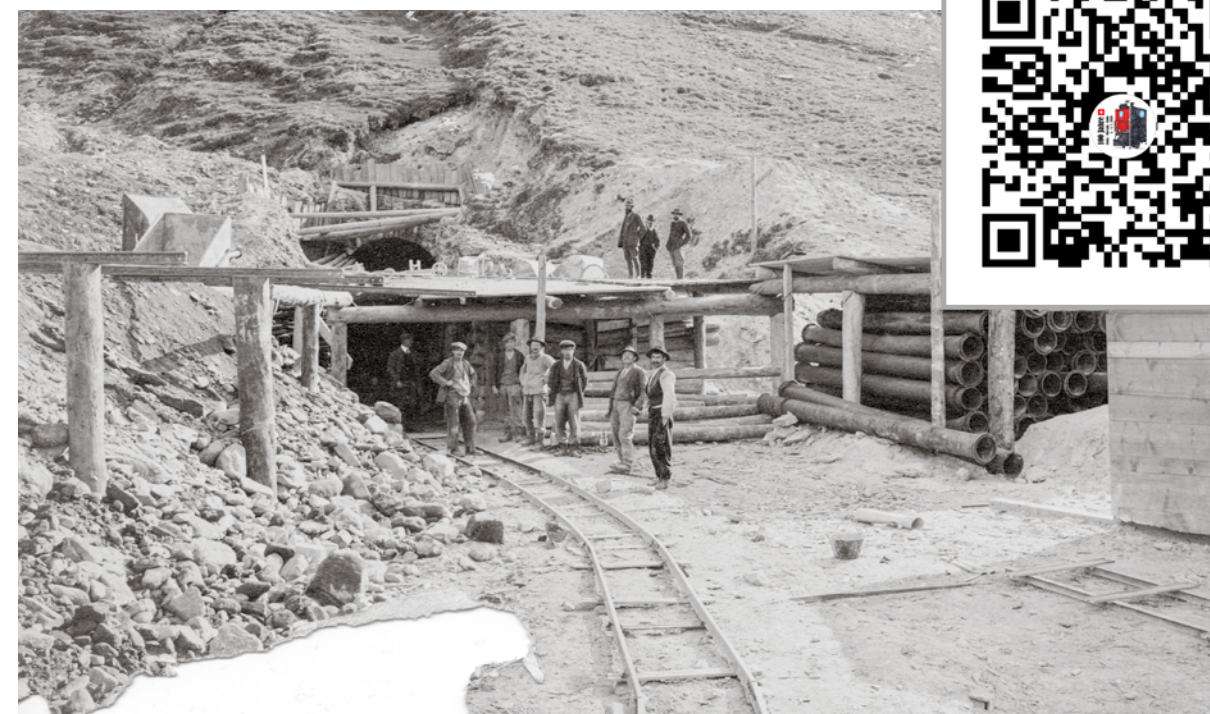
Am Sonntag, 5. Juli fährt ein Extrazug ab Disentis mit Lokwechsel in Andermatt und eine Fahrt über Realp zur Furka und zurück.

Technik und Begegnungen im Mittelpunkt

Auch Technikbegeisterte kommen auf ihre Kosten. Mechanik und Präzision können aus nächster Nähe bestaunt werden. Die traditionsreiche Ingenieurskunst der Bahn wird erlebbar und zeigt, mit welcher Leidenschaft diese Maschinen bis heute erhalten werden.

Neben den Fahrten steht das Miteinander im Zentrum des Jubiläums. Die Besucherinnen und Besucher des Festes treffen auf Bahnfreunde, Mitarbeitende, und Partner, tauschen Erinnerungen aus und feiern gemeinsam die Geschichte einer Bahnlinie, die Generationen geprägt hat.

Das Jubiläum der Furka-Oberalp-Bahn wird so zu einer Reise durch Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Schweizer Bahnkultur.



Der Furka-Tunnel 1912 im Bau.



Erfahre mehr über das Fest.



Les 100 ans du chemin de fer Furka-Oberalp

Vivez l'histoire en mouvement

Par Philipp Krähenmann, responsable de la communication à l'ALSF, traduit par Jean-Jacques Oltramare.

Le train Furka-Oberalp célèbre son centenaire avec un week-end festif exceptionnel du 3 au 5 juillet. A Realp et à Gletsch, un programme varié attend les visiteurs, avec des locomotives historiques, une technologie fascinante et des rencontres intéressantes.

Un siècle d'histoire ferroviaire est à l'honneur : le train Furka-Oberalp célèbre ses 100 ans et vous invite à un week-end anniversaire unique. Du 3 au 5 juillet 2026, les sites festifs de Realp et de Gletsch se transformeront en lieux de rencontre pour les passionnés de chemins de fer et les férus d'histoire. Les locomotives à vapeur et électriques historiques circulant sur la ligne légendaire du train Furka-Oberalp seront au cœur des festivités. Elles illustrent de manière impressionnante comment on voyageait autrefois. Les trajets à travers le paysage alpin spectaculaire font revivre l'histoire.

Le programme détaillé des trois jours

Le vendredi 3 juillet, un train spécial circule de Brig à Realp, avec un changement de mode de traction (de l'électricité à la vapeur). Le retour s'effectue le soir avec du matériel roulant historique.

Le samedi 4 juillet, un train à vapeur circule de Realp à Andermatt. Des trajets supplémentaires sont prévus vers la Furka et Disentis. De plus, l'entreprise ouvre ses portes au public.

Le dimanche 5 juillet, un train spécial part de Disentis avec un changement de locomotive à Andermatt et effectue un trajet via Realp jusqu'à la Furka et retour.

La technique et les rencontres au cœur de l'événement

Les passionnés de technique y trouveront également leur compte. La mécanique et la précision peuvent être admirées de près. L'art de l'ingénierie ferroviaire, riche en traditions, prend vie et montre avec quelle passion ces machines sont entretenues encore aujourd'hui.

Outre les trajets, la convivialité est au cœur de cet anniversaire. Les visiteurs de la fête rencontrent des passionnés de chemins de fer, des collaborateurs et des partenaires, échangent des souvenirs et célèbrent ensemble l'histoire d'une ligne ferroviaire qui a marqué des générations. L'anniversaire du train Furka-Oberalp devient ainsi un voyage à travers le passé, le présent et l'avenir de la culture ferroviaire suisse.



Nachruf Albin Frey

(13.06.1952 – 09.01.2026)

Mit Betroffenheit haben wir erfahren, dass Albin (Binu) Frey am 09. Januar 2026 im Alter von 73 Jahren von uns gegangen ist.

Albin trat im Jahr 2016 kurz vor seiner Pensionierung bei den SBB bei der DFB als Fahrdienstleiter und Fahrdienstexperte ein. Über lange Jahre war Albin der Inbegriff von Fachwissen und grossem Engagement für die DFB, sein Netzwerk hat uns immer wieder geholfen in schwierigen Situationen eine Lösung zu finden.

Mit Binu habe ich unzählige Stunden beim Erarbeiten von Unterlagen und Dokumenten verbracht. Seine Art und Weise werde ich vermissen. Bei einem guten Apéro konnten wir uns austauschen und geniessen. Viele Ideen haben wir so entwickelt und zum grossen Teil konnten wir diese auch umsetzen: seien es Formulare, die uns die Arbeit im FdI Büro erleichterten, oder auch Fahrpläne erarbeiten. In guter Erinnerung bleibt mir das Anbringen der gelben Fahrpläne. Auf dem Furkapass war das meistens mit dem Aufstellen des Wegweisers der Wanderwege verbunden, denn da daran wurde unser Fahrplan

befestigt, oft geschah dies noch bei Schnee und eisiger Kälte. So könnten viele DFB-KollegInnen «Müsterchen» erzählen.

Mit Albin verlieren wir einen aussergewöhnlich lieben Menschen, einen treuen Freund und einen sehr geschätzten Kameraden. Albin war ein Mensch, der kein Dankeschön erwartete. Er tat einfach das, was zu tun war – still, zuverlässig und mit grossem Verantwortungsbewusstsein. Gerade deshalb war er ein so wichtiger Teil der Betriebsabteilung und aus unserer Sicht kaum ersetzbar.

Für mich persönlich ist dieser Abschied besonders schwer. Binu war ein sehr guter Freund, mit dem ich bereits während der SBB-Zeit einige Jahrzehnte zusammengearbeitet habe. Binu war einer von den Menschen, auf die man sich jederzeit verlassen konnte. Sein Verlust tut mir weh. Es ist schwer zu akzeptieren, dass er nicht mehr unter uns ist.

Lasst uns Albin in liebevoller Erinnerung behalten und ihm von Herzen danken – für alles, was er für uns, für die DFB und für die Freundschaft, die er uns geschenkt hat. Binu du fehlst uns an allen Ecken!

Thomas Piller



100 JAHRE

♦ ♦ ♦ FURKA-OBERALP-BAHN ♦ ♦ ♦

Erlebe Geschichte in Bewegung



3. bis 5. Juli 2026

Erfahre mehr



Zwei Festplätze
Ein Erlebnis

Realp & Gletsch





Freue dich auf ein besonderes Jubiläumswochenende - voller Dampf, Geschichte und Begegnungen



Jubiläumsfest Realp/Gletsch

Ein besonderes Festwochenende zum Jubiläum



Historischer Dampfbetrieb

Originale Dampflokomotiven auf der Bergstrecke im Einsatz



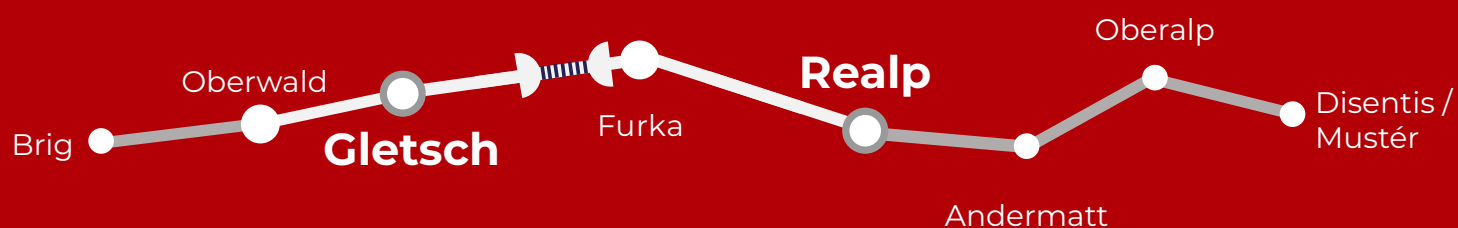
Technik + Handwerk hautnah

Dampf, Mechanik und Präzision aus nächster Nähe erleben



Begegnungen + Gemeinschaft

Treffe Bahnfreunde, Gäste und Partner



Furka-Dampfbahn Community

Ohne Marketing von Verein und DFB AG kein Erfolg

Von Beat Scheuter, Präsident VFB, Mitglieder Marketing Team VFB

Ein neues Marketingteam VFB will die Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung des Vereins Furka-Bergstrecke verbessern. Dazu wurde ein Konzept erarbeitet.

Bereits an der zweiten ZV-Sitzung nach der Delegiertenversammlung 2025 wurde ein Marketingteam zusammengestellt mit Peter Lerch, Philipp Krähenmann, Cor Jansen und dem ZV-Präsidenten. Zuerst machte es eine Auslegeordnung der notwendigen Aufgaben, um den zunehmenden Mitgliederschwund in den Griff zu bekommen. Parallel dazu wurden im Verwaltungsrat die Weichen gestellt und im November 2025 der Auftrag mit entsprechendem Budget ans Marketing der SOB erteilt.

Die zentralen Punkte der Marketingstrategie

Kurzfristige Ziele: Mitgliederschwund stoppen durch Mitgliederwerbekonzept. Digitale Sichtbarkeit stark erhöhen. Erste Plakattafeln an Passstrassen, Zufahrtsstrassen und grossen Hotels platzieren. Verein an der Strecke und den DFB-Bahnhöfen sichtbar machen. Einfache Kommunikation in den Zügen mit Kleinplakaten inkl. QR-Code, um einfach und schnell Mitglied zu werden.

Mittelfristige Ziele: Mitgliederzahl auf mind. 6'000 steigern. Durchschnittsalter senken durch gezielte Ansprache von Personen unter 45 Jahren. Familienerlebnisse mit Kinderbetreuung anbieten.

Langfristige Ziele: Die Mitgliederzahl kontinuierlich steigern. Der Verein kann quantitativ und qualitativ genügend Freiwillige für die anfallenden Arbeiten an der Furka und in den Werkstätten stellen.

Zielgruppen: Technik- und Eisenbahnfans, Familien, Touristen, Unternehmen, Sponsoren, Jung-Vereine, Passiv-Vereinsmitglieder, Aktiv-Vereinsmitglieder, Biker, Naturbegeisterte, Kletterer etc.

Massnahmen: Community statt Verein. Koordinierte Werbung durch Mitglieder, Sektionen, ZV, DFB AG, zugewandte Orte. Logo vereinfachen in Absprache mit dem Marketingteam DFB AG. Einheitlicher Auftritt bei Sozialen Medien, Flyern, Merchandising. Neuer Claim "Mit Volldampf dank FREIWILLIGEN". Nutzung digitaler Tools. Schulung der Sektionen für Social Media und Öffentlichkeitsarbeit

Das Marketingteam der DFB AG ist mit jeweils einem Vertreter von DFB AG, Stiftung, Dampflokfreunde und VFB-Zentralverein besetzt. Im Januar 2026 wurden die ersten Sitzungen in Zusammenarbeit mit externen Marketing-Design-Profis organisiert. Das erste Ergebnis ist das Corporate Design Manual, um eine einheitliche Bildsprache und klare Aussagen zu schaffen. Das Ergebnis lässt sich sehen:

- Neu designter Fahrplan mit neuen Infoseiten von Stiftung und VFB
- Kundenmagazin 2026 im Format B5 (wirtschaftlichste Lösung, Auflage 80'000 Stück)
- Neue Postkarten
- Grosse Werbeplakate an Pass- und Zufahrtsstrassen sowie bei Hotels in der Region der Bahn
- In Arbeit: Sichtbarkeit von Stiftung, VFB, Dampflokfreunde und Wagenwerkstatt an der Strecke und in den Zügen

Wir alle haben es nun selbst in der Hand, um mit dem neuen Fahrplan und dem Kundenmagazin als "Botschafter" der Furka-Dampfbahn erfolgreich Werbung zu machen und neue Vereinsmitglieder und Bahnkunden zu gewinnen. Gemäss dem neuen Vereinsslogan "Mit Volldampf dank FREIWILLIGEN".



Die Titelseite des neuen Kundenmagazins



Legate für die Furka-Bergstrecke

Über die eigene Lebenszeit hinaus wirken

Von Andreas Kleeb, Präsident der Stiftung Furka-Bergstrecke

100 Jahre Bahngeschichte an der Furka – das ist mehr als ein Jubiläum. Es ist ein eindrückliches Zeugnis von Pioniergeist, Ausdauer und der Fähigkeit, Generationen zu verbinden. Was in den 1920er-Jahren als kühnes Infrastrukturprojekt begann, ist heute ein einzigartiges lebendiges Kulturgut: die Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Die Strecke über den Pass war stets mehr als nur eine Verkehrsverbindung. Sie war technische Meisterleistung, wirtschaftliche Lebensader und später – nach der Stilllegung – ein Symbol dafür, was möglich ist, wenn Menschen gemeinsam für eine Idee eintreten. Dass heute wieder Dampfloks über die Furka fahren, verdanken wir Tausenden von Freiwilligen, Unterstützerinnen und Unterstützern sowie Menschen, die der Bahn über viele Jahre treu geblieben sind. Diese Verbundenheit ist es auch, die den Blick über die Gegenwart hinaus öffnet. Wer die Dampfbahn erlebt, spürt schnell: Hier geht es nicht nur um Nostalgie, sondern um Verantwortung. Die Erhaltung einer historischen Hochgebirgsstrecke stellt hohe Anforderungen – technisch, organisatorisch und finanziell. Trasse, Brücken, Tunnel und Rollmaterial müssen laufend unterhalten und teilweise aufwendig erneuert werden. Gleichzeitig gilt es, das Erbe zu bewahren und für kommende Generationen erlebbar zu machen.

Erbschaften und Legate

Gerade bei langfristigen Infrastrukturprojekten spielen Zuwendungen aus Nachlässen eine besondere Rolle. Erbschaften und Legate gehören zu den wenigen Finanzierungsquellen, die nicht zweckgebunden sind und damit dort eingesetzt werden können, wo sie am dringendsten benötigt werden. Sie sind Ausdruck eines persönlichen Entscheids – oft gewachsen aus einer langjährigen Beziehung zu einer Institution. In der Schweiz werden jedes Jahr grosse Vermögen weitergegeben. Gleichzeitig verändert sich die Gesellschaft: Immer mehr Menschen haben keine direkten Nachkommen oder möchten einen Teil ihres Vermögens bewusst auch ausserhalb der Familie einsetzen. Mit dem revidierten Erbrecht besteht seit 2023 zudem mehr Spielraum, individuelle Wünsche im Testament festzuhalten. Und dennoch bleibt der Schritt, den eigenen Nachlass zu regeln, für viele eine Herausforderung. Nicht aus rechtlichen Gründen – ein Testament lässt sich vergleichsweise einfach verfassen. Vielmehr sind es die persönlichen Fragen, die Zeit brauchen: Was ist mir wichtig? Was möchte ich weitergeben? Welche Werte sollen bleiben?

Als Stiftung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke begegnen wir diesem Thema mit Respekt und Zurückhaltung. Es geht nicht darum, Erwartungen zu wecken oder Entscheidungen zu beeinflussen. Vielmehr möchten wir für jene da sein, die sich mit diesen Fragen auseinandersetzen. Auf Wunsch bieten wir Unterstützung – fachlich, organisatorisch und auch im Austausch mit juristischen Fachpersonen.

Ein Stück Schweizer Geschichte langfristig sichern

Ein Legat oder eine Erbschaft zugunsten der Furka-Bergstrecke ist letztlich ein sehr persönlicher Beitrag. Und zugleich ein wirkungsvoller: Er hilft mit, ein Stück Schweizer Industrie- und Verkehrsgeschichte langfristig zu sichern. Er trägt dazu bei, dass auch in Zukunft Dampfloks über den Pass ziehen, dass Menschen staunen, innehalten und erleben können, was Technik, Natur und menschlicher Wille gemeinsam schaffen. Im Jubiläumsjahr wird besonders deutlich, was über Generationen gewachsen ist. Und vielleicht auch, was über Generationen hinaus weitergetragen werden soll. Wer sich entscheidet, die Furka-Bergstrecke im eigenen Nachlass zu berücksichtigen, schreibt gewissermassen an diesem nächsten Kapitel mit. So verbindet sich persönliche Geschichte mit der grossen Geschichte der Furka – weit über die eigene Lebenszeit hinaus. Mehr Informationen unter www.dfb.ch/stiftung



Foto von Werner Stucki:
Gönnerfahrt anlässlich der Lok-Taufe
der HG 4/4 708.



Legs en faveur de la ligne sommitale de la Furka

Laisser une empreinte au-delà de sa propre vie

Par Andreas Kleeb, président de la Fondation de la ligne sommitale de la Furka, traduit par Jean-Jacques Oltramare

100 ans d'histoire ferroviaire à la Furka : c'est bien plus qu'un simple anniversaire. C'est un témoignage impressionnant de l'esprit pionnier, de la persévérance et de la capacité à relier les générations. Ce qui a commencé dans les années 1920 comme un projet d'infrastructure audacieux est aujourd'hui un bien culturel vivant et unique : le train à vapeur de la ligne sommitale de la Furka.

La ligne traversant le col a toujours été plus qu'une simple liaison de transport. Elle a été un chef-d'œuvre technique, une artère économique vitale et plus tard – après sa fermeture – un symbole de ce qu'il est possible de réaliser lorsque des personnes s'engagent ensemble pour une idée. C'est grâce à des milliers de bénévoles, de sympathisants et de personnes qui sont restés fidèles au chemin de fer pendant de nombreuses années que des locomotives à vapeur circulent à nouveau sur la Furka aujourd'hui. C'est aussi cet attachement qui permet de voir au-delà du présent. Quiconque découvre le chemin de fer à vapeur le ressent rapidement : il ne s'agit pas seulement de nostalgie, mais aussi de responsabilité. La préservation d'une ligne historique de haute montagne pose des défis importants – sur les plans technique, organisationnel et financier. La voie, les ponts, les tunnels et le matériel roulant doivent être entretenus en permanence et, dans certains cas, faire l'objet de rénovations coûteuses. De plus, il s'agit de préserver ce patrimoine et de le rendre accessible aux générations futures.

Héritages et legs

Les dons provenant de successions jouent un rôle particulier, notamment dans le cadre de projets d'infrastructure à long terme. Les héritages et les legs comptent parmi les rares sources de financement

qui ne sont pas affectées à un usage précis et peuvent donc être utilisées là où les besoins sont les plus pressants. Ils sont l'expression d'une décision personnelle, souvent issue d'une relation de longue date avec une institution.

En Suisse, d'importantes fortunes sont transmises chaque année. En même temps, la société évolue : de plus en plus de personnes n'ont pas de descendants directs ou souhaitent délibérément consacrer une partie de leur patrimoine à des causes extérieures à la famille. Avec la révision du droit successoral, il existe en outre depuis 2023 une plus grande marge de manœuvre pour consigner ses souhaits individuels dans son testament.

Et pourtant, régler sa succession reste un défi pour beaucoup de personnes. Non pas pour des raisons juridiques – un testament est relativement simple à rédiger. Ce sont plutôt les questions personnelles qui demandent du temps : qu'est-ce qui est important pour moi ? Que souhaite-je transmettre ? Quelles valeurs doivent perdurer ?

En tant que Fondation du chemin de fer à vapeur de la ligne sommitale de la Furka, nous abordons ce sujet avec respect et discrétion. Il ne s'agit pas de susciter des attentes ou d'influencer des décisions. Nous souhaitons plutôt être là pour ceux qui se posent ces questions. Sur demande, nous offrons un soutien – technique, organisationnel et également par le biais d'échanges avec des spécialistes juridiques.

Préserver à long terme un pan de l'histoire suisse

Un legs ou un héritage en faveur de la ligne sommitale de la Furka est, en fin de compte, une contribution très personnelle. Et en même temps, une contribution efficace : elle contribue à préserver à long terme un pan de l'histoire industrielle et des transports en Suisse. Elle permet de faire en sorte que, aussi à l'avenir des locomotives à vapeur franchissent le col, que les gens puissent s'émerveiller, s'arrêter un instant et découvrir ce que la technique, la nature et la volonté humaine peuvent accomplir ensemble.

En cette année anniversaire, ce qui s'est construit au fil des générations apparaît de façon particulièrement nette. Et peut-être aussi ce qui doit être transmis au-delà des générations. Quiconque décide d'inclure la ligne sommitale de la Furka dans sa succession contribue en quelque sorte à écrire ce prochain chapitre.

C'est ainsi que l'histoire personnelle se lie à la grande histoire de la Furka – bien au-delà de sa propre vie.

Plus d'informations sur www.dfb.ch/stiftung



Aus der Stiftung

Der Furka-Scheiteltunnel – ein Jahrhundert im Druck des Berges

Von Andreas Kleeb, Stiftungspräsident

Es gibt Bauwerke, die man durchquert – und solche, die man spürt. Der Scheiteltunnel der Furka gehört zur zweiten Kategorie.

Wer heute mit der Dampfbahn durch den dunklen Schlund unter der Furka fährt, ahnt kaum, welche Geschichte in diesem Berg verborgen liegt. Es ist eine Geschichte von Mut, von Rückschlägen – und vom langen Atem der Menschen, die sich dem Gebirge gestellt haben. Als die ersten Arbeiter im Jahr 1911 mit Hacke und Dynamit in den Felsen vordrangen, war die Vision klar: eine kühne Bahnlinie über die Alpen, eine Verbindung zwischen Welten. Doch der Berg hatte andere Pläne.

Probleme mit Geologie und Geopolitik

Der erste Angriff auf den Tunnel geriet ins Stocken. Nicht wegen fehlendem Willen – sondern wegen der Natur selbst. Statt des erhofften stabilen Granits traf man auf weiches, geschichtetes Gestein. Es liess sich zwar leichter durchbrechen, doch kaum war es freigelegt, begann es zu arbeiten. Der Berg drückte. Die Wände bewegten sich. Das Gewölbe hob sich. Der Tunnel kämpfte gegen seinen eigenen Entstehungsraum.

In der entscheidenden Zone musste der Vortrieb umgestellt werden. Die Ingenieure griffen zur belgischen Bauweise –

ein Zeichen dafür, dass hier nicht mehr Standardlösungen genügten. Es war ein Ringen mit dem Berg, Meter um Meter. 1915 gelang der Durchschlag – ein Moment des Triumphs, errungen gegen Widerstand und Unsicherheit.

Doch selbst dieser Erfolg war nur ein Zwischenhalt.

Krieg, wirtschaftliche Krisen und der Zusammenbruch der ursprünglichen Bahngesellschaft liessen den Tunnel unvollendet zurück. Jahrelang lag er im Berg – ein begonnenes Werk, das auf seine Zukunft wartete. Erst in den 1920er-Jahren kehrten Menschen zurück, reparierten, ergänzten, vollendeten. 1926 fuhr der erste Zug hindurch.

Und doch: Der Berg vergisst nicht.

Was damals gebaut wurde, war von Anfang an ein Kompromiss mit der Natur. Das weiche Gestein, das den Bau ermöglichte, ist bis heute die grösste Herausforderung. Es bewegt sich – langsam, stetig, unaufhaltsam. Messungen zeigen, dass sich der Tunnel auch heute noch verändert. Nicht dramatisch, nicht sichtbar für den Reisenden – aber real. Der Berg arbeitet weiter.

Der Scheiteltunnel ist deshalb kein fertiges Bauwerk. Er ist ein lebendiges System. Ein Raum, der gepflegt, überwacht

und immer wieder neu gesichert werden muss – Jahr für Jahr, Generation für Generation.

Vielleicht erklärt gerade das seine besondere Ausstrahlung.

Denn wer hier durchfährt, reist nicht nur durch einen Tunnel – sondern durch Zeit. Durch die Anstrengungen der ersten Arbeiter. Durch die Entscheidungen der Ingenieure. Durch die Verantwortung der heutigen Generation. Diese Verantwortung liegt heute nicht mehr bei Einzelnen, sondern bei einer ganzen Gemeinschaft. Eine Gemeinschaft von Menschen, die sich dafür einsetzen, dass dieses einzigartige Bauwerk erhalten bleibt – getragen von Engagement, Fachwissen und der Überzeugung, dass Geschichte Zukunft braucht.

Selbst der moderne Furka-Basistunnel trägt diese Geschichte in sich. Seine Linienführung wurde bewusst anders gewählt – weiter südlich, in einer grosszügigen Kurve, um geologisch stabilere Zonen zu nutzen. Eine stille Lehre aus den Erfahrungen am Scheitel: Der Berg bestimmt die Regeln.

Die Geschichte weiterschreiben

Heute, fast hundert Jahre nach seiner Eröffnung, steht der Scheiteltunnel erneut an einem entscheidenden Punkt. Seine Erhaltung ist keine Selbstverständlichkeit. Sie ist eine bewusste Entscheidung.

Eine Entscheidung für Geschichte.
Für Technik.
Für ein einzigartiges Erlebnis im Herzen der Alpen.

Wenn Sie mit der Dampfbahn durch diesen Tunnel fahren, sind Sie Teil dieser Geschichte – und vielleicht auch Teil ihrer Zukunft. Denn der Erhalt des Scheiteltunnels braucht mehr als Bewunderung. Er braucht Engagement. Mit Ihrer Unterstützung helfen Sie mit, dieses einzigartige Stück Schweizer Pioniergeist zu bewahren. Damit auch kommende Generationen erleben können, wie es ist, wenn ein Dampfbahnzug durch einen lebendigen Berg fährt. Unterstützen Sie den Erhalt des Scheiteltunnels Furka-Bergstrecke. Möglichkeiten zur Unterstützung finden Sie unter www.dfb.ch/stiftung.



Fotos von Andreas
Kleeb:
Das Portal des Furka-
Scheiteltunnels in
Muttbach.
Besichtigung mit
dem Gönneranlass
der Stiftung.



Gespräch mit einem Angehörigen der Hoteliersfamilie

Die Hotels am Rhonegletscher: Klärung von Missverständnissen

Von Philipp Krähenmann, VFB Kommunikation

Mark Andreas Seiler ist ein Urenkel Alexander Seilers des Älteren, des Gründers des Walliser Hotelunternehmens. Er spricht mit Dampf an der Furka über die Hotels am Rhonegletscher, die stets Passantenunterkünfte gewesen seien.

Mark Andreas Seiler, als Angehöriger der Hotelunternehmer-familie, der Altgriechisch studiert und in diesem Fach doktoriert hat, halten Sie mitunter Vorträge über die Gastbetriebe am Rhonegletscher. Dieses Thema ist weit entfernt von Ihrem Studienfach.

Mark Andreas Seiler: Als Kind und Jugendlicher habe ich die Hotels seit den 1960-er Jahren erlebt, in den 1970-er Jahren während der Schulferien im Glacier du Rhône gearbeitet und vor allem mit meinem Vater zahlreiche Gespräche über hotelunternehmerische Themen geführt. Er war Mitgeschäftsleiter seit 1929 und, nach dem Hinschied seines Vaters, ab 1961 Präsident der Immobilien Gletsch AG. Es ist erschreckend, welche Fehlinformationen, Missverständnisse, Verzerrungen und Informationslücken im Umlauf waren und sind. Vielleicht auch bezeichnend für die Epoche der Sozialen Medien. Offenbar eignen sich diese Hotels als Projektionsfläche für abwegige bis abstruse Vorstellungen, mit denen man Erwartungshaltungen verschiedener Art bedienen kann.

Deshalb habe ich 2012 im Rotten Verlag ein 446 Seiten umfassendes Buch veröffentlicht, das Tausende von Originaldokumenten und anderen textlichen Zeugnissen wiedergibt. Leider wurde damit, wie sich in der Folge zeigte, nur teilweise Abhilfe geschaffen.

Was sind die wichtigsten Missverständnisse?

Wenn man die Geschäftsgrundlage der Hotels zwischen Gletsch und Realp verstehen will, muss man sich die verkehrstechnische Situation im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts und bis in die 1920-er Jahre vor Augen halten. Der touristische Boom bis 1914 beruhte besonders darauf, dass man mit der Eisenbahn aus den umliegenden Ländern viel günstiger und rascher als vorher in die Schweiz und dann bis weit in die Alpentäler hinein reisen konnte: seit den 1870-er Jahren bis Meiringen und Brig, seit 1882 bis Göschenen.

Dazwischen klappte allerdings jahrzehntelang eine verkehrstechnische Lücke: Die Alpenreisenden aus New York, London, Paris, Frankfurt oder Mailand, die nicht nur St. Moritz, Pontresina oder Davos, sondern im gleichen Sommer Zermatt oder Grindelwald sehen wollten, bestiegen die Postkutsche oder eine gemietete Kutsche und reisten im Bereich dieser verkehrstechnischen Lücke gleichsam im alten Stil wie

vor dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters. Das heisst, weitaus gemächlicher, vielleicht auch «romantischer», mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa sieben bis neun Kilometern in der Stunde.

Die Strecke zwischen Göschenen und Brig beispielsweise wurde in 12 bis 14 Stunden bewältigt, jene zwischen Meiringen und Gletsch in fast acht. Touristen und andere Reisende, die zu Fuss gingen (was die Mehrheit tat, nicht wenige deshalb, weil die Kutsche sehr teuer war), brauchten zwei Tage zwischen Brig und Andermatt oder Meiringen und Brig oder Meiringen und Andermatt.

Wieso ist dies für das historische Verständnis der Hotels wesentlich?

Die Strecken wurden sehr oft etappiert. Nach einer vielleicht zehnstündigen Passwanderung oder einer sechs- bis siebenstündigen Fahrt in einer ruckelnden, engen Kutsche auf ungeteerten Bergstrassen empfand man ein Bedürfnis nach Rast, Verpflegung und Schlaf. Die öffentlichen und privaten historischen Statistiken und übrigen Zeugnisse belegen: Die betreffenden Hotels waren immer in erster Linie Passantenhotels, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug eher einen als zwei Tage.

Wer als Passwanderer unterwegs war, musste fast zwingend übernachten, am besten etwa auf halbem Weg. Dieser Nachfrage entsprachen in Gletsch – besonders im Low-Budget-Bereich – die Dependance Blaues Haus und eine Reihe von Zimmern in den oberen Stockwerken der Alten Post, aber auch die oberen Stockwerke des Glacier du Rhône und des Belvédère.

Und der Rhonegletscher?

Dieser war für die Reisenden eine natürliche Attraktion wie der Rheinfall. Auch in Neuhausen verbrachten die meisten Touristen nicht mehrere Tage. Sie kamen nachmittags oder abends an, bezogen das Zimmer, spazierten dem Fluss entlang, vielleicht fuhren sie mit dem Fährboot ans andere Ufer, bewunderten die grossartige Sehenswürdigkeit auch von dort her. Am Abend speiste man auf der Hotelterrasse mit Blick auf den beleuchteten Wasserfall. Doch am nächsten Morgen setzte man die Swiss Tour fort. In Gletsch und auf Belvédère war das sehr vergleichbar.

Ich nenne einige historische Zitate, die das Geschilderte illustrieren: In der London Times charakterisierte ein Reisender das Haus im Talgrund 1879 als «einsames Hotel beim Rhonegletscher, wo Touristen selten länger als eine Nacht verbringen». Auf der Rückseite einer im September 1900 in Gletsch aufgegebenen Postkarte ist typischerweise zu lesen: «Sind heute Abend gut hier

angelangt, morgen geht's weiter, wenn nur das Wetter hält, heute war es einfach grossartig. Morgen Brunnen, übermorgen Luzern.» In der Gazette de Lausanne stand 1906: «Die Furkastrasse war noch nie so belebt wie heute. Jeden Abend verbringen 280 bis 300 Personen die Nacht in Gletsch, und zahlreich sind die Reisenden, die ihre Fahrt direkt fortsetzen.»

Gletsch war also vor allem eine Transitstation, die beiden Hotels einzigartig gletschernahe Passantenhotels. Gibt es reisekulturhistorische Zeugnisse dazu, wieso das Angebot selten für längere Ferienaufenthalte genutzt wurde?

Johann Wolfgang Goethe wählte sich 1779 in und um Gletsch «in der ödesten Gegend der Welt, und in einer einförmigen Gebirgswüste». Der Philosoph Georg Wilhelm Friedrich Hegel notierte 1796 in seinem Reisetagebuch: «Diese Gegend, die von Furka und Grimsel eingeschlossen ist, heisst das Gletsch und übertrifft an Öde und Traurigkeit alles, was wir bisher noch sahen.» Der Reiseführer Michelin Schweiz 1959/60 beispielsweise beschreibt das Trogtal, in dem die Siedlung liegt, mehr als 160 Jahre später entsprechend als «trostloses Becken».

Für mehrtägige Wander- und andere Erholungsaufenthalte werden seit je von einem Grossteil der Feriengäste lebensfreundlichere und mildere Vegetationsstufen bevorzugt. Das war vor dem Ersten Weltkrieg nicht anders, als mein Grossonkel Joseph in den beiden Hotels während der Sommersaison 25'000 bis 35'000 Übernachtungen von Passanten verzeichnen konnte.

Mein Grossvater Hermann liess als Generaldirektor der Zermatter Hotelgesellschaft (die in der Zwischenkriegszeit acht Hotels umfasste) seinen Gästen im Sommer bei der Ankunft eine Wanderkarte überreichen mit der Beschreibung von mehr als 30 reizvollen leichten bis anspruchsvollen, aber fast durchwegs abwechslungsreichen Wanderungen.

Vergleichbares war in Gletsch undenkbar, auch wenn die nämlichen Hoteliers – mein Grossvater Joseph und mein Vater – sich nach Kräften bemühten, die vorhandenen Wege zu pflegen, neue anzulegen und den Reiz der Umgebung für Wanderer bekannt zu machen. Und sie schufen eine Vielzahl anderer zusätzlicher Attraktionen. Die Journaux des arrivées (Ankunftsjournalen) in den Archiven belegen, dass die Hotels auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Wesentlichen die Funktion von Passantenhotels erfüllten.

In den nächsten Ausgaben des Dampf an der Furka werden weitere Missverständnisse um die Hotels am Rhonegletscher zur Sprache kommen.

Fotos aus der Sammlung von Mark Andreas Seiler:

Szenerie vor dem Hotel in Gletsch um 1900, ähnlich eines wichtigen Umsteigebahnhofes.

Schon die erste Herberge wurde im Wesentlichen als Angebot für eine einmalige Übernachtung gedacht.

Plakat der 1930er-Jahre zum Charakter von Gletsch als Verkehrs-Drehseife





9. Vereinsversammlung Dampflokkfreunde

Wir bewahren Dampflokomotiven und ihre Technik

Von Andreas Huwiler, Marketing/Medien Dampflokkfreunde

An der gut besuchten Vereinsversammlung in der Dampflokkwerkstätte Uzwil blickten die Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke auf bereits das 9. Vereinsjahr zurück.

Der Präsident Urs Züllig konnte auf einige Höhepunkte hinweisen: So durfte man der Jungfernfahrt der HG 4/4 708 beiwohnen, konnte erneut einen leichten Mitgliederzuwachs verzeichnen, das durch die Dampflokkfreunde finanzierte Revisionsprojekt Lok Nr. 1 machte Fortschritte und auch die Zusammenarbeit im Vorstand gestaltete sich überaus erfreulich. All diese Punkte dürfen nicht als Selbstverständlichkeit angesehen werden. Als Rückschlag musste der Marschall im Projekt «Neue Werkstätte Uzwil 2.0» hingenommen werden.

Die finanzielle Situation entwickelte sich sehr erfreulich. So konnte der Kassier Alfred Kilchhofer, auch nach der Unterstützung der DFB AG für die Hauptrevision der Lok Nr. 1, einen erheblichen Einnahmenüberschuss präsentieren. Ein grosser Dank an alle Mitglieder, Spender und Gönner für die wichtige Unterstützung.

Zwei Rücktritte

Im Vorstand kam es zu zwei, schon länger angekündigten Rücktritten. Mit Jakob Knöpfel und Hans Siegwart machen zwei Gründungsmitglieder dem «Nachwuchs» Platz und treten ins zweite Glied zurück. Der Präsident verdankte die geleistete Arbeit mit persönlichen Worten und einem Präsent. Die anwesenden Mitglieder schlossen sich dem Dank mit grossem Applaus an. Erfreulicherweise werden beide weiterhin in der Dampflokkwerkstätte aktiv bei der Arbeit anzutreffen sein. Der restliche Vorstand sowie die Revisoren wurden für weitere zwei Jahre im Amt bestätigt.

Fotos
von Andreas Huwiler:

Verdankung von Hans
Siegwart...

...und von Jakob
Knöpfel.



Markus Staubli informierte die Anwesenden über die in der Werkstätte ausgeführten Arbeiten und die dafür aufgewendeten Stunden an Freiwilligenarbeit. Die Hauptrevision der Lok Nr. 1, Nacharbeiten für die HG 4/4 (Loklaternen), Arbeiten für die übrigen Dampflokkomotiven, den Wagenpark oder in der Logistik ergeben für 2025 total 6500 geleisteten Stunden.

Von der DFB AG durften zwei Gäste begrüsst werden: der Geschäftsführer Karl Reichenbach und Daniel Schlosser, Leiter ZfW. Sie zeigten einen Rückblick auf die Saison 2025 und einen Ausblick auf die anstehende Saison 2026. Zudem machten sie klar, wie komplex die Vorgaben vom BAV mittlerweile sind und mit wieviel Aufwand die Erfüllung dieser Vorgaben verbunden sind. Nach Gesetz sind wir, mit winzigen Ausnahmen, einer SBB gleichgestellt.

Die Arbeit wird den Dampflokkfreunden nicht ausgehen. Das Projekt «Neue Werkstätte Uzwil» soll mit der Intensivierung der Suche nach einer neuen Lösung neu gestartet werden. Hier ist das Projektteam offen für jeden Input aus der DFB-Gemeinde. Konkret gesucht wird in der Umgebung Uzwil:

- Eine Industriehalle mit 1000 Quadratmeter Fläche, einer Raumhöhe von 10 Metern und zwei 10 Tonnen Krananlagen
- oder eine erschlossene und mit LKW erreichbare Bauparzelle mit 1'500 Quadratmetern in der Industriezone.

Die Dampflokkfreunde Furka-Bergstrecke danken für sachdienliche Hinweise.

Als Belohnung für die teilweise trockenen Themen durften die Anwesenden zum Abschluss der Versammlung einen Umrundung mit feinen Häppchen geniessen. Auch nutzte man die Zeit, um sich mit Gleichgesinnten auszutauschen, zu fachsimpeln und die Arbeiten in der Dampflokkwerkstätte zu bestaunen.

Wir sehen uns entweder in Realp am Stand der Dampflokkfreunde anlässlich des Festes vom 3.-5. Juli 2026 oder dann spätestens am 1. Mai 2027 zur Jubiläums-Vereinsversammlung.

Werkstätte Uzwil

Hauptrevision R3 an der HG 3/4 Nr. 1

Von Markus Staubli

Die Arbeiten an Lok 1 schreiten voran. Der Rahmen wurde soweit demontiert, dass er auswärts zum Sandstrahlen gegeben werden konnte. Nach dem Sandstrahlen wurden am Rahmen ein paar schadhafte Stellen sichtbar, an welchen nun gearbeitet werden muss.

Die Demontagearbeiten am Kessel waren sehr zeitintensiv. Da es sich um eine Schweisskonstruktion handelt, mussten alle zu ersetzenden Teile ausgebohrt oder mit dem Winkelschleifer abgetrennt werden. Nach 30 Jahren Einsatz zeigten sich die üblichen Abnutzungserscheinungen. Nebst der

Rauchkammer, welche wir abgetrennt haben, muss auch das Feuerlochblech ersetzt werden, da es sehr starken Verschleiss aufweist.

Für die Hauptversammlung der Dampflokkfreunde wurden die Wasserkästen und der Zylinderblock auf den Rahmen gestellt.

Alle Informationen zum Projekt sind unter www.furka1.ch zu finden



Fotos von Markus
Staubli

Kessel bereit zum
Sandstrahlen
...und nach dem Sand-
strahlen

Der sandgestrahlte
Rahmen mit den
Wasserkästen und dem
Zylinderblock.

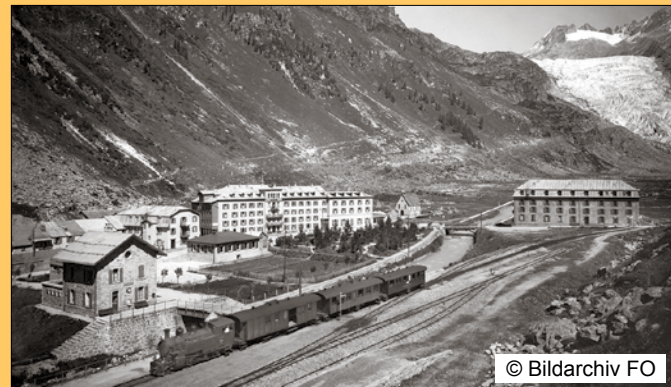
Dampfbahn-Angebote 2026



Platzreservation und Billettkauf

Sitzplätze können Sie ab sofort für die ganze Fahr-saison 2026 digital über die DFB-Webseite reser-vieren. Der Kauf von Dampfbahn-Billetten ist jeweils **drei Monate vor dem Reise-termin** möglich. Neu kön-nen sie auch am Fahrkartenschalter der Schwei-zer Bahnhöfe erworben werden.

100 Jahre Furka-Oberalp-Bahn 3. bis 5. Juli 2026



Die Matterhorn Gotthard Bahn verkauft für den 3. bis 5. Juli 2026 die beliebten Jubiläums-Tageskar-ten zu folgenden Preisen:
2.Klasse: CHF 25.00 und 1.Klasse CHF 40.00
Sie sind zwischen Brig und Disentis/Mustér, bzw. Göschenen gültig. Es ist kein 1/2-Preis-Abo nötig. Die Tageskarten sind nicht gültig im Glacier Express und auf der DFB-Strecke.
VFB-Mitglieder mit Ausweis und Inhaber von Jubiläums-Tageskarten der MGBahn erhalten beim Kauf von Billetten der Sonderzüge Realp-Disentis oder umgekehrt in der 2.Klasse 50 % Fahrpreismässigung (CHF 30.00 statt 60.00).



Verkauf der Jubiläums-Tageskarten auf der Webseite der MGBahn:

Reisecenter MGBahn
18 | 2/2026



Persönlich ausgestellte Reisegutscheine mit Widmung

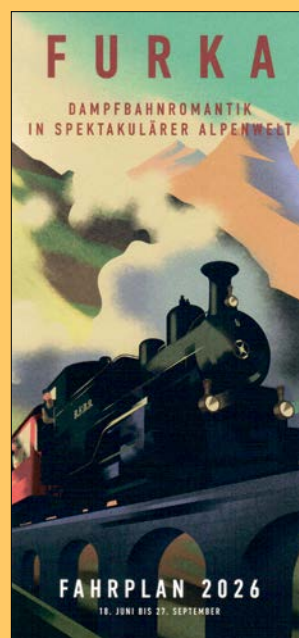
Zum Beispiel:

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

Einfache Fahrt von Realp nach Oberwald oder umgekehrt in der Premium-Klasse (ohne Halb-tax- oder Generalabonnement) **CHF 300.00**

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

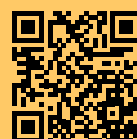
Kauf und Einlösung der Reisegutscheine aus-schliesslich über unsere Webseite www.dfb.ch



Fahrplan und Preise 2026

Alle wichtigen Infor-mationen für Ihre Reise mit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke finden Sie auf unserer Webseite.

www.dfb.ch



Fahrplan und Preise

Unsere beliebten Souvenirs



DFB-Bildkalender 2027

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**



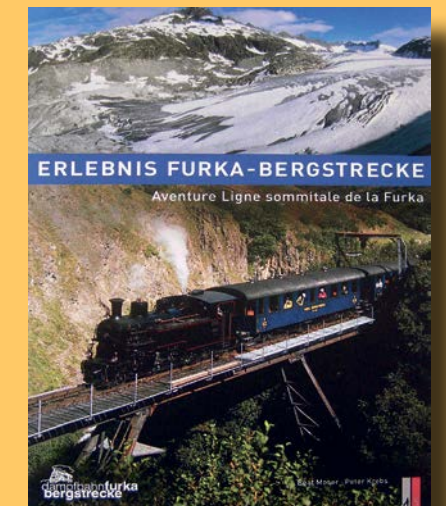
Buch «Die bewegte Geschichte der Vietnam-Dampflokomotiven»

Das Buch erschien Mitte August 2024 zum Abschluss des Wiederaufbaus der zwei Vierkuppel-Maschinen HG 4/4 Nr. 704 und 708. Umfassend vermittelt es vertiefte und fundierte Einblicke vom Bau bei der SLM Winterthur bis zur Wiederinbetriebnahme bei der DFB. Auch die Einsätze auf der Strecke Dalat-Thap-Cham im heutigen Vietnam und die Entwicklung des gemischten Antriebes mit Adhäsion und Zahnstange werden ausführlich beschrieben.

Hochformat 250 x 341 mm; ca. 300 Seiten mit über 100 S/W-Bildern und 250 Farb-aufnahmen; Zahlreiche Dokumente und Zeichnungen aus verschiedenen Archiven; Hardcover gebunden und gedruckt auf hochwertigem Papier. Herausgeber: Dampfloktreunde Furka-Bergstrecke **CHF 89.00**



Magnet «Rundplakette»
Durchmesser 63 mm
CHF 7.00



Buch «Erlebnis Furka-Bergstrecke»

Prächtiger Bildband mit 208 Seiten und 220 Farbbildern (inkl. Oberwald-Gletsch); Texte deutsch und französisch, Autoren Beat Moser und Peter Krebs
Format: 210 x 280 mm
Herausgeber: AS-Verlag
(Ausgabe 2010) **CHF 39.00**



Dampfbahn-Rucksack

Backpack von Bag Base, Inhalt 20 Liter
Farbe French Navy mit aufgesticktem DFB-Logo silbergrau / royalblau auf navyblau **CHF 49.00**



Taschenschirm

Robuste Qualität mit Automatik zum Öffnen und Schliessen, Farbe blau mit silbernem DFB-Logo, verpackt in Hülle **CHF 25.00**



Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke erleben und unterstützen

Mitfahren

2026 verkehren die Dampfzüge vom 18. Juni bis 27. September jeweils von Donnerstag bis Sonntag. Auskunft via Telefon +41 58 590 21 21 und Mail reisedienst@dfb.ch – Buchung via www.dfb.ch oder am Bahnschalter in Ihrer Nähe in der Schweiz (im Ausland überall, wo auch Glacier- und Bernina-Express gebucht werden können).

Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört, unterstützt mit dem Jahresbeitrag (CHF 60 für Einzelmitglieder und CHF 90 für Familien resp. Ehepaare) die Dampfbahn und arbeitet nach Möglichkeit vor Ort mit, sei es anlässlich von Bauwochen der Sektionen, in der Wagenwerkstätte Aarau oder als 'Froni' im Zug und überall dort, wo zupackende Hände benötigt werden. Vereinsmitglieder erhalten jährlich einen Gutschein für eine Fahrt auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (Einzelmitglieder für CHF 30, Familienmitglieder für CHF 60 und Firmen für CHF 120). Sie erhalten zudem das viermal jährlich erscheinende Heft «Dampf an der Furka», profitieren von attraktiven Aktionen und Anlässen der 21 VFB-Sektionen und können den "Eisenbahnamateure" vergünstigt abonnieren. Anmeldungen oder Fragen per E-Mail an: vfb.mitgliederservice@dfb.ch; Per Post an: VFB Verein Furka-Bergstrecke, 3999 Oberwald. Unsere Webseite: www.dfb.ch/verein

Dampflokfreund werden

Es bestehen drei Möglichkeiten, um die Dampflokomotiven sowie die Dampflok-Werkstätte Uzwil direkt zu unterstützen: Basis-Mitglied (Jahresbeitrag CHF 200), Gönner-Mitglied Jahresbeitrag CHF 500) und Premium-Mitglied (Jahresbeitrag CHF 1'000). Mitglieder erhalten jährlich einen Gutschein von CHF 30 für eine Fahrt auf der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und viermal jährlich Vereinsinformationen. Gönner- und Premium-Mitglieder profitieren periodisch von einem speziellen Anlass. Das Anmeldeformular findet sich auf www.dfb.ch/dampflokfreunde

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

Wir freuen uns über jede Spende in unsere gemeinnützige,

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

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

Spendenkonto Deutschland:
VFB Sektion Rhein-Main e.V.
VR Verbundbank eG Lauterbach-Schlitz
IBAN: DE28 5309 3200 0004 1967 24 // BIC: GENODE51ALS

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuererminderung in Deutschland ab Spenden von über 300 Euro erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Geben Sie dazu bitte Ihre vollständige Adresse an.

Mitarbeiten - Kontaktadressen für Freiwillige

Verein Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald;
E-Mail: vfb.mitgliederservice@dfb.ch
oder
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Schweigstrasse 11,
CH-6491 Realp UR; E-Mail: personaldienst@dfb.ch

Aktien kaufen

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

Mehr wissen

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



Kulinarisches aus der Region

Walliser Spargel

Ausgelesen von Ruedi Traub

Weiss oder grün, der Spargel ist von den Walliser Köstlichkeiten des Frühlings nicht wegzudenken. Er wächst am besten in den sandigen Böden des Zentralwallis und des Chablais. Frische Spargeln sind ein wahrer Genuss, sei es als Beilage eines Gerichts oder als Vorspeise mit Walliser Rohschinken und Mayonnaise.

Mein Rezeptvorschlag:

- Eine grosse Pfanne Salzwasser zum Kochen bringen. Spargeln (pro Person 250 Gramm) unter kaltem Wasser waschen und zu kleinen Bündeln schnüren. Die Bündel während 15 Minuten ins kochende Wasser legen.
- Für die Sauce Rahm schlagen, mit Mayonnaise mischen, Balsamico-Essig hinzufügen und mit Salz und Pfeffer würzen.
- Die gekochten Spargeln in kaltem Wasser in einem Löchersieb spülen, auf Haushaltspapier legen und abtropfen lassen, dabei die Bindfäden entfernen.
- Auf dem Teller jeweils drei Spargeln in einer Schinkenscheibe einwickeln und mit Sauce servieren.

En gütä Appetit!





Historisches Fahrzeug

Projekt Benzintriebwagen F.O. 21

Von Martin Horath, Projektleiter

Seit Jahren schlummerte in der Wagenwerkstätte Aarau ganz still und leise eine eisenbahntechnische Rarität vor sich hin: der Benzintriebwagen CZm 2/2 FO 21. Die Möglichkeiten einer Wiederinbetriebnahme werden nun abgeklärt.

Seit der Übernahme des Triebwagens unserer Vorgängerin Furka-Oberalp-Bahn (FO) vom Verkehrshaus der Schweiz im Jahr 1996 wurde das Fahrzeug einige Male verschoben und umplatziert. Auch gab es verschiedenste Studien und Vorschläge, was damit geschehen sollte, zum Beispiel der Einbau eines Dieselmotors mit Automatikgetriebe, ein neues Fahrgestell zwei- oder dreiaxsig, ein neuer Antrieb unter Beibehaltung des alten Wagenkastens – dabei mehr Anhängelast und Kapazität mit über 100 Fahrgästen usw.

Bis zum heutigen Tag kamen all diese Projekte nicht wirklich einen Schritt weiter – vielleicht zum Glück für dieses Eisenbahndenkmal! Denn er ist mit Jahrgang 1927 noch im Originalzustand und vor allem vollständig. Das heisst, vom einzigartigen, benzinbetriebenen 8-Zylinder Boxermotor über das Ölschaltgetriebe, Wendegetriebe und den Antriebsachsen bis zum hölzernen, blechverkleideten Wa-

genkasten ist alles da. Auch der 1934 gemachte Umbau des 2. Klass-Abteils in einen Gepäckraum dürfte wohl als «Original» durchgehen.

Ein kleiner Kreis alteingesessener, aber auch neuer DFB-Mitarbeiter hat sich nun zum Ziel gesetzt, genauer abzuklären, ob eine Wiederinbetriebnahme im Originalzustand unmöglich, teilweise möglich oder machbar ist. Rein technisch sehen wir das als «mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit» für möglich an. Was die Behörden (BAV) dazu sagen, steht auf einem anderen Blatt und soll nun gründlich abgeklärt werden. Aus diesem Grund haben wir mit der Stiftung Furka-Bergstrecke, der Werkstätte Aarau und der Leitung ZfW der DFB abgemacht, den CZm nach Goldau zu verschieben. Hier werden wir nun mit Unterstützung externer Sachverständiger an einem Antrag zur Zulassung arbeiten.

Was dabei herauskommt ist wohl völlig offen, wird aber mit jedem Jahr, das wir abwarten, sicher nicht einfacher! Worst Case: an dem Fahrzeug wird gar nichts verändert und es kommt im jetzigen Zustand als Ausstellungsstück nach Realp in die Wagenremise, wo gemäss Abmachung der nötige Platz reserviert ist. Die Werkstätte Aarau hat dafür definitiv keinen Platz mehr. Best Case: wir haben ein betriebsfähiges Triebfahrzeug mehr.

Und ja: es ist uns allen klar, dass die zwei gebauten Benzintriebwagen gemäss zahlreichen Überlieferungen nicht den besten Ruf hatten! Trotzdem sind sie rund 30 Jahre auf der Furka-Oberalp-Bahn in Betrieb gewesen und gehören somit ganz eindeutig als Baustein zur wechselvollen Geschichte dieser Bahn.

Als der Triebwagen 1957 ausrangiert wurde, hat sich bereits jemand Gedanken über die weitere Geschichte dieses Unikums gemacht. Dies zeugt unserer Meinung nach von nachhaltigem Weitblick zur Erhaltung von eisenbahn- und technikgeschichtlichen Objekten und es darf als Glücksfall angesehen werden, dass er all die Jahre fast unbeschadet überstanden hat.

Und noch eine ganz wichtige Bemerkung: Bis auf weiteres hat das Projekt «Wiederinbetriebnahme CZm» für DFB, Verein und Stiftung Furka-Bergstrecke keine Kostenfolge! Diese werden von der Projektleitung übernommen.

Informationen zu den VFB Sektionen

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

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



Aargau

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

AGENDA

FR 12. – SO 14. Juni 2026	Safenwil Gewerbe SAGA 26	Harald Salzmann	076 393 78 39
SA 20. Juni 2026	Furka-Eröffnungsfahrt	Jürg Wälti	079 647 74 25
SO 21. – FR 26. Juni 2026	Furka-Arbeitswoche 2	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
SO 2. – FR 7. August 2026	Furka-Arbeitswoche 3	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
DO 16. August 2026	DSF, 150 Jahre Strecke Winterthur-Koblentz	Harald Salzmann	076 393 78 39
SA 29. August 2026	Sommerfahrt mit der Furka Dampfbahn	Jürg Wälti	079 647 74 25
SO 27.9. – FR 2.10. 2026	Furka-Arbeitswoche 4	Jean Claude Zimmerli	079 475 31 18
SA 3. Oktober	Winzerfest Döttingen	Harald Salzmann	076 393 78 39

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

Neues aus der Wagenwerkstatt

Von Werner Beer, Leiter Wagenwerkstatt

Am AB 4463 sind alle Fenstersimse und Fensterrahmen montiert. Ebenso sind die meisten Deckleisten, Dachlüfter-Rondellen, Lampenringe und alle Übergangsleisten im Bereich Seitenwand und Dachhimmel angebracht. Fensterfolien und Scheren sind bereit, der Fenstereinbau steht bevor. Im Innenraum hat die Montage der Dampfheizungskomponenten begonnen.

Eine beachtliche Lieferung an Blechen und Profilen ist eingetroffen. Das Meiste davon ist bereits zugeschnitten und gebohrt. Gute Fortschritte sind auch bei den Türen sichtbar, sie sind fertig furniert, lackiert und bereit, um die Scharniere, Schlösser und Einfassprofile zu montieren. Danach erfolgen

die Einpassarbeiten am Wagenkasten. Das erste Sitzgestell 1. Klasse in Nussbaum ist zurück von der Lackiererei. Freude herrscht, es glänzt wunderbar.

Am B 4229 laufen die Arbeiten im Moment nur auf Sparflamme. Dies zu Gunsten des AB 4463. Nun ist der ganze Wagen ausgeblecht. Mit Ausnahme einer Wagenecke sind keine nennenswerten Schäden zu Tage getreten.

Alle Fenster, deren Gläser in Alurahmen gefasst sind, sind zerlegt und sauber gereinigt worden. Fahrleitungsstaub erwies sich dabei als hartnäckiger klebend als gedacht. Diese Alurahmen werden von der alten Farbe befreit und danach in ei-

Foto von Martin Horath:
Der Wagenkasten und davor das Fahrgestell in Goldau.





Bern

VFB-Sektion Bern, Beat Scheuter, Neumattstrasse 50,
3123 Belp, vfb-bern@dfb.ch

Hauptversammlung in Stammbeiz des FC Thun

Von Julian Witschi, Sekretär

Die 41. Hauptversammlung der VFB Sektion Bern fand am 28. März 2026 in Thun-Allmendingen statt, im Restaurant Kreuz, der Stammbeiz des designierten Fussballmeisters FC Thun. Auch die Sektionsverantwortlichen konnten auf eine «gute Saison» zurückblicken.

Die Sektion Bern hat wiederum viel in die Bauaktivitäten investiert, insbesondere in die Renovation des Modelldioramas zur Steffenbachbrücke (siehe Dampf an der Furka 1/2026). Leider schrumpften die Mitgliederbeiträge mit dem Mitgliederschwund. Und das Marketinggeschäft nahm ab, weil nach dem Rücktritt von Thomas Gehri als Marketingleiter deutlich weniger Marketingaktivitäten durchgeführt wurden.

Insgesamt stehen damit Einnahmen von CHF 4654'90 Ausgaben von CHF 8'531.70 gegenüber. Weil die Revisoren aus gesundheitlichen oder zeitlichen Gründen die Rechnungsprüfung nicht vor der Hauptversammlung durchführen konnten, wurde die Genehmigung der Jahresrechnung auf die nächste Hauptversammlung verschoben. Das gibt auch jenen Mitgliedern die Gelegenheit darüber abzustimmen, die wegen der grossen Verspätung des Versands des Dampf an der Furka inklusive Berner Sektionsnachrichten die HV 2026 verpasst haben.

Als neue Revisoren gewählt werden konnten der ehemalige Sektionspräsident Theo Bögeholz und das ehemalige Vorstandsmitglied Thomas Gehri. Die fünf Vorstandsmitglieder wurden von den Anwesenden einstimmig für ein

Foto aus Sammlung VFB:
Die Sektion prüft einen Wiederaufbau des historischen Kioskunterstands beim Bahnhof Gletsch.



ner dafür spezialisierten Lackiererei erneut in messingnahe Farbton gespritzt. Ansonsten erwartet uns für die weitere Renovation des Wagens immer noch viel Reinigungsaufwand.

Die Furka Dampfbahn ein Publikumsmagnet Tag der offenen Wagenwerkstatt 2026

Von Walter R. Marti, Kommunikation

Am Samstag, den 25. April 2026 öffnete die Wagenwerkstatt in Aarau ihre Tore für das Publikum. Die ganze Werkstatt mit einer stattlichen Anzahl verschiedenster handwerklicher Arbeitsplätze wurde für den Event sauber herausgeputzt.

Die Mitarbeiter zeigten ihre Tätigkeit vor Ort und präsentierten Elemente des Baus historischer Personenwagen der Dampfbahn. Alle Personenwagen der Furka-Dampfbahn, die auf der Bergstrecke fahren, werden hier restauriert und wieder überholt. Teile, die noch brauchbar sind, werden gereinigt und ausgebessert. Ansonsten werden die Einzelteile neu erstellt. Oft müssen dazu die Baupläne neu gezeichnet werden.

Diesmal konnte der Rohbau des Wagens AB 4463 besichtigt werden. Er ist innen schon mit Holz verkleidet. An einem Arbeitsplatz wurde die Funktion der Heizung erläutert, die vom Dampf der Lokomotive gespeist wird. Schon für den Einbau fertig hergerichtet, wurden Sitze der 1. Klasse und Holzbänke der 2. Sitzklasse gezeigt.

Wir versuchen mit diesem Tag der offenen Wagenwerkstatt auch das Interesse für eine Mitarbeit von Mann und Frau zu



wecken. Profis, aber auch andere Menschen mit geschickter Hand sind willkommen. Wer Interesse am Mitmachen hat, sich aber nicht als handwerksbegabt einschätzt, ist in der Küche oder in der administrativen Mitarbeit ebenfalls sehr willkommen. Da normal dienstags und donnerstags in der Werkstatt gearbeitet wird, sind die meisten Aktiven schon im Pensionsalter.

Auch für die kleineren Kinder wurde am Event gesorgt. Sie durften bei bestem Wetter auf der Mini-Dampfbahn durch das Werkstattgelände fahren und an der Werkbank aus vorbereiteten Komponenten einen Holzwagen zusammenschrauben.

In einem offiziellen Festteil wurde das Publikum vom Sektionspräsidenten Kurt Gross willkommen geheissen. Anschliessend orientierte der Werkstattchef Werner Beer über den aktuellen Wagenbau. Hier bildet die Revision des AB 4463 den Schwerpunkt der Tätigkeiten.

Wie jedes Jahr wurde mit Gegrilltem und im «Hexenkaffee» für das leibliche Wohl gesorgt. Die Kuchen und Torten wurden von den Werkstattmitarbeiterinnen oder deren Partnern gebacken.



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

Innerschweiz

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

Arbeitseinsätze und Furka-Hock

Von Willy Auf der Maur, Sektionspräsident

weiteres Jahr im Amt bestätigt: Beat Scheuter (Sektionspräsident), Werner Dietrich (Vizepräsident), Pierre Keller (Kassier), Julian Witschi (Sekretär) und Beat Mischler (Beisitzer).

Von den Mitgliedern wurden keine Anträge eingereicht. Der Vorstand beantragte wiederum einen Kreditrahmen von CHF 5000 für die Mitfinanzierung von Baueinsätzen. In Abklärung ist der Nachbau des historischen Kioskunterstands beim Bahnhof Gletsch. Ein weiteres Projekt ist ein Modellbahndiorama zur Furka-Bergstrecke mit dem Bereich der Altstentumstafeltunnel. Ebenso könnte ein Beitrag an neue Werbetafeln für die Dampfbahn in der Furkaregion geleistet werden. Insgesamt sieht das einstimmig genehmigte Budget für 2026 Mehrausgaben von CHF 5780 vor.

In einem sehr interessanten Referat informierte das Sektionsmitglied und DFB-Verwaltungsrat Michael Stähli über Aktuelles von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Den Schwerpunkt widmete er dem Netzzustandsbericht. Es sind gewaltige Anstrengungen finanzieller und arbeitsressourcenmässiger Art nötig, um die Strecke und insbesondere den Scheiteltunnel in Zukunft befahren zu können.

Das zeigt deutlich, wie nötig der Förderverein VFB mit seinen Mitgliedern und freiwilligen Mitarbeitenden sind, um die Furka-Dampfbahn für die nächsten Generationen als Kulturgut zu erhalten. Mehr zu den aktuellen Aktivitäten und Anlässen der VFB Sektion Bern findet sich stets auf www.dfb.ch/bern

Am Samstag, den 11. April starteten die Innerschweizer in die Saison 2026 mit Arbeiten in Realp. Nur noch wenig Schnee und ein sonniger Tag hiessen uns willkommen, so darf es weitergehen.

Arbeits-Einsätze der Innerschweizer an folgenden Samstagen im Jahr 2026: 27. Juni, 18. Juli, 8. August, 29. August, 19. September, 10. Oktober

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

Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert uns die Organisation. Wir freuen uns, Euch auch 2026 an der DFB-Strecke anzutreffen.

Unser Furka-Hock:

Am 1. Dienstag im Monat, wir treffen uns ab 19.30 Uhr im Restaurant Tibits, obere Etage im Bahnhof Luzern. Ausnahme am Dienstag, den 4. August: Höck auf dem Schiff, Luzern Bahnhofquai ab 19.12 Uhr.



Nachruf Jakob Hartmann

*12.4.1946, gestorben 11.4.2026

Als Einzelkämpfer reiste Jakob Hartmann als Froni nach Realp, der Grund dafür war das unermessliche Unwetter vom 23. auf 24. August 1987, das den ganzen Kanton Uri getroffen hatte. An diesem Arbeits-Einsatz lernte er viele Kameraden kennen, die mit der

Schaden-Behebung hinter Realp mit dem erneuten Aufbau der Böschungen und Gleise an der Arbeit waren. Dabei bekam er Informationen zur Sektion Innerschweiz und wurde innert kurzer Zeit Mitglied. Er übernahm den Posten des Baugruppenleiters der Sektion. Jakob konnte mit seinem Netzwerk mit Vereinen, Dorf-Feuerwehr, Gemeinderäten viele Interessierte für einen Einsatz nach Realp bringen. Dabei sind Arbeiten an Gleisen, Wassergraben, Tunnelportalen und Stütz-Mauern saniert, zum Teil aufgebaut worden, dies alles unter seiner Führung. Viele Jahre war Jakob beim Auf- und Abbau der Steffenbachbrücke dabei. Bei all den Arbeiten erkannte Jakob sehr früh, dass die ganze Furka Bergstrecke von Realp nach Oberwald wieder in Betrieb gehen muss.

Jakob wird uns als Furka-Froni immer in Erinnerung bleiben.
Foto und Text Sektion Innerschweiz

Nordwestschweiz

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

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

Mitgliederdaten:

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

Termine:

Sonntag 04. bis Freitag 09. Oktober 2026

Bauwoche in Realp

In dieser Woche unterstützen wir die DFB hauptsächlich mit Einwinterungsarbeiten. Anmeldung bis 30. August 2026 bei: Erich Meier, Gempenstrasse 11, 4413 Büren; Tel.: 061 911 12 49; E-Mail: erich.meier@dfb.ch

Reisebericht:

Frühlingsausflug vom 11. April 2026

Pantheon Basel, Muttentz

Von Erich Meier

Das Pantheon Basel ist ein Forum für Oldtimer-Besitzer und Museum zu der Entwicklung der Mobilität auf der Strasse. Die runde Halle war im Besitz der Firma Züblin AG und diente als Reparatur- und Maschinenhalle. Sie hat einen stützfreien Durchmesser von 50 Meter. Sie wurde mit einer spiralförmigen Rampe ergänzt und diese dient als Ausstellungsplatz für die Museumsfahrzeuge sowie als Abstellplatz für die fahrtüchtigen Fahrzeuge der Oldtimer-Besitzer. Das Museum wurde nach über zweijähriger Bauzeit am 16. August 2008 eröffnet.

Am Eingang wurden wir von Jonathan begrüsst. Er führte uns in der nächsten Stunde durch das Museum. Sein ausserordentliches Fachwissen und die pointierten Anekdoten zu den einzelnen Fahrzeugen oder Automarken sorgten dafür, dass die Zeit wie im Flug verging. Nach der Führung gingen wir in das Restaurant Pantheon für die kulinarischen Genuss-Stunde.



Fotos von Erich Meier:
Die Museums-Halle
mit der Rampe

Georg Richard, 1902, 2
Zylinder wassergekühlt

Citroën 5HR 1924, ers-
tes Auto mit Anlasser

Bugatti Typ 23, Vier-
zylinder

Ostschweiz

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

AGENDA

21.-26.06.2026	Bauwoche 26 (Teilnahme Einzelhelfer bei der Bauwoche der Sektion Aargau)	Markus Geiger	071 385 07 23
20.09.2026	Werbeauftritt Historische Verkehrsschau 2026 St. Margrethen	Hans-Walter Beyeler	044 422 15 23
25.10.2026	Werbeauftritt Oldtimermesse St. Gallen	Hans-Walter Beyeler	044 422 15 23
20.11.2026	Helferessen (gemäss separater Einladung)	Andreas Huwiler	071 966 45 62
13.03.2027	40. Hauptversammlung	Andreas Huwiler	071 966 45 62

Die Kontaktpersonen sind auch unter vorname.nachname@dfb.ch per Mail erreichbar. Die aktuelle Agenda ist auch unter www.dfb.ch/ostschweiz zu finden.

Hauptversammlung 2026

Von Andreas Huwiler, Sektionspräsident

Die 39. Hauptversammlung der Sektion Ostschweiz war geprägt vom grossen Interesse sowie von Wechsel im Vorstand.

Auch dieses Jahr durfte der Vorstand über 100 Mitglieder und Gäste zur Hauptversammlung begrüssen. Vor Beginn der Versammlung bestand die Möglichkeit, sich an der Festwirtschaft mit Speis und Trank zu versorgen oder einen Blick auf den Stand der Revisionsarbeiten an der Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 1 zu werfen. Für die musikalische Umrahmung sorgte die Familienkapelle «Bisere-Gruess» aus Eggerstanden.

Die statutarischen Geschäfte – Protokoll der letzten HV, Jahresbericht des Präsidenten, welcher durch einen bebilderten Jahresrückblick ergänzt wurde, Rechnung 2025 und Budget 2026 sowie die Entlastung des Vorstandes – konnten zügig erledigt werden. Bevor es zu den Wahlen kam, gab es verschiedene Verabschiedungen und Verdankungen aus dem Vorstand. Doris Erismann, Aktuarin war vier Jahre im Vorstand tätig. Flurin Fausch, verantwortlich für das Standmaterial, war ge-

nau 20 Jahre im Vorstand. Auf eine wohl einzigartige Dauer im Vorstand kann Hans-Walter Beyeler zurückblicken, er wurde 1989 gewählt und amtierte seither als Vizepräsident. In dieser Zeit erlebte er fünf Präsidenten, aber auch die präsidentenlosen Jahre. Wir danken allen herzlich für die geleistete Arbeit und wünschen ihnen für die Zukunft alles Gute.

Im Zuge des Projekts «Vorstand 2025+» konnten dank Inserat auf der Online-Plattform «SeniorsAtWork» mit zehn interessierten Personen Gespräche geführt werden. Daraus verblieben erfreulicherweise drei Personen, die die offenen Ressorts im Vorstand übernehmen werden. So wurden Débora Solèr Steinemann, Hubert Hammer und Rolf Bruggisser zusammen mit den bisherigen Markus Staubli, Markus Geiger und Rolf Eggenberger in den Vorstand gewählt. Im Präsidentenamt gibt es keine Veränderung. Bei den Revisoren wurden Kurt Fitze, mehr als 20 Jahre im Amt, und Ruth Baumann, Ersatzrevisorin verabschiedet. In Zukunft wird das Gespann Hugo Peter und Erwin Hug die Jahresrechnung unter die Lupe nehmen.



Fotos von
Ursula Spichale

Gut gefüllte Tische

Verabschiedung
Hans-Walter
Beyeler

Neue Vorstands-
mitglieder

Familienkapelle
«Bisere-Gruess»

Romandie

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

Assemblée générale du 14 mars 2026

Par Jean-Jacques Oltramare

Nach der verdienten Pause durfte das Wort den drei von weit angereisten Gästen weitergereicht werden. Beat Scheuter, Präsident des VFB-Zentralvorstandes, Markus Giger, Verwaltungsrat DFB AG, und zum Abschluss Urs Züllig, Präsident Dampflokkfreunde, informierten zu aktuellen Themen aus ihren Organisationen.

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowie die Sektion Ostschweiz leben von dem grossartigen Einsatz vieler einsatzwilliger Freiwilliger. So geht ein grosser Dank an die guten Seelen, die die Durchführung unserer Hauptversammlung in unmittelbarer Nähe zur Dampflokkwerkstätte Uzwil überhaupt ermöglichen. Ein grosser Dank geht aber auch an unsere Mitglieder, die der Sektion Ostschweiz treu bleiben und somit die Dampfbahn Furka-Bergstrecke unterstützen.

Die nächste und sogleich 40. Hauptversammlung findet am Samstag, 13. März 2027 statt. Mal schauen, was sich der Vorstand für den Geburtstag ausdenken wird.



29 membres et invités dont Barbara Ruetsch-Dobler, représentante du Comité central de l'ALSF, se retrouvent en début de matinée dans la salle "Viret" du bâtiment de l'Etoile à Yverdon. Nous découvrons, dans cet ancien quartier de la ville, une salle certes petite, mais bien équipée pour une assemblée dans de bonnes conditions.

Présidée comme d'habitude avec brio par notre Président, les premiers points à l'ordre du jour statutaire sont réglés sans problème : nomination des scrutateurs, approbation des comptes et décharge au comité.

Notre membre François Martin voudrait que notre proposition d'adaptation de nos statuts à ceux de l'ALSF soit amendée sur la séquence de nomination des délégués (éviter le décalage de dates). Sa proposition est rejetée par le vote de l'Assemblée, puis la nouvelle mouture de nos statuts est finalement acceptée par celle-ci.

Reste la question des élections complémentaires et du renouvellement du Comité. En effet Florian Wünsche, très chargé sur les plans politique et professionnel, souhaite être soulagé de sa charge de président et il est temps pour notre fidèle secrétaire, Esther Zürcher, d'être libérée de son mandat déjà effectivement prolongé d'une année.

Faute de candidatures spontanées, la discussion est ouverte et conclut comme suit :

- Gérald Stucki déjà pressenti, rejoint le comité en qualité de co-président avec Florian Wünsche.
- Jacques Fornachon s'annonce pour reprendre le flambeau du secrétariat.
- Les autres membres du comité, déjà en place, sont confirmés Ruth Oulevay à la trésorerie, Philippe Roessinger, responsable du site Internet et Jean-Jacques Oltramare à la communication.

L'assemblée statutaire terminée, une première surprise nous est faite, à savoir la présentation du réseau Travys (Transports Vallée de Joux-Yverdon-les-Bains-Ste-Croix) par leur responsable des relations publiques.

La ligne d'origine, créée à l'initiative de l'industriel et philanthrope William Barbey, reliait dès 1893 les 2 villes industrielles d'Yverdon-les-Bains et de Sainte-Croix ; elle a été complétée dès 1899 par le chemin de fer Le Pont-Brassus, le réseau de transports publics Yverdon-Grandson,

Solothurn

VFB-Sektion Solothurn, Sergio Rovelli, Bündtenstrasse 6,
4622 Egerkingen, sergio.rovelli@dfb.ch

une entreprise de transport routier et enfin la ligne Orbe-Chavornay dès 2008. Cette entreprise, dynamique, se modernise encore à l'heure actuelle...

Passons à la pratique pour embarquer sur le Travys et rejoindre par un parcours pittoresque la gare de Sainte-Croix ! Là, un bus Travys (!) nous hisse sur les hauts de cette localité en vue d'un repas fin servi par le traiteur Eric Vuissoz à l'hôtel d'Espagne.

La partie culturelle de cette journée consiste ensuite en une visite guidée (en 2 groupes) du MuMaps (Musée de la mécanique d'art et du patrimoine de Ste-Croix). Il s'agit du regroupement des collections du Musée d'art et des sciences, du musée Baud et du centre international de la Mécanique d'Art. Une véritable remontée dans le temps qui illustre l'ingéniosité et la créativité de générations de mécaniciens de précision : les boîtes à musique, automates, orchestrons et autres gramophones ravissent nos yeux et, pour certains, nos oreilles. Contemplons au passage l'atelier de fabrication de boîtes à musique du Dr Wyss du début du XX ème siècle ou encore une authentique machine à écrire de la marque Hermès. Deuxième surprise de la journée, accueil et verrée par des représentantes des Autorités locales dans le bâtiment du Collège de la Gare. Cette journée bien remplie, sous un ciel maussade, s'achève par notre retour à Yverdon-les-Bains à bord du Travys.



Photos de Philippe
Roessinger

Interessante Referate an der Generalversammlung Von Walter Weibel, Aktuar

Am Freitag, den 13. März 2026 führten wir die jährliche Generalversammlung im Restaurant Sonne in Niederbuchsitzen durch. Wie gewohnt, genossen wir Gastrecht bei der Familie Studer. Vielen Dank. Als bescheidene Gegenleistung haben sich der Vorstand und einige Mitglieder zum Nachtessen in der Gaststube getroffen.

Der geschäftliche Teil war schnell erledigt, da keine speziellen Traktanden anstanden. Zentrale Themen waren der andauernde Mitgliederschwund und die Überalterung in der Sektion, auch im Vorstand. Wir erzielten im Jahr 2025 einen kleinen Gewinn. Die Abstimmungen wurden alle einstimmig angenommen.

Anschliessend durften wir einen Gastreferenten begrüßen: Urs Bösch, beruflich Lokomotivführer und Chef-Lokführer beim Verein Pacific 01 202. Der Verein betreibt eine deutsche Schnellzug-Dampflokomotive, Baujahr 1937. Die Maschine wurde 1975 in einem desolaten Zustand in die Schweiz überführt und restauriert. 1993 erstrahlte sie wieder betriebsfähig in vollem Glanz.

Urs erzählte Anekdoten aus der Zeit der Revision und stellte die vielseitigen Einsätze in der Schweiz und Deutschland mit Sonderzügen ins Rampenlicht. Auch über die aktuell stattfindende Kesselrevision in Meiningen (D) wurde berichtet. Die Präsentation fand grosses Interesse. Es ist sicher wertvoll, wenn wir Kontakt zu anderen Vereinen mit ähnlichen Zielsetzungen pflegen.

Zum Schluss stellte VFB-Präsident Beat Scheuter die Marketingstrategie der DFB-Gruppe vor. Einige Schwerpunkte hob er besonders hervor. Mitgliederschwund und mangelhafte Vermarktung sind Hauptprobleme; Marketingstrategie ist die Basis für den Erfolg; Zusammenarbeit mit SOB; Wertschätzung der Mitarbeiter; Motto: Wir fahren dank Freiwilligen; Bessere Zusammenarbeit zwischen VFB, Stiftung und Geschäftsleitung; Kinder und Jugendliche für das Projekt gewinnen. Es gibt offensichtlich Bestrebungen, dass die Zusammenarbeit zwischen den Organisationen der DFB-Gruppe verbessert wird und neue Strategien und Ideen gefunden werden.

Wir erlebten einen informativen und dank der Referate aufgelockerten, interessanten Anlass. Vielen Dank allen Beteiligten.

Wallis

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

Sektionsreise VFB Wallis – Salzminen von Bex Von Beat Herzog, Sektionspräsident

Liebe Mitglieder des VFB Sektion Wallis
Dieser Artikel steht voll im Zeichen der diesjährigen Sektionsreise, welche uns am 13. September 2026 in die einmalige Unterwelt der Salzmine von Bex führen wird. Wir danken herzlich Andrea Andenmatten für die Organisation dieses Ausflugs und wir freuen uns auf Eure Anmeldung und das Interesse an diesem Anlass. Bitte beachtet, dass die Informationen ebenfalls online auf unserer Webseite abrufbar sind (www.dfb.ch/wallis), insbesondere auch das Anmeldeformular.

Der Vorstand der Sektion Wallis lädt die Mitglieder zur Sektionsreise wie folgt ein:

Sonntag, 13. September 2026

Treffpunkt:
08:40 Uhr Brig, SBB Bahnhof Ortsbushaltestelle vor Bäckerei Zenhäusern
oder 10.40 Uhr in Bex (Tickets selbst lösen)
Abfahrt: ab Brig: 08.57 Uhr / ab Visp 09.09 Uhr
Route: Brig – Aigle 10.33 Uhr – Bex – Le Temple, 14.15 Uhr Bex, Les Salines 16.52 Uhr – Bex – Aigle – Brig
Ankunft: 19.23 Uhr Bahnhof Brig

Bitte Kleidung und Schuhe, die für eine konstante Temperatur von 18 Grad geeignet sind.

Sicherheit: Selbstständige Mobilität (keine Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen oder andere Hilfsmittel).

Preise:	
ohne Ermässigungen	CHF 155.00
mit Halbtax	CHF 117.00
mit GA/FVP	CHF 78.00
Kind mit JK 6-16 Jahre	CHF 50.00

Im Preis inbegriffen:

- Aperitif
- 3 Gang Mittagessen, exkl. Getränke
- Eintritt & Führung Salzminen Bex, Dauer 2h
- Bahn- und Busfahrt Brig – Aigle – Bex – Les Temple – Bex – Aigle – Brig (Reisende ab Bex lösen Bahn- & Bustickets selbstständig)
- Menu: Gemischter Salat***Kalbs-Geschnetzeltes mit Risotto und Gemüse***Kugel Eis

Bitte um Information, wer ein veganes oder Gluten freies Menü wünscht

Eure Anmeldung (Name/Vorname/Mobile Nr/Einsteigeort & Bahnermässigung) sendet bitte bis spätestens 31. Juli 2026 an: Andrea Andenmatten, Belalpstrasse 7, 3904 Naters / andrea.andenmatten@dfb.ch

Bitte den Betrag bis am 31. August 2026 auf das Konto der Sektion Wallis einzahlen:
Zahlungsempfänger: Verein Furka Bergstrecke, Sektion Wallis, 3900 Brig
Raiffeisenbank Aletsch-Goms, 3988 Obergesteln / IBAN Nr. CH44 8080 8005 2022 8284 5

Die Sektion Wallis behält sich vor kurzfristige Annullierungskosten dem Reisetilnehmer zu belasten. Mit der Anmeldung akzeptiere ich die allgemeinen Vertrags- und Reisebedingungen.

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



Fotos von saline.ch:
In den Salinen von Bex
(VD)

Zürich-Schaffhausen-Glarus

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

AGENDA

SO 28. Juni 2026	Grillplausch	R. Spahn	079 636 48 13
DO 09. Juli 2026	Bodensee Schifffahrt	SERV Winterthur	052 337 11 28
MO 10. Aug. – SA 15. Aug.	Bauwoche 2	B. Willi	079 716 10 23
SA 12. Sep. – MI 16. Sep.	Malerisches Elsass	SERVRAIL	031 311 89 51
MO 21. Sep. – SA 26. Sep.	Bauwoche 3	B. Willi	079 716 10 23
MI 02. – SO 06. Sep.	Züri Oberland Messe, Wetzikon		
MI 21. – SO 25. Okt.	Herbstmesse Schaffhausen		
FR 27. Nov. – DI 01. Dez.	Advent Erzgebirge	F. Renold	052 335 24 39
SA 06. März 2027, 14.00 Uhr	HV in Bassersdorf	Ch. Portmann	079 746 42 26

Stamm in Zürich jeden 2. Mittwoch im Monat (kein Stamm im Juli und Dezember). Lokal: Restaurant „Werdgut“, Morgartenstrasse 30, je ca. 3 Min. vom SBB-Bahnhof Wiedikon oder von der Tramstation "Werd" entfernt. Vom HB mit Tram 14. Zeit: jeweils ab 18 Uhr

Protokoll der Hauptversammlung

07. März 2026, 14.00 Uhr
im kath. Kirchenzentrum Bassersdorf

Anwesende: 43, davon 1 nicht stimmberechtigter Gast.
Absolutes Mehr: 22

1. Begrüssung/Entschuldigungen

Christoph Portmann begrüsst alle Anwesenden. 43 Mitglieder haben sich entschuldigt. Res Minder kann aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen.

2. Wahl der Stimmenzähler

Vorgeschlagen und gewählt wurde Melanie Bischof

3. Genehmigung der Traktandenliste

Die Traktandenliste wird einstimmig genehmigt.

4. Gast Referent: Harald Jenny, Moderator in verschiedenen Arbeitsgruppen der DFB

Die 25'000 Datensätze der bestehenden Mitgliederverwaltung werden im Moment in die neue Datenbank übernommen. 2027 sollte die neue Mitgliederverwaltung in Betrieb genommen werden. Die heute bestehenden Probleme und Einschränkungen entfallen und der Versand des Dampf an der Furka soll über diese Datenbank abgewickelt werden. Wenn wir von Marketing sprechen, meinen wir oft drei verschiedene Dinge:

- Marketing für Fahrgäste der Bahn – Ziel: Fahrgäste gewinnen
- Mitgliederwerbung für die Vereine – Ziel: Mitglieder gewinnen
- Sponsorengewinnung für die Stiftung – Ziel: Finanzen bereitstellen
- Koordination zwischen: Verein, AG, Stiftung

- Aufgabe der Sektionen: lokale Werbung, Mitgliederpflege, Veranstaltungen

Hans Jörg Häfliger überbringt Grussworte und Infos von Peter Amacher

5. Genehmigung des Protokolls der HV vom 08. März 2025

Das Protokoll wird einstimmig angenommen und verdankt.

6. Genehmigung des Jahresberichts 2025 des Präsidenten

Der Jahresbericht wird einstimmig angenommen.

7. Jahresberichte 2025 der verschiedenen Ressorts

Bruno Willi erläutert die drei Bauwochen – BW 22 (9 TN), BW 33 (12 TN), BW 39 (5 TN). Christoph Portmann erzählt vom Grillplausch, dem Besuch im Schiefertafelmuseum und dem Ausflug auf den Monte Generoso. Matthias Schmid blickt auf die Glarner Messe (5 Tage, 18'000 Besucher) und die Winti Mäss (5 Tage, 25'000 Besucher) zurück. Christoph Portmann teilt den Mitgliederbestand (1613) Ende 2025 mit, was einer Abnahme von 139 Personen entspricht. 10 neue Mitglieder konnten gewonnen werden. Zum Gedenken an die Verstorbenen wurde eine Schweigeminute abgehalten

8. Bericht über die DV und die Sektionspräsidenten Konferenz

Delegiertenversammlung:

Alle bisherigen Vorstandmitglieder wurden wieder ge-

wählt. Neu wurde Beat Scheuter als Präsident gewählt. Nach der DV konnte Eric Kuser für die Finanzen gewonnen werden. Karl Reichenbach informierte über den Beitritt zum Verbund des direkten öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und über die Pacht vom Hotel «Des Alpes» und das Hotel «Post»

Sektionspräsidentenkonferenz:

Der ZV initialisiert die Arbeitsgruppe «Quo Vadis» – VFB – wie weiter. Es gab Informationen zum Stand der Strategiesitzung Phönix. Beat Scheuter zieht aus der Situation die Konsequenzen und wird sich für die Wiederwahl als ZV-Präsident nicht mehr zur Verfügung stellen

9. Jahresrechnung und Bilanz 2025, Revisionsbericht

Jacqueline Treichler stellt Jahresrechnung und Bilanz vor. Mit 40 Ja, 1 Nein und 2 Enthaltungen werden diese angenommen. Arno Rudolf bestätigt mit dem Revisionsbericht, dass die Rechnung in Ordnung ist und alle Dokumente geprüft wurden. Der Bericht wird einstimmig angenommen.

10. Décharge an den Vorstand

Die Versammlung erteilt dem Vorstand einstimmig Décharge.

11. Wahlen Vorstand/Präsident, Delegierte und Revisoren

Bruno Willi führt die Wahl des Präsidenten durch und dankt ihm für die Bereitschaft, sich wieder zu Verfügung zu stellen. Christoph Portmann wurde einstimmig gewählt. Der restliche Vorstand mit Bruno Willi, Hans Jörg Häfliger, Jacqueline Treichler, Matthias Schmid Res Minder wird in Globo einstimmig gewählt. Rolf Spahn, als neues Mitglied im Vorstand, stellt sich kurz vor und wird dann einstimmig gewählt. Arno Rudolf (bisher) und Rolf Moser (neu) werden einstimmig gewählt. Als Delegierte gewählt werden Christoph Portmann, Bruno Willi, Hans Jörg Häfliger und als Ersatz Res Minder

12. Genehmigung des Budgets 2026:

Das Budget wird von Jacqueline präsentiert und danach einstimmig genehmigt.

13. Orientierung Jahresprogramm 2026

Siehe Internet und Dampf an der Furka.

14. Anträge:

Es liegen keine Anträge vor.

15. Umfrage, Varia

Bruno Letter erzählt von den alten Dampflok und empfiehlt das Buch, welches darüber geschrieben wurde. Es kann bei Matthias Schmid bezogen werden. Hans Jörg Häfliger berichtet von den Lokfreunden Uzwil. Leider kann der geplante Neubau der Werkstatt nicht verwirklicht werden, da der Investor abgesprungen ist.
Ende: 15:47 Uhr

(Das vollständige Protokoll ist auf unserem Internetportal publiziert)

Treberwurstschmaus 2026

Wie jedes Jahr trafen sich ca. 60 Furka Dampfbahnfreunde am Sonntag, den 08. Februar zum traditionellen Treberwurstessen bei Weinbau Rolf Spahn in Dachsen. Der private Taxidienst für die mit dem Zug angereisten Gäste hat sich, wie immer, bestens bewährt. Bald erfüllte munteres Geplauder und Lachen den Winzerkeller. Anekdoten machten die Runde, Freundschaften wurden aufgefrischt und neue Bekanntschaften geschlossen.

In seiner unterhaltsamen Art informierte Rolf über das Weinjahr 2025 und die Aussicht auf 2026. Anschliessend wurde die obligate Weinsuppe serviert die, wie immer, ausgezeichnet mundete, gefolgt von einem reichhaltigen Salatteller.

Die Pause bis zum Hauptgang nutzte Christoph Portmann, um die Anwesenden über Neuerungen im Verein und der Sektion zu informieren. Die Treberwurst wie auch der Kartoffelsalat schmeckten vorzüglich. Den Abschluss machte ein üppiges Dessertbuffet mit Kaffee. Im Verlauf des späteren Nachmittags verabschiedeten sich die meisten Teilnehmer, mit guter Laune und vollem Bauch, von den Gastgebern Sabine und Rolf. Ein herzliches Dankeschön an alle für diesen gelungenen Anlass und ich freue mich auf das nächste Jahr.



Foto von Res Minder:
Gemütliches Beisammensein beim Treberwurstschmaus

Rhein-Main

Sektion Rhein-Main e.V., Joachim Ziegler (Vorsitzender),
Kreuzweg 7, 65719 Hofheim am Taunus, Tel.: 06192 / 8825

**Spenden an die Sektion Rhein-Main: steuerbegünstigt
seit mehr als 22 Jahren!**

Von Joachim Ziegler, Vorsitzender

Im Juli 2003 war es soweit: Nach vier Jahren der Vorbereitung, in denen wir unsere Satzung erarbeiteten, wurde sie am Gründungstreffen verabschiedet. Beim Amtsgericht Frankfurt am Main wurden wir im August 2003 in das Vereinsregister eingetragen und durch das Finanzamt Frankfurt erfolgte die Zuerkennung der Gemeinnützigkeit. Damit konnten wir ein sektionseigenes Konto einrichten, das durch unseren ersten Spendeneingang mit einem vierstelligen Kontostand begann.

In der Folge waren es viele zwei- und dreistellige Beträge, gelegentlich vierstellige und vereinzelt fünfstelligen. Für uns waren und sind sie alle gleichermaßen „wertvoll“, sind sie doch an den finanziellen Möglichkeiten der Spender zu messen. Alle Spenden haben dazu beigetragen, dass wir im Laufe der Jahre aufsummiert einen Betrag von etwa 400'000 Euro an die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) haben weiterleiten können.

Foto von
Rainer Köhler:

Einfache Regeln

Die „Regeln“ für unsere Spender waren einfach – und sind es geblieben. Die Spendenbeträge müssen auf unserem Konto eingehen. Alle Spenden können bei allen deutschen Finanzämtern als steuerlich abzugsfähig geltend gemacht werden.

Für Spenden bis zu einem Betrag von 300 Euro (anfangs 200 Euro) gilt der Überweisungsbeleg als Spendenquittung. Für Spenden ab 300 Euro stellt die Sektion eine Zuwendungsbestätigung aus, wozu die Spender auf dem Überweisungsbeleg ihre Adresse angeben.

Eine neue Sprache

Wir mussten „Amtsdeutsch“ in unseren Sprachgebrauch aufnehmen. So überweisen wir die Spendenmittel in Abständen an die SFB als „Mittelverwender“, die uns den Eingang und die entsprechende Verwendung bestätigt. Damit genügen wir den „besonderen Sorgfaltspflichten für die Mittelverwendung im Nicht-EU-Ausland“. Wir teilen ausschließlich der Stiftung die Namen der Spender und die eingegangenen Beträge mit.

Eine kleine Änderung

Unsere „Hausbank“ hat im Jahr 2025 fusioniert. Das bedeutet: sie trägt einen geänderten Namen und wir haben eine neue Kontonummer:

Bank: VR Verbundbank eG Lauterbach-Schlitz
Kontoinhaber: VFB Sektion Rhein-Main e.V.
IBAN: DE28 5309 3200 0004 1967 24
BIC: GENODE51ALS

Unter den bisherigen Bankdaten eingehende Gelder werden bis Mitte 2027 auf das neue Konto umgeleitet. Alle Angaben stehen auch auf unserem Internetportal www.furka-rhein-main.de unter der Rubrik „Gemeinnützigkeit“.

Was bleibt

Uns bleibt, allen Spendern zu danken für ihre Spenden, die vollständig dem Erhalt der Furka-Bergstrecke zugutekommen. Danken möchten wir auch den Verantwortlichen der SFB für die jahrelange gute Zusammenarbeit.

So bleibt uns zu hoffen, dass die deutschen Furka-Freunde auch in Zukunft zahlreich von den Spendenmöglichkeiten via Sektion Rhein-Main Gebrauch machen.



Vom ersten Dampfzug von Gletsch über die Furka-Bergstrecke bis nach Disentis am 3. Juli 1926 liegen uns leider keine Fotos vor. Aber am 14. Juli 2000 war Gletsch wieder Ort für eine Streckeneröffnung. An diesem regnerischen Tag erreichte der erste Dampfzug der DFB von Realp her die Hotelsiedlung. Die beiden Walliser Staatsräte Jean-Jacques Rey-Bellet und Wilhelm Schnyder hatten die Ehre, das Band zu durchschneiden. Es dauerte dann weitere zehn Jahre, bis die 1981 stillgelegte Strecke durchgehend bis Oberwald wieder in Betrieb genommen werden konnte. (jw)



Impressum:

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

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

Redaktionskommission:
Leiter: Julian Witschi,
Tel. +41 79 399 04 86, julian.witschi@dfb.ch
Philipp Krähenmann, Verein Furka-Bergstrecke,
philipp.kraehenmann@dfb.ch
Andreas KleeB, Stiftung Furka-Bergstrecke
andreas.kleeB@dfb.ch
Andreas Huwiler,
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
andreas.huwiler@dfb.ch

Traductions: Section Romandie ALSF/VFB

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

Herstellung, Druck:
Merkur Medien AG
Gaswerkstrasse 56
4900 Langenthal

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

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

Adressänderungen Dampflokfreunde:
Dampflokfreunde Furka-Bergstrecke
dampflokfreunde@dfb.ch

Erscheinungsweise:
Vierteljährlich. Einem Teil der Auflage des
«Dampf an der Furka» werden die vierteljähr-
lich 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.

Fahrplan und Preise

Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag
vom 18. Juni bis 27. September 2026



2026

Realp – Gletsch – Oberwald

Zugnummer Sitzplätze		Diesel 325 2.Kl. 	133 1.+2.Kl. Premium Class	139 2.Kl.	Diesel 241 2.Kl. 	157 1.+2.Kl.
Realp DFB	ab	09.15	10.20	10 11.20		12 14.20
Tiefenbach DFB	ab	x 09.25	x 10.40	• x 11.40		• x 14.40
Furka DFB	an	09.40	11.05	• 12.05		• 15.10
Furka DFB	ab	09.50	11.30	• 12.30		• 15.30
Muttbach-B.	ab	x 10.00	x 11.35	• x 12.40		• x 15.35
Gletsch	an	10.15	12.05	• 13.05		• 16.05
Gletsch	ab	10.20	12.10	• 13.10	11 13.10	• 16.10
Oberwald	an	10.45	12.35	10 13.35	11 13.35	12 16.35

Zeichenerklärung

- 10** Donnerstag bis Sonntag vom 16. Juli bis 16. August 2026
- 11** Donnerstag bis Sonntag bis 12. Juli und vom 20. August bis 27. September 2026
- 12** Donnerstag, Freitag und Samstag
- 13** Freitag, Samstag und Sonntag
- x Halt auf Verlangen
- Verpflegungshalt in der Station Furka (Buffet-Gaststätte)

Oberwald – Gletsch – Realp

Zugnummer Sitzplätze		134 1.+2.Kl.	Diesel 238 2.Kl. 	154 1.+2.Kl. Premium Class	158 2.Kl.	Diesel 364 2.Kl. 	Diesel 366 2.Kl.
Oberwald	ab	13 10.50	11.45	13.50	10 14.50	11 14.50	Wander-Express
Gletsch	an	• 11.15	12.05	14.15	• 15.15	11 15.15	
Gletsch	ab	• 11.20		14.20	• 15.20		16.15
Muttbach-B.	ab	• x 11.40		x 14.40	• x 15.40		x 16.30
Furka DFB	an	• 11.55		14.55	• 15.50		16.40
Furka DFB	ab	• 12.20		15.30	• 16.20		16.45
Tiefenbach DFB	ab	• x 12.40		x 15.45	• x 16.40		x 17.00
Realp DFB	an	13 13.05		16.15	10 17.05		17.15

Die Platzreservation in den Dampfzügen ist obligatorisch.
Reservation und Billettbezug:
www.dfb.ch

Diesellozug «Wander-Express»
Zug mit Diesellokomotive.
Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad.

Aus technischen Gründen und bei Waldbrandgefahr können die Züge **zwischen Gletsch und Oberwald** mit einer historischen Diesellok statt Dampflok geführt werden.



In den Dampfzügen können keine Fahrräder befördert werden.

Fahrpreise Dampfzüge Gültig bis 27. September 2026

Beträge in CHF	Billett		Historischer Zuschlag	Fahrpreise inklusive Platzreservation
Einfache Fahrt	1) 2.Kl.	1) 1.Kl.	1.+2.Kl.	
Wagenklasse				
Realp – Oberwald	50.–	100.–	46.–	Der historische Zuschlag muss für jeden belegten Sitzplatz im Dampfzug bezahlt werden.
Realp – Furka DFB	30.–	60.–	26.–	
Realp – Gletsch	40.–	80.–	36.–	
Gletsch – Oberwald	20.–	40.–	16.–	

1) Inhaber von Halbtax- und Generalabonnements oder Swiss Travel Pass und Swiss Half Fare Card sowie Kinder 6 bis 15,99 Jahre und Hunde erhalten 50 % Ermässigung auf den Billettpreis. Kinder und Jugendliche mit Junior-Karte und Kinder-Mitfahrkarte bezahlen nur den historischen Zuschlag.

Änderungen vorbehalten
Stand:
30.09.2025

Verpflegung: Wir empfehlen unser Bistro im Bahnhof Realp oder die Buffet-Gaststätte in der Station Furka.

Gruppen: Fahrpreise für Gruppen ab zehn Personen finden Sie auf unserer Webseite.



Gruppenpreise

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Schweigstrasse 11, CH-6491 Realp (UR)
Internet: www.dfb.ch
Mail: reisedienst@dfb.ch
Telefon: +41 (0)58 / 590 21 21