

Die Dampfbahn besitzt eine Vielzahl von Anhängfahrzeugen. Die grössere Anzahl sind Dienstfahrzeuge für allerhand Verwendungszwecke wie z. B. mobile Lager, Transporte von Baumaterialien, für Einsätze auf Baustellen etc.

Der weit wichtigere Teil sind unsere Personenwagen. Für den derzeitigen Einsatz stehen sechs 2-achsige und acht 4-achsige Personenwagen zur Verfügung. Im Bau, oder in Vorbereitung für den Wiederaufbau, stehen weitere drei 2-achsige und vier 4-achsige Personenwagen.

Sämtliche Personenwagen sind Wiederaufbauten von alten Fahrzeugen. Frühere Besitzer waren: Die Brig- Visp- Zermatt Bahn (neu MGB), die Furka Oberalp Bahn (neu MGB), SBB- Brünig und die Appenzellerbahnen. In der Regel konnte der mechanische Teil, bestehend aus dem Fahrgestell, die Drehgestelle (bei 4-achsigen Fahrzeugen), die Radsätze (Achsen), mehrheitlich auch die gesamte Bremseinrichtung und die Zug- und Stossvorrichtung (Kupplung) aufgearbeitet und wieder verwendet werden. Die Wagenkasten aus Holz waren durchgefault und grösstenteils nicht mehr verwendbar. Sie wurden nach den alten Zeichnungen neu erstellt. Auch die Inneneinrichtungen wurden nach alten Zeichnungen zum grössten Teil neu angefertigt. Ganz neu ist bei sämtlichen Fahrzeugen die elektrische Einrichtung.

Seit dem Jahr 2004 können wir auch rollstuhlabhängige Fahrgäste mitführen. Wir haben zwei 2-achsigen Aussichtswagen C 2353 u.54 rollstuhlgängig eingerichtet.

Sämtliche Wagen sind mit einer Vakuumbremse, bestehend aus einer Adhäsions- und einer Zahnradbremse, ausgerüstet. Die Adhäsionsbremse ist die Klotzbremse am Rad und die Zahnradbremse die Klotzbremse am Zahnrad. Die Vakuumbremse wurde vor mehr als hundert Jahren auf Bahnen mit starkem Gefälle angewendet. Diese Bremseinrichtung ist nicht erschöpfbar, wir bremsen mit atmosphärischem Luftdruck. So schonen wir bei den langen Talfahrten unsere Bremsklötze, wir bremsen mehrheitlich mit der Dampfbremse auf der Lokomotive, d.h. der gesamte Zug wird von der Lok gehalten.

Im Weiteren besitzen unsere Wagen eine Dampfheizung, denn im September kann es schon empfindlich kalt werden. Der Dampf für die Heizung wird von der Lokomotive über entsprechende Rohre zu den Wagen geleitet.

Noch etwas zum Farbanstrich: Die Hausfarbe der DFB AG bleibt Kobaltblau, Fahrwerke und Rahmen der Fahrzeuge werden in Schwarz gehalten.

Dampflok Weisshorn: Kessel schwarz, Führerhaus und Wasserkasten grün
⇒ Analog HG2/3 Breithorn

HG3/4 Nr. 1/4/9 / HG4/4 Nr. 704/708 ⇒ Kessel, Führerhaus und Wasserkasten in Schwarz.

Dampfschneesleuder ⇒ Kessel schwarz, Führerhaus und Wasserkasten grün, Schleudervorbau rot/gelb

Dieseltraktionsfahrzeuge ⇒ rot

Personenwagen

Bestehende blaue Fahrzeuge bleiben blau

Bestehende und in Bearbeitung stehende Fahrzeuge: rot

Dienst- & Güterwagen

Grau

.

Der Rollmaterialbestand der DFB sieht zur Zeit folgendermassen aus:

Triebfahrzeuge

HG 2/3 Nr. 6 „Weisshorn“ (ex BVZ)
Geschw. Adhäsion max. 30km/h
Geschw. Zahnrad max. 15km/h
Anhängelast: 40t
Inbetriebnahme: 20.10.1989

HG3/4 Nr. 1 „Furkahorn“ (ex BFD)
Geschw. Adhäsion max. 45km/h
Geschw. Zahnrad max. 15km/h
Anhängelast: 60t
Inbetriebnahme: 10.07.1993

HG3/4 Nr. 9 „Gletschhorn“ (ex BFD)
Geschw. Adhäsion max. 45km/h
Geschw. Zahnrad max. 15km/h
Anhängelast: 60t
Inbetriebnahme: 17.09.1993

HG3/4 Nr. 4 (FO) / Leihgabe
Geschw. Adhäsion max. 45km/h
Geschw. Zahnrad max. 15km/h
Anhängelast: 60t
Inbetriebnahme: 23.06.2007

Reisezugwagen

C 2351 (ex SGA) Inbetriebnahme DFB: Juni 1990
C 2352 (ex SGA) Inbetriebnahme DFB: Juni 1990
B 2228 (ex SGA) Inbetriebnahme DFB: Juli 1993
C 2353 (ex Brünigbahn) Inbetriebnahme DFB: 1994
B 4233 (ex VZ) Inbetriebnahme DFB: 1994
ABD 4558 (ex Brünigbahn) Inbetriebnahme DFB: 1994
B2 2224 (ex SGA) Inbetriebnahme DFB: 1995
C 2354 (ex Brünigbahn) Inbetriebnahme DFB: 1995
ABD 4554 (ex Brünigbahn) Inbetriebnahme DFB: 1998
B4253 (ex SBB) Inbetriebnahme DFB: 2000
B2 2204 (ex BFD) Inbetriebnahme DFB: Juni 2001
WRs 4886 (ex RhB) Inbetriebnahme DFB: Mai 2001
B 4229 (ex Brünigbahn) Inbetriebnahme DFB: 2004

Güterwagen

Gg 2425 (ex BVZ) Inbetriebnahme DFB: 2003

Diesellok

HGm 2/2 Nr. 51
Geschw. Adhäsion max. 25km/h
Geschw. Zahnrad max. 15km/h
Leistung: 272PS
Inbetriebnahme: Sommer 1987

Traktoren

Tm 2/2 Nr. 68
Geschw. Adhäsion max. 25km/h
Leistung: 47PS
Inbetriebnahme: 1992

Tm 2/2 Nr. 506 (ex CJ, Chemin de fer du Jura)
Geschw. Adhäsion max. 40km/h
Leistung: 120PS
Inbetriebnahme: Sommer 1996

Tm 91/92 (ex RhB)
Nur für Depotmanöver Realp/Gletsch
Geschw. Adhäsion max. 40km/h
Leistung: 65PS
Inbetriebnahme: April 2006 / 2007

Tmh 2/2 Nr. 985 (ex Brünigbahn)
Geschw. Adhäsion max. 25km/h
Leistung: 47PS
Inbetriebnahme: 23.06.07

Sonderfahrzeuge

Xmh 4961 (ex FO)
Geschw. Adhäsion max. 30km/h
Geschw. Zahnrad max. 20km/h
Leistung: 31PS
Inbetriebnahme: 1998

Xrotm 2981 (Schneefrässchleuder)

Xmp (ex RhB Schienenvelo)
Geschw. Adhäsion max. 20km/h
Inbetriebnahme:

X 2985 (Begleitwagen zu Tmh)

Dienstwagen

X2982 (Aussichtswagen)

Zurzeit in Revision

Dampfschneesleuder R12 (ex RhB)