

# dampf an der furka

Nov. 06

## Liebe Leserin, geschätzter Leser

Nach der Saison 2006 herrscht auf der Bergstrecke Winterruhe. In vielen Bereichen wird jedoch weitergearbeitet. Vom Marketing bis zum ZfW zerbricht man sich die Köpfe, wie bei knappem Personal und ebensolchen Finanzen Attraktivität und Nachhaltigkeit zu steigern und mehr Fahrgäste zu gewinnen sind. Schon heute muss man sich den Herausforderungen von 2009 stellen, wenn fahrplanmässige Züge von und bis Oberwald verkehren werden.

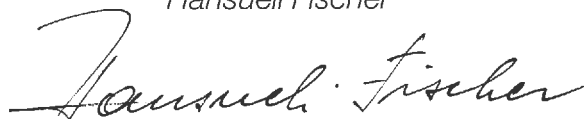
Das letzte Heft des Jahres hält Rückschau. Da ist beispielsweise von gestiegenen Passagierfrequenzen und besseren Auslastungen zu lesen. Die Lok 4 ist auf die Bergstrecke gekommen und hat nach den Probefahrten schon reguläre Züge über den Berg gezogen. Der Tmh 985, der von der Dieselcrew restauriert und modernisiert wurde, hält ebenfalls, was man sich von ihm versprochen hat. Die Maschinen werden zu Recht bewundert. Beide sind mit viel Froni-Arbeitskraft und Geld zu neuem Leben erweckt worden.

Die Dampfbahn hat sich ausserhalb ihrer Heimat an der Furka gezeigt: An Messen in Altdorf und Zug sowie am Dampf-Festival in Untervaz. Die grossen Anstrengungen haben sich gelohnt. Die Dampfbahn wurde von Besuchern und Medien zur Kenntnis genommen und darf gewiss auf etliche neue Freunde zählen.

Beachten Sie auch die Berichte aus den VFB-Sektionen. Sie rufen nicht nur manchen Einsatz auf der Bergstrecke in Erinnerung, sondern zeugen von viel Herzblut, das auch fernab von der Furka für die Dampfbahn vergossen wird.

Der «Dampf-Redaktor» bedankt sich bei allen, die ihn im zu Ende gehenden Jahr unterstützt haben und freut sich auf eine ebenso gute Zusammenarbeit im 2007.

Hansueli Fischer



**Redaktionsschluss Ausgabe 1/2007: 31.01.2007**  
**Ausgabe 2/2007: 15.05.2007**  
**Ausgabe 3/2007: 15.08.2007**  
**Ausgabe 4/2007: 31.10.2007**

## aktuelles

Geschäftsleiter zur Saison 2006	1
Erscheinungsbild der Dampfbahn	2
Mehr Fahrgäste – bessere Auslastung	3
Köchin und Hüttenwart	4
Heidi Albisser verlässt Souvenirhandel	5
Umfangreichstes Bauprogramm	6
Versorgungsplatz Gletsch	7
Der Tmh 985 fährt wieder	10
Info Point Gletsch eröffnet	11
Ein Tag bei den Fronis	12
Wägeii im Aargauer Doppelpack	14
Wanderwege, Wandermöglichkeiten	16
Oberwald – ein Gemeindeporträt	20
Das «Glacier du Rhône»	22
Betriebsabschlussfest bei der DVZO	23
DFB am Dampf-Festival in Untervaz	27
DFB an der Zuger Messe	28
DFB an der «Uri mobil»	31
Participation aux bourses et expositions	32
Section Romande et Belgique	32
Passagers plus nombreux	33
Rapport de la Division construction	34
Une commune avec des problèmes	35

## vereine

Sektion Nordrhein-Westfalen	37
Das Schwungrad meint	38
Seetaler auf der Bergstrecke	38
Sektion Ostschweiz	38
Nürnberg, Norddeutschland, Solothurn	39
Sekt. Stuttgart und Innerschweiz	40
Sektion Brandenburg	41
Bauwoche Ostschweiz	42
Sekt. Gotthard, Bauwoche und Reise	43
Sekt. Zürich und München-Oberbayern	44

## Titelbild

Die Lokomotive HG 3/4 FO4 bei ihrer Jungfernfahrt in Gletsch.

La locomotive HG 3/4 lors de sa course inaugurale à Gletsch.

Foto: Julian Witschi

## Impressum

**Redaktionsadresse:** Hansueli Fischer-Spühler  
Goldenbühlstrasse 130, CH-5463 Wislikofen  
Telefon +41 (0) 56 243 13 13  
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch

**Herstellung, Druck:** ea Druck + Verlag AG,  
Zürichstrasse 57, CH-8840 Einsiedeln  
Telefon 055 418 82 82 · Fax 055 418 82 84

**Adressänderungen Aktionäre und DFB:**  
DFB-Sekretariat, Postfach 141  
CH-6490 Andermatt

**Adressänderungen Vereinsmitglieder:**  
VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter  
Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A.

**Herausgeber:**  
DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
Postfach 35, CH-3999 Oberwald VS

**Erscheinungsweise:** Vierteljährlich (Ende Februar, Mitte Juni, Mitte September, Ende November)

**Abonnement:** sFr. 35.– (Jahr) für Aktionäre  
**Inserttarife:** ¼ Seite sFr. 300.– / ½ Seite sFr. 500.–  
1 Seite sw sFr. 900.– / 1 Seite 4farbig sFr. 1200.– /  
Rückseite sFr. 1500.–

**Rabatte:** 2mal = 5% / 3mal = 10% / 4mal = 15%

Zuschriften an die Redaktion bitte mit Name und Adresse des Absenders/der Absenderin versehen.

## Mitteilung des Geschäftsleiters

# Rückblick auf intensive und erfolgreiche Saison 2006

*Schon wieder gehört die Fahrsaison 2006 der Vergangenheit an. Einmal mehr dürfen wir dank der professionellen und auf Sicherheit bedachten Einstellung des Betriebspersonals auf eine unfallfreie Zeit zurückschauen, in der wir auch von grösseren technischen Problemen verschont blieben.*

Trotz misslichen Wetterverhältnissen während des ganzen Monats August konnten die Fahrgastzahlen wieder gesteigert werden. Insgesamt über 24'000 Gäste, was einer Steigerung von rund 1'200 Personen zum Vorjahr entspricht, haben die Dampfbahnfahrt über die Furka genossen. Dieses Resultat ist umso imposanter, als wir 2005 vom Jubiläum 75 Jahre Glacier Express profitieren konnten, was uns rund 1'000 Fahrgäste einbrachte. Einmal mehr bewahrheitet sich, dass die Anstrengungen der Marketinggruppe nicht nur Dampfbahnfahrt, sondern auch Erlebnis anzubieten, der richtige Weg zum Erfolg ist. Ganz speziell möchte ich hier erwähnen, dass es nur möglich war dank dem aussergewöhnlichen Einsatz des Lokpersonals den fahrplanmässigen Betrieb durchzuführen, wofür ich allen Beteiligten mein Kompliment und meinen Dank aussprechen möchte.

### Auslastung schmälert Komfort

Die Auslastung unserer Züge war sehr hoch, was leider hin und wieder den Fahrkomfort unsere Gäste einschränkte, wünschen sie doch Bewegungsfreiheit, um die Aussicht auf Bergwelt und Naturschönheiten, die sich auf dem Weg anbieten, aus verschiedenen Blickwinkeln zu geniessen. Gerne möchten wir hier noch Verbesserungen erreichen. Der personelle Engpass bei unsern Lokführern schränkt uns aber vor allem bei der Bereitstellung von Doppel- und Extrafahrten ein.

### Messen und Dampffestival

Obwohl der Fahrbetrieb seit Anfang Oktober ruht, gibt es immer noch Tätigkeiten, die unsere Bahn in der Öffentlichkeit verankern und bereits auf die kommende Saison hinweisen. So konnten etwa 80'000 Zuschauer an der bekannten Gewerbesmesse in Zug unsere HG 2/3 Weisshorn bewundern. Auf dem Weg in ihr Winterquartier bei Martin Horath in Goldau haben wir auf dessen Initiative die Gelegenheit wahrgenommen, die Lok zum Thema «Dampf» neben Dampfwalze, dampfgetriebener Säge und verschiedenen Ausstellungsgegenständen zu präsentieren.

Am letzten Wochenende des Monats Oktober war eine Zugkombination der DFB mit der Lok FO 4 in Untervaz (Kanton Graubünden) am Dampflokfest aktiv beteiligt. Viele Besucher dieses Anlasses konnten dabei eine kurze Fahrt vom Bahnhof ins Ausstellungsgelände mit unserem Nostalgiezug geniessen. Neben dieser Attraktion waren der 1'000er Club sowie eine VFB Sektion präsent, womit unsere Bahn gut vertreten war.

Die Publizität der Dampfbahn Furka-Bergstrecke wird weiter gestärkt durch die Teilnahme verschiedener Sektionen des VFB an Messen und Ausstellungen. Zudem arbeiten unsere Marketingleute bereits intensiv an der Saison 2007. Auch finden Zusammenkünfte auf verschiedenen Stufen statt, um die Beziehungen unserer Partnerschaften zu festigen und zu vertiefen.

### Bau

Während der Grossteil der Strecke bereits im «Winterschlaf» ist, werden die guten Wetterverhältnisse noch genutzt, um möglichst viele Arbeiten an der Infrastruktur zu bewerkstelligen. Dazu gehört einerseits der Bahnhof Realp und andererseits das Teilstück Gletsch-Oberwald. So finden zurzeit Transporte statt, die etwa

2'000 Tonnen Schotter – ein Teil der total benötigten Menge – nach Gletsch bringen, damit er im nächsten Jahr für die Instandstellung der Gleise zur Verfügung steht. Mit Genugtuung darf festgestellt werden, dass wir bei diesem anspruchsvollen Projekt im Zeitplan sind. Dies allerdings ist nur möglich dank dem ausserordentlichen Einsatz der Bauleitung des DFB und der vielen Fronis aus VFB und DFB AG. Ihnen gebührt ein ganz spezieller Dank.

Ich möchte hier auch erwähnen, dass die Erweiterung der Remise Realp eine sehr hohe Priorität geniesst, sind wir uns doch bewusst, dass der Unterhalt der Traktionsfahrzeuge mit den heutigen Platzverhältnissen nicht mehr sichergestellt werden kann und ein Betriebskonzept Realp-Oberwald von diesen Lokalitäten abhängig ist. Die Planung für diese Erweiterung ist weit vorangeschritten und wir sind überzeugt, auch dieses Problem in nützlicher Frist lösen zu können.

### Traktionsfahrzeuge

All unsere Traktionsfahrzeuge sind einer sehr hohen Belastung ausgesetzt, fahren sie doch immer am Limit berg- oder talwärts mit ausgelasteten und dementsprechend schweren Zügen. Dass dabei keine grösseren Schäden oder Probleme entstehen, ist vor allem der professionellen Einstellung des Lok- und Unterhaltspersonals zu verdanken.

Wie bereits erwähnt ist die lang ersehnte HG 3/4 FO 4 auf dem Weg ins Winterquartier am Dampflokfest im Einsatz gewesen. Über den Winter wird sie nun noch den «letzten Schliff» erhalten, um nächste Saison fahrplanmässig eingesetzt werden zu können. Die HG 2/3 Weisshorn überwintert in Goldau, wo einige grössere Reparaturen am Kessel ausgeführt werden müssen, um auch sie für die nächste Fahrsaison wieder fit zu haben. An den HG 3/4 Nr. 1 und 9 werden in Realp die nötigen Unterhaltsarbeiten geleistet. Auch für diese zwei Loks werden in den kommenden zwei bis drei Jahren grössere Revisionen durchgeführt werden müssen. Unsere zwei Vietnamloks HG 4/4 werden in Chur demontiert, um eine Schätzung

des Arbeitsaufwandes, aber vor allem auch der benötigten Finanzen machen zu können.

Mit Genugtuung darf auch festgestellt werden, dass das Dieselfahrzeug Tmh 985 bereits erfolgreiche Fahrten auf der Strecke zurücklegen konnte, dies ein Resultat der unzähligen Stunden, die seitens Dieselcrew in Realp investiert wurden. Dieses Fahrzeug wird vor allem für den Bau der Strecke Gletsch–Oberwald eingesetzt werden. Natürlich werden auch in diesem Bereich Unterhaltsarbeiten an allen Fahrzeugen gemacht, um einen reibungslosen Betrieb zu unterstützen.

### Finanzen

Wirtschaftlich ist es nicht möglich, Investitionen und Unterhalt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit durchschnittlich 70 Fahrtagen sicher zu stellen. Aus diesem Grund sind wir auf grosszügige Spender, sei es in finanzieller Hinsicht oder materielle Art, angewiesen. Für die Realisierung aller anstehenden und für ein kundenfreundliches und attraktives Betriebskonzept nötigen Projekte (Infrastrukturen, HG 4/4, Rollmaterial) werden in den nächsten vier bis fünf Jahren zusätzlich zum finanzierten Teilstück Gletsch–Oberwald noch 5 bis 7 Mio. Franken notwendig sein. Einerseits ist es das Ziel der Stiftung, die benötigten Mittel zu beschaffen, andererseits sind wir aber alle aufgerufen hier aktiv mitzuhelfen, dieses ausserordentliche und attraktive Kulturgut auch für unsere Nachwelt zu erhalten und zu betreiben.

### Dank und Wünsche

Ein interessantes und anspruchsvolles Jahr geht wieder dem Ende entgegen. Ich möchte die Gelegenheit ergreifen, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz herzlich zu danken für die vielen Stunden, die sie für unsere Dampfbahn eingesetzt haben. Nur dank dieser guten Zusammenarbeit ist es möglich, auch in Zukunft viele begeisterte Fahrgäste per Dampf über die Furka zu führen und ihnen ein unvergessliches Erlebnis in der Bergwelt in einem nostalgischen Umfeld zu ermöglichen.

Ich freue mich zusammen mit Euch, die anspruchsvolle Zukunft und die damit

verbundene Herausforderung anzugehen und wünsche allen auf diesem Weg recht frohe Festtage, Gesundheit und

Wohlergehen für das kommende Jahr.

*Peter Bernhard,  
Geschäftsleiter DFB AG*

### Präsidententreffen 2006

## Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes

*Information über das Präsidententreffen der drei Trägerschaften der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vom 21. Sept. 2006.*

Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr trafen sich die Präsidenten der drei Trägerschaften DFB, SFB und VFB und der Geschäftsleiter der DFB AG zu einer gemeinsamen Aussprache. Ziel dieser Aussprache waren die zukünftigen strategischen Massnahmen für ein einheitliches Erscheinungsbild der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Dazu werden der Internetauftritt, die Anerkennung von Fronarbeit, die Verdankung von Spenden und die Sicherung des Kulturgutes Dampfbahn gehören.

Eine Aufnahme des Ist-Zustandes ergab eine Vielfalt an Erscheinungsbildern, Logos, Internetseiten, Dokumentationen und Korrespondenzvorlagen, welche Kunden, Internetbesucher und Gäste derart verwirren kann, dass er nicht mehr erkennen kann, ob es sich um ein und dasselbe Unternehmen handelt.

Das Unternehmen Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat bereits heute einen internationalen Bekanntheitsgrad erreicht, welcher eine gewisse Professionalität des Betriebes für den Zeitpunkt des durchgehenden Fahrbetriebes zwischen Realp und Oberwald voraussetzt.

### Vereinbarungen:

1. Ein einheitliches Logo (Bild, Schriftzug und Farbe) ist zu verwenden. Das Marketing ist beauftragt dieses Logo für Druck, Internetauftritte, Briefkopf, Visitenkarten usw. zu erstellen. Es wird alsdann allen Trägerschaften inkl. der Sektionen zur Verfügung gestellt.

2. Der Internetauftritt muss vereinheitlicht werden (heute gibt es über 30 Internet-Domains, welche auf unterschiedlichste Art und Weise auf unsere Dampfbahn hinweisen). Deshalb ist ein Hauptportal zu schaffen, über welches der Zugang zu weiteren Internetseiten unserer Dampfbahn ermöglicht wird. Das Hauptportal soll topaktuelle Informationen über den Reisedienst (z.B. Kombifahrten mit Partnergesellschaften, Preisaktionen, Extrazüge usw.) und kommende Veranstaltungen oder Events enthalten. Über dieses Portal sollen auch die drei Trägerschaften mit einem benutzerfreundlichen Zugang bedient werden.

3. Für die Anerkennung von Fronarbeit und Verdankung von Spendengeldern wurden Regelungen getroffen, welche zukünftig Ungerechtigkeiten ausschliessen. Diese werden in einem Reglement festgehalten und den mit diesen Aufgaben beauftragten Organen zur Verfügung gestellt.

Das Treffen wurde von jeder Seite als notwendig und sinnvoll angesehen. Es wurde festgestellt, dass sich dieses Gremium regelmässig ein- bis zweimal pro Jahr treffen sollte.

*Verein Furka-Bergstrecke  
Robert Frech*

*Dampfbahn Furka Bergstrecke AG  
Claude Wenger*

*Geschäftsleiter DFB AG  
Peter Bernhard*

*Stiftung Furka-Bergstrecke  
Peter Schwaller*

## Die DFB-Fahrsaison 2006

## Mehr Fahrgäste – bessere Auslastung

*LUZERN – Auf der Bergstrecke haben rund 24'000 Fahrgäste befördert und die Züge besser gefüllt werden können. In mehrfacher Hinsicht hat die DFB grosse Entwicklungsschritte machen können.*

Das Jahr 2006 wird als wesentliches Jahr der Entwicklung der DFB festgehalten werden, geprägt durch die Generalversammlung in Luzern, mit einer ausserordentlichen Beteiligung von Aktionären und Freunden der DFB, durch den Spatenstich für die Aufnahme der Arbeiten der Strecke Gletsch–Oberwald, durch die Tage der offenen Türen in Chur sowie auch die Inbetriebnahme der revidierten Lok FO 4. So ganz «nebenbei» wurde der neue Bahnhof bezogen und die ausgebauten Diesel-Lok Tmh 985 absolvierte mit Erfolg ihre ersten Einsätze auf der Furka. Zum Saisonbeginn 2007 wird dann das Bahnhoffest wie auch die offizielle Aufnahme der Lok FO 4 feierlich begangen werden, denn es sind Marksteine, es sind ausserordentliche Leistungen unserer Fronarbeit, unserer Sponsoren und Freunde.

### Positive Entwicklung der Fahrgastzahlen

Die Marketing-Planung 2006 wurde geprägt durch die knappen Personalstrukturen beim Fahrdienst sowie den Voraussetzungen im Schalterdienst, die keine neuen und erweiterten Produkte realisieren liessen. So wurden alle bisherigen Angebote geprüft vertieft, nach Bedarf der Kunden neu gegliedert und neu angeboten. Von Anfang an war insbesondere auch der Reisedienst betroffen, der durch die Angebotskürzung der Doppelführungen und Extrazüge die bestmögliche Auslastung der Züge sicherstellen musste. Betrieb und Reisedienst habe diese herausfordernden Vorgaben grossartig gemeistert. Der Erfolg der Nostalgiezüge der RhB/MGB liess sich leider nicht fortset-

zen, über 1'100 Fahrgäste tiefer waren die Buchungen für die DFB. Die RhB/MGB planen aber für die Saison 2007 wiederum dasselbe Angebot wie im Jubiläumsjahr 2005 mit vertiefter Eigen- und Verbundwerbung der Partner. Positiv entwickelte sich die Zusammenarbeit mit der Rail-Away, konnte doch die Gültigkeit der Monatsangebote über die ganze Dauer der Saison vereinbart werden, was wesentlich höhere Frequenzen ermöglichte. Die vom Betrieb ausgewerteten Fahrgastzahlen zeigen denn auch eindrücklich in nachstehender Grafik die Anzahl transportierter Fahrgäste:

Strecke	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Realp–Gletsch	11167	13512	9894	9953	9362	10093	12061
Gletsch–Realp	10375	9894	10931	7810	7515	9665	10949
Extrazüge	508	2207	1837	456	689	1801	857
Nostalgie Glacier Express						1275	164

Durch die straffe Disponierung der Züge durch Reisedienst und Betrieb konnte die Anzahl Züge mit höheren Fahrgastfrequenzen um 14 Einheiten gesenkt werden, was die Auslastung des Platzangebotes auf 73 Prozent erhöhte. Die Züge waren durchschnittlich mit 109 Fahrgästen belegt. Einerseits ist dies erfreulich, andererseits war der Fahrkomfort und damit das Erleben etwas eingeschränkt.

### Unfallfreier Betrieb

Der Saisonstart verlief reibungslos und war insbesondere durch zusätzlich zwei Extrazüge geprägt, um die die Teilnehmer der Delegiertenversammlung des Verbandes Schweizerischer Schreinermeister und Möbelfabrikantenverbandes, in Zusammenarbeit mit der MGB und PostAuto über die Furka zum Brunch nach Gletsch zu transportieren. Die stabile und schöne Witterung im Juli be-

günstigte die Fahrgastfrequenzen; aber auch der August war trotz vorwiegend bedecktem Himmel für unsere DFB eine guter Monat; hier trugen insbesondere der Anteil Gruppen zur konstanten Auslastung bei. Die restliche Saison verlief bis zum Saisonschluss unfallfrei und somit erfolgreich.

### Zusammenarbeit im Tourismus

Wichtig zu erwähnen ist der Aufbau eines Info Pointes in Gletsch. Dank des Entgegenkommens der Pächterin des Hotels «Glacier du Rhône» konnte ohne Kostenfolge das alte Postgebäude zum allgemeinen Info Point ausgebaut werden. Die touristischen Informationen umfassen nicht nur das Goms, sondern auch angrenzende Gebiete wie Urserntal, Surselva, Haslital und Leventina. Zum Betrieb wurde eine Interessengemeinschaft gegründet mit dem Ziel, Konzept und Betrieb gemein-

sam zu gestalten um den Gästen umfassende Informationen bieten zu können.

Die Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen Andermatt-Gotthard wie auch Goms-Tourismus war sehr eng und konnte in allen Bereichen vertieft werden, einerseits durch spezielle Tagungen im Goms für die Profilierung von Gletsch und mit Andermatt-Gotthard-Tourismus mit dem gemeinsamen Stand an der Bus-Messe RDA in Köln. Erfolgreich war die DFB-Mitarbeit an zwei Ständen an der Gewerbeausstellung des Kantons Uri in Altdorf und an der Zuger Herbstmesse mit einem eindrücklichen Stand «Dampfgeschichte(n)». Dazu wurde sogar die Lok 6 nach Zug transportiert.

Aufmerksam wird von der DFB die Entwicklung des Sawiris-Projektes in Andermatt verfolgt, dessen Realisierung auch für die Zukunft der Bahn wesentlich sein wird.

### Vorbereitungen für «Oberwald»

Der Ausbau der Strecke Gletsch–Oberwald verlief nach der Planung erfolgreich. Wir werden 2008 Oberwald erreichen. Der fahrplanmässige Zugsverkehr wird bei Saisonstart 2009 aufgenommen. Arbeitsgruppen befassen sich intensiv mit dem Fahrplan. Ein neues Marketingkonzept

und auch der Businessplan werden im Hinblick auf eine erfolgreiche Realisierung hohe Anforderungen stellen. Die Diplomarbeit eines Studenten der Fachhochschule Luzern, Abteilung Tourismus, hat wesentliche Erkenntnisse für die Grundlagenarbeit gebracht.

Der bewährte Fahrplan 2006 wird auch

2007 praktisch unverändert gelten. Das Jahr 2007 wird geprägt sein durch das Jubiläum «125 Jahre Gotthardbahn» sowie durch die Jubiläen des historischen Hotels in Gletsch. Das gesamte DFB-Team freut sich, gemeinsam mit den touristischen Leistungsträgern die neue Saison 2007 zu planen. *Paul Güdel*

### Sie sorgen für ein gutes Klima

## Köchin und «Hüttenwart»

*REALP (fr) – Seit 1. Mai wirken Heidi und Roger Hossmann als Köchin und Hauswart in Kantine und Station Realp DFB.*

Roger Hossmann – ein VFB-Mitglied der ersten Zeit – war Verwalter in einem Heim. Nachdem er frühzeitig in den Ruhestand getreten war, wollte er gleichwohl tätig bleiben. So hat er sich für die ausgeschriebene Stelle gemeldet und sie auch bekommen. Zu seinen Aufgaben gehören die Reinigung von Kantinen- und Stationsgebäude (unterstützt durch zwei Frau-

en), der kleine Gebäudeunterhalt und die Vertretung von Werkstattchef Jost Ziegler bei dessen Abwesenheit. Wenn neue Gruppen kommen, gibt Roger das Werkzeug aus. Er hilft mit beim Unterhalt jeglichen Materials. Roger ist auch für die Zimmerzuteilung im Haus und im Dorf zuständig. Er wäre froh, wenn ihm der Bedarf jeweils zwei bis drei Tage im Voraus gemeldet würde.

Dem in Brügg bei Biel wohnhaften Roger Hossmann gefällt die Arbeit in Realp. Er freut sich, in einer Eisenbahnumgebung

mit vielen Leuten Kontakt zu haben und handwerklich tätig zu sein. Sein erstes Dienstjahr dauerte bis Ende Oktober. 2007 wird er während sechs Monaten in Realp als «Hüttenwart» wirken.

### Köchin aus Begeisterung

Heidi Hossmann hat Anfang Juni ihre Tätigkeit als Köchin aufgenommen. Weil die ehemalige Pflegedienstleiterin schon öfter für eine grössere Gästeschar gekocht hatte, fand sie sich sofort zurecht. Sie bereitet die Mahlzeiten für ihre Kundschaft in Realp zu und beliefert gelegentlich auch Gletsch. Der Einkauf der Lebensmittel wird auf jeden Fall von Heidi besorgt. Jede Woche hat die Köchin eine oder zwei Küchenhilfen zur Verfügung. Diese Unterstützung fehlt ihr aber oft am Samstag, wenn es am strengsten ist. Sie hofft, dass ihr Wunsch nach Samstags-Küchenhilfe erfüllt wird. An Spizentagen sind 50 bis 60 Essen zuzubereiten. Im Juni waren durchschnittlich 30 und im Juli gar 45 Personen am Tisch.

Heidi Hossmann ist glücklich, gute Ablösungen zu haben. Am Mittwoch und Donnerstag steht seit Jahren Alice Regli am Herd. Neu ist Anita Ziegler zum Team gestossen.

### Zufriedene Gäste

«Wir haben ein gutes Klima. Es sind nette Leute», stellt Heidi fest. Dabei müsse man mit einem Menü vorlieb nehmen. «Wenn sich Vegetarier oder Leute, die eine bestimmte Speise nicht vertragen, bei uns melden, kommen wir ihnen natürlich entgegen», hält Heidi fest. Das «Kochrezept für gute Atmosphäre» heisst bei ihr: «Wer zuvorkommend ist, wird selber auch so behandelt.»



*Heidi und Roger Hossmann in der Küche der Kantine Realp.  
Heidi et Roger Hossmann dans la cuisine de la cantine Realp.*

Betreuerin des Souvenirhandels will kürzer treten

## Viel «Dampf-Umsatz» abseits der Schienen

*WILER (fi) – Heidi Albisser übergibt auf Ende 2006 die Betreuung des DFB-Souvenirhandels an Martin Fränsing und Claudia Bissig. Einschliesslich des Gut-schein-Verkaufs erzielen Versand und Kioskverkauf von Souvenirartikeln 250'000 Franken Jahresumsatz.*

In den Ruhestand tritt die aktive Frau keineswegs. Mit Jahrgang 1964 wäre das auch noch viel zu früh. Mit dem Rücktritt aus dem DFB-Souvenirgeschäft kann sie sich aber einer Ganzjahresbelastung entledigen und Raum für Neues gewinnen.

### Frau der ersten Stunde

Wie ihr Mann war Heidi Albisser 1985 bei der Gründung der DFB AG in Lausanne dabei. Zuerst war sie «nur» Aktionärin. Ende 1996 wurde der Souvenirhandel vom Verein übernommen und von Liestal, wo er von Beat H. Schweizer betreut worden war, nach Wiler verlegt. Heidi Albisser hatte da Leute und Lokaltäten gefunden, die sie für geeignet hielt. Schon bald sah sie aber, dass es sowohl bei den



*Heidi Albisser, die scheidende Betreuerin des DFB-Souvenirhandels.  
Heidi Albisser, responsable de la boutique de souvenirs DFB, se retire.*

Lieferungen als auch bei der Rechnungsstellung harzte. Sie reklamierte und handelte sich prompt die Aufgabe ein. Sie füllte anfangs die Lieferscheine von Hand aus und liess später die Rechnungen folgen. Nach einiger Zeit wechselte der Souvenirhandel vom VFB zur DFB AG. In der Anfangszeit waren jährlich 800 Pakete und ebenso viele Rechnungen zu verschicken. Mit der Zeit wurden es etwa 1100. Diese Zahl dürfte auch der aktuellen Situation entsprechen. Seit dem Jahr 2000 bewegt sich der Umsatz bei einer Viertelmillion Franken. Davon werden etwa 100'000 Franken an den Kiosken und 150'000 Franken beim Versandhandel eingenommen.

### Handeln birgt Risiken

Heidi Albisser startete das Geschäft mit einem vom Vorgänger übernommenen Anfangsbestand. Dazu gehörten namentlich Drucksachen, von denen heute noch etwas vorhanden ist. Es gab auch einige Ladenhüter, weil zum Teil enorme Mengen eingekauft worden waren. Heidi räumt aber ein, dass es oft schwierig ist, Bedarf und Bestellung so in Einklang zu bringen, dass man nicht auf der Ware sitzen bleibt und doch bei einem guten Einstandspreis eine vernünftige Marge erzielen kann. Endpreise können nicht beliebig hoch festgesetzt werden. Die Kunden müssen sie akzeptieren. Heidi Albisser weiss, dass die Dampfbahn-Souvenirs preislich mit vergleichbaren Produkten aus dem Tourismusbereich mithalten können. Bei der Sortimentsgestaltung war anfangs eine fünf Mitglieder zählende Kommission am Werk. Während einiger Zeit haben Heidi Albisser und Ruedi Burri diese Arbeit geleistet. Jetzt ist man wieder zu einer Kommission zurückgekehrt. Der Souvenirhandel ist eine selbständige Abteilung der DFB und wird in der Geschäftsleitung vom Marketingchef vertreten.

**Beachten Sie bitte im nächsten «dampf an der furka», das Ende Februar erscheinen wird, dass auf der Rückseite des Adressblattes die**

## **Beitragsrechnung**

**abgedruckt ist!**

In all den Jahren haben sich der Loki-Wecker, die Taschenuhr und die Uhr zur Eröffnung von Gletsch, der Kalender, die Videos und DVDs über die DFB als Renner erwiesen. Der Stifthalter aus Acrylglas ist dagegen ein Beispiel für einen «Flop». Der DFB-Souvenirhandel darf sich einerseits einer treuen Stammkundschaft erfreuen, stets aber auch an neue Leute liefern. Über Sonntag und Werktag gerechnet, kommen per Telefon, Fax oder E-Mail und Brief täglich Bestellungen herein.

Heidi Albisser hat die Kioske von Realp und Gletsch beliefert. Sie hat oft auch eingerichtet und abgeräumt. Das Kioskpersonal musste sie zwar nicht einteilen, doch konnte sie es immer wieder telefonisch unterstützen.

### Das Leben nach dem Souvenirhandel

Heidi Albisser hatte seinerzeit eine Lehre bei der Post gemacht. Sie arbeitet noch heute mit einem 30-Prozent-Pensum auf der Post Wiler. Daneben ist eine Familie mit vier Kindern zu versorgen. Kleintiere und Garten wollen ebenfalls betreut sein. Neben diesem Pensum und dem Souvenirhandel hat Heidi Albisser eine kaufmännische Ausbildung nachgeholt und abgeschlossen. Derzeit steht sie in einer Ausbildung als Mentaltrainerin für Sportler. Angesichts dieses Pensums ist der Wunsch nach Entlastung vom Souvenirhandel verständlich. Heidi bleibt in der Sektion Solothurn des VFB und wird gelegentlich für kurze befristete Einsätze zu haben sein.

Für das grosse Engagement zu Gunsten der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sei Heidi Albisser hier herzlich gedankt und für die Zukunft alles Gute gewünscht.



Trasse-Erneuerung unterhalb Gletsch  
Renouvellement du tracé en dessous de Gletsch



Gleisbauarbeiten  
Construction de la voie

#### Bericht der Bauabteilung

## Umfangreichstes und aufwändigstes Programm

*REALP (fi) – Auf der Strecke Realp-Gletsch ist viel unterhalten und gebaut worden. Dazu kamen zahlreiche Massnahmen zur Wiederherstellung des Abschnittes Gletsch-Oberwald.*

«Das Bauprogramm 2006 wird als das umfangreichste und aufwändigste in die Geschichte der DFB eingehen», schreiben Walter und Manfred Willi im Bericht an die Geschäftsleitung. Sie erinnern daran, dass auf einer Länge von 17 Kilometern während Wochen mehrere Baustellen gleichzeitig gelaufen sind. Ebenso umfangreich sei die Planung verschiedener Bauobjekte. Walter Willi stellt dann unmissverständlich fest: «Das Ausmass der laufenden Tätigkeit hat deutlich die Grenzen der ehren- und nebenamtlichen Kadermitarbeit aufgezeigt. Die Bauabteilung erhofft sich nach der Einführung eines 20 Prozent-Bausekretariats ab Dezember 2006 eine Verlagerung der administrativen Arbeit im Bereich der Personalplanung beziehungsweise der Baugruppeneinsätze.» Diese Teilzeit-Sekretariatsstelle hat mit Martin Fränsing besetzt werden können, der ab 2007 auch den Souvenirhandel übernimmt. Fränsing wird auch eng mit Personalchef Peter Schwar-

zenbach zusammenarbeiten und Federico Rossi entlasten. Der Sekretär wird im Hinblick auf den Einsatz von Baugruppen zwei Wochen vor Arbeitsbeginn konsequent die Personallisten einfordern. Damit lassen sich die Aktivitäten besser planen und gegebenenfalls Spezialisten zweckmässiger einsetzen.

#### Station Realp DFB

Beim neuen Aufnahmegebäude konnte der Innenausbau weitgehend abgeschlossen werden. Seit Woche 41 laufen die Aussenarbeiten. Im Rahmen der Planung für die Erweiterung der Werkstätten werden die Statikarbeiten ausgeführt.

#### Realp-Furka

Von km 57.300 bis km 57.500 sind die Mauerbauten abgeschlossen und die Vegetation bei den Stützwerken grossflächig entfernt worden. Zur Überwachung der Stützwerke ist ein System zur Bewegungsmessung eingerichtet worden. Bei der Steffenbachbrücke wurden die Schwellen ersetzt und der Gehsteg rechts erneuert. Der Gehsteg links wurde nach den Anforderungen des Bundesamtes für Verkehr neu gebaut. Auf der Station Tie-

fenbach wurden die Sanitäreinrichtungen fertiggestellt, der alte Container wurde abgebrochen und das Lager teilweise geräumt. Von Tiefenbach bis Gletsch wurden 50 Schienenschweissungen – gesponsert von der Benkler AG – ausgeführt. Zwischen km 52.200 und km 52.400 wurde das Zahnstangengleis vollständig umgebaut. Die Zahnstangeneinfahrt Furka wurde ersetzt und das Adhäsionsgleis W 34 bis zur Zahnstangeneinfahrt total umgebaut. Auf der Station Furka gab es für den Sanitärcontainer einen Lawinenschutz.

#### Scheiteltunnel-Muttbach-Gletsch

Im Scheiteltunnel wurde ein weiterer Teil der Fluchtwegbeleuchtung montiert. Auf einer Länge von 900 Meter wurde eine Druckluftleitung mit 100 Millimeter Nennweite und auf 650 Meter die Versorgung mit elektrischer Energie erstellt. Weitere Tunnelinstallationen sind saniert worden. Bei der Station Muttbach wurde ein Kabeltrasse neu gelegt. Beim Muttbach-Durchlass km 51.800 wurde das Leitwerk saniert und der Geländerabschluss neu erstellt. Beim Durchlass km 51.500 wurde mit der Entfernung von rund 100 Kubikmeter Geröll ein Unwetterschaden behoben. Auf dem Abschnitt km 46.300 bis 47.300 wurden abgenutzte durch aufgearbeitete Zahnstangenlamellen Typ B ersetzt. Im Blauen Haus wurde eine Küche eingebaut (siehe Bericht «Autonomer Stützpunkt für Bau und Betrieb»). Daneben wurden viele Kleinarbeiten ausgeführt.



## Gletsch–Oberwald

Für die Wiederherstellung der Strecke ist das Plangenehmigungsdossier in Arbeit. Das Bewilligungsverfahren Bahnübergang «Rotten» ist abgeschlossen. Einkauf und Beschaffung von Oberbaumaterial sind angelaufen. Das Projekt der Rhonebrücke wurden nach den Erfordernissen des Heimatschutzes angepasst. Auf der Strecke sind 8000 Oberbaumessungen vorgenommen worden. Sie haben ergeben, dass die Abnutzung der Schienen von 1911 zu 70 Prozent weniger als ein Millimeter beträgt. Auf einer Länge von rund zwei Kilometer ist das Gleisversicherungsprotokoll erstellt worden. Beim Rhoneviadukt wurden Sondierungen vorgenommen. Folgende Bauarbeiten sind ausgeführt worden:

- Sanierung Bahnübergang «Rotten» (Bahn und Strasse).
- Gleisumbau zwischen km 45.400 und km 46.000. Die Hälfte der Umbaustrecke ist damit bewältigt.
- Die Sanierung des Tunnelportals ist abgeschlossen.
- Im Kehrtunnel wurde eine provisorische Beleuchtung montiert.
- Im September war der erforderliche Holzschlag zu 20 Prozent ausgeführt und zu weiteren 20 Prozent in Arbeit.
- Am Stützwerk bei km 44.100 wurde der Schaden saniert.
- Beim Viadukt km 43.900 wurde das Gleis entfernt und wieder montiert. Das bergseitige Widerlager wurde neu aufgemauert. Die Brückenplatte mit einer Länge von 30 und einer Breite von 3 Metern wurde in einer Dicke von 25 Zentimeter betoniert. Auf beiden Seiten wurde ein Gehsteg angebracht. Dieser dürfte für die Sanierung des Rhoneviaduktes als Muster dienen.

### Vorzumerken für 2007

Von Mitte Juni bis Mitte Oktober wird es zwischen Oberwald und Gletsch zusätzliche und kontinuierliche Gruppeneinsätze brauchen. Unterkunft und Verpflegung der Baugruppen in Gletsch sind besser zu koordinieren. In der gleichen Zeit bedarf es einer dauernden Besetzung der Diesellok beziehungsweise des Tmh an allen Wo-

chentagen einschliesslich Samstag. Ein Grossteil der Bauwagen ist in Gletsch zu stationieren. Dazu ist eventuell das Gleis 32 zu verlängern. Für die Bauabteilung sind zusätzliche Fahrzeuge für Transporte auf

der Strasse (namentlich im Abschnitt Oberwald–Gletsch) zu beschaffen. Schliesslich sind Koordination und Kommunikation (insbesondere bezüglich der Baueinsätze) neu auszurichten.



*Geschlagenes Holz wird auf der Schiene abtransportiert.  
Les grumes sont évacués par rail.*

## Versorgungsplatz Gletsch – rund um das Blaue Haus

# Autonomer Stützpunkt für Bau und Betrieb

*GLETSCH (fr) – Renovation und wohnliche Gestaltung schreiten im Blauen Haus so voran, dass Baugruppen und die Leute vom Betrieb vollständig intern verpflegt und beherbergt werden können.*

«Unser Ziel ist es, schon nächstes Jahr im Blauen Haus von Mitte Juni bis Betriebschluss einen umfassenden Kantinenbetrieb anbieten können», hält Logistik-Chef Fritz Tschanz fest. Walter Willi, Chef der Bauabteilung, stellt in Aussicht, dass zu den derzeit 30 Beherbergungsplätzen noch fünf weitere kommen sollen. In diesem Zusammenhang erwähnt er, dass der Heimatschutz derzeit abklärt, welche Nutzungen im historischen Gebäude möglich sind. Auf jeden Fall wird es aber gelingen, die ganze Verpflegung und Beherbergung aus dem Depot ins Blaue Haus zu verlegen und das angestaute Sammelsurium

aus dem Lokschuppen zu entfernen. Im Blauen Haus wird es Aufenthaltsräume für Raucher und Nichtraucher geben.

### Strom und Wasser

Das Blaue Haus ist an der 15 kV-Versorgung angeschlossen, die von Oberwald her Gletsch mit Strom beliefert. Vielleicht gelingt einmal die Selbstversorgung mit Elektrizität, wenn die Stiftung Revita das alte Kraftwerk im Haus wieder funktionsfähig macht und ein zusätzliches Kleinkraftwerk einrichtet. Auf jeden Fall werden die Elektroinstallationen in allen benützten Räumen SEV-konform erneuert. Mit Wasser ist das Blaue Haus von der Druckleitung des Generators reichlich versorgt. Reservoir und Druck genügen auch den Anforderungen für den Löschschutz. Auf jeder Etage gibt es Löschposten mit genügend Schlauch. Zusätzlich werden

Feuerlöscher montiert. Duschen sind bereits vorhanden. Wenn ein zweiter Boiler eingerichtet ist, dürfte auch die Versorgung mit Warmwasser besser ausreichen. Ein Raum wird mit einem Entfeuchtungsgerät ausgestattet, damit jeweils über Nacht die durchnässten Kleider getrocknet werden können.

### Personell

«Maria wird's schon richten», könnte man das Personelle auf eine Kurzformel bringen. Spass beiseite: Maria Fischer putzt und fegt und sorgt für guten Geist im Haus. Sie hat sich schon jetzt grosse Verdienste erworben und geniesst mit Recht die Wertschätzung ihrer Gäste. Zusammen mit Hanspeter und Sämi – gelegentlich auch mit Verstärkung durch Baugruppen-Froni – besteht Gewähr, dass der Betrieb des Dampfbahn-Hotels ebenso vorzüglich läuft wie ennet der Furka in Realp.

### Küche und Nachschub

Für das Blaue Haus hatte im Raum Luzern aus einer umzugestaltenden Grosswohnung die Küche ausgebaut werden können. Sie reicht für die Bedürfnisse in Gletsch aus, ist gut im Stand – und zudem gratis. Die Lebensmittel werden zentral in Realp eingekauft. Zu beiden Seiten des Berges

gilt jeweils der gleiche Menüplan. Bloss gewisse Frischprodukte kommen aus Oberwald. Das Ziel besteht darin, die Urnerseite aus der Realper und die Walliser Seite aus der Gletscher Küche zu versorgen.

Bau- und Betriebsleute, die ein- oder mehrmals in Gletsch übernachten, sollen sich im Blauen Haus wohl fühlen können. Der Logistik-Chef möchte das Fernsehen und eine kleine Bibliothek einrichten und möglichst auch eine Tageszeitung abonnieren.

### Ein Fahrgast lässt sich im Eisenbahn-Forum vernehmen

## Bravo der Dampfbahn Furka-Bergstrecke!

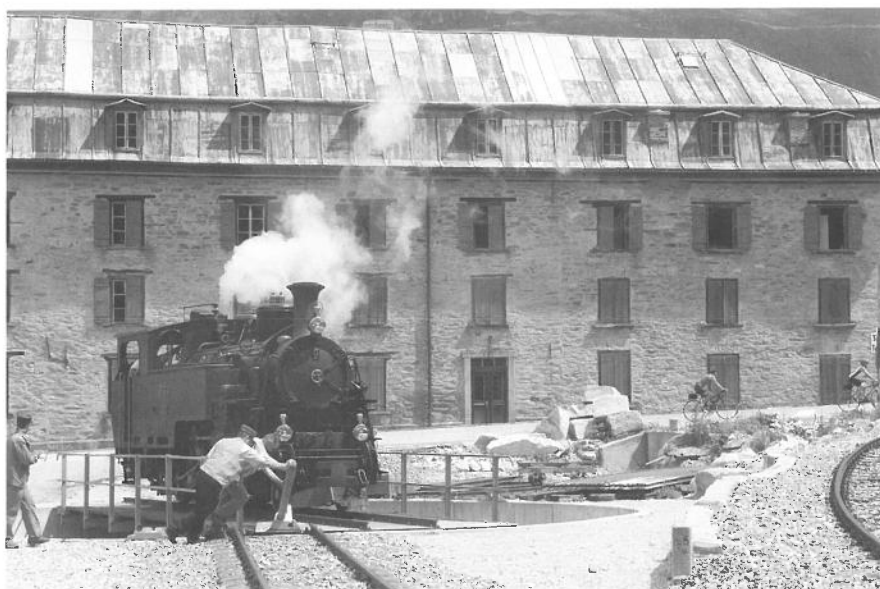
*Hallo an alle! Gestern waren meine Frau, meine kleine Tochter und ich bei der DFB zu Gast. Von Anfang an zählte ich mich eher zu den Skeptikern dieses Projekts, bin aber trotzdem vor etlichen Jahren mal Realp-Furka retour gefahren.*

Zugegeben, auch für mich als Berufslöcherführer (bilde mir nichts darauf ein, es ist einfach so!) waren die DFB-ler halt die Fans mit den komisch blauen Dampfloks. Als die Strecke nach Gletsch eröffnet wurde, dachte ich mir, man kann sich das Ganze ja wieder einmal ansehen. Dann sah ich die Fahrpreise und dachte, o Gott, nein danke. Für dieses Geld fahre ich ja drei Tage lang Harzer Schmalspurbahn...

Jetzt nicht denken, was ist das für ein Depp, sondern weiterlesen, danke.

Wie dem auch sei, letzte Weihnachten erhielten wir von meinen Eltern zwei Fahrkarten Realp-Gletsch geschenkt. Super, sagten wir, das schauen wir uns jetzt an und bilden danach ein objektives Urteil. So fuhren wir in aller Frühe los um den Dampfzug 10.40 Uhr ab Realp zu erreichen. Um es vorweg zu nehmen, wir sind von der DFB restlos begeistert, völlig hingerissen, es ist einfach schlichtweg nur genial. Um es in der heutigen Jugendsprache auszudrücken: Megaaffengeill!

Unsere Fehlüberlegung war, wer fährt schon morgens um 10.40 mit dem Dampfzug ab Realp? Die Strafe folgte sofort, Zug ausgebucht. Dies wurde einem aber sofort mitgeteilt, wohlverstanden, eine Stunde vor Abfahrt stand das Zugpersonal bereit und erteilte einem freundlich Ratschläge, was zu tun sei. Es hiess Nummern ziehen und hoffen, dass eine angemeldete Person nicht erscheint, oder den Zuschlag für die 1. Klasse zu entrichten. Zuerst etwas geschockt ob der hohen Klassenwechselgebühr entschieden wir uns trotzdem für die zweite Variante. Sehr schnell vergassen wir allerdings das Geld beim Erleben der DFB. Es war / ist einfach Spitze! Alles da und perfekt organisiert, WC findet man sofort, Kaffee usw. gibt es, einen wunderschönen Souvenirshop, überall freundliches Personal, der Zug steht frühzeitig bereit, usw. Es gibt nichts was man bemängeln könnte. Man kriegt sofort das Gefühl, sein Geld sehr gut in-



Das Blaue Haus wird zum selbständigen Stützpunkt für Beherbergung und Verpflegung. La Maison bleue devient un point d'appui autonome d'hébergement et de ravitaillement.



*Begeisterte Gäste im Erstkassabteil.  
Voyageurs enthousiastes en première classe.*

vestiert zu haben. Dies nicht unbedingt für einen materiellen Gegenwert, was viel wichtiger ist, in seinem tiefsten Innern spürt man die Liebe, die in diese Bahn gesteckt wurde, sie überträgt sich auf einen selbst und man trägt, fühlt und spürt das gewaltige Projekt mit. (Bin nicht in einer Sekte...)

Tiefenbach 10 Minuten Wasserhalt, dies wird den Fahrgästen mitgeteilt und man kann aussteigen. Man sitzt nicht einfach 10 Minuten im Wagen und alle wundern sich wann es weitergeht. Auf der Furka die Information auf vorhandenes Risotto. Wieder perfekt, der Zug hält an, alles im Restaurant ist bereit. Risotto sehr gut, angenehme Portion für 10 Franken. Weiter nach Gletsch, dort auch schönes Bahnhofgebäude mit Infos und Souvenirs. Wenn jemand das Zahnradtriebwerk genau sehen möchte, kein Problem, wird in Gang gesetzt, bitteschön. Kein Murren oder Augen verdrehen wegen den vielen Fans mit den «ollen» Fragen. Dazu überall die gewaltige Bergkulisse.

So bleibt mir nur eines übrig, sorry, entschuldigung für die Jahre des Zweifelns an der DFB. Meine Meinung habe ich in den letzten Stunden gewaltig revidiert, noch immer bin ich hingerissen vom gestrigen Tag und wir überlegen uns schon den nächsten Besuch. Viele Bahnen mit Dampf sind wir schon gefahren, das DFB-Niveau gehört zu den Höchsten! Das Problem: «Wie fördert man den Tourismus in

der Schweiz», das hat die DFB restlos im Griff, dies urteilt auch meine Frau mit einem abgeschlossenen Studium genau in diesem Bereich. Und doch wirkt alles so authentisch, die Bahnhöfe, die Züge, es ist keine «Micki-Maus-Museumsbahn». Es wirkt, als wäre alles immer so gewesen. Hier könnte manch eine «richtige» Bahn eine grosse Scheibe abschneiden. Sicher lesen einige DFB-ler diesen Beitrag, bitte leitet ihn weiter an die entsprechenden Stellen und: Macht weiter so! Euer Erfolg wird wachsen, davon bin ich überzeugt. Hätte ich nicht ein eigenes grösseres Projekt am Laufen, welches mich und meine Zeit sehr in Anspruch nimmt (man überlege sich meinen Benutzernamen...), ich würde mir eine aktive Mitarbeit bei der DFB ernsthaft überlegen. So bleibt in mir ein tolles Gefühl, etwas einmalig Schönes erlebt zu haben, und gleichzeitig entsteht eine grosse Vorfreude auf das nächste Mal! Und in zwei Jahren nach Oberwald.... Ha, ha, noch besser, super! Also, machts gut, weiterhin viel Kraft, Freude, Energie, usw. Möge sich

meine Begeisterung auf viele andere übertragen.

Gruss an alle DFB-Fans und die, die es noch werden von G 3/4 14  
(siehe <http://www.bahnforum.org/thread.php?postid=124805#post124805>)



*Dampfende Lok vor der Abfahrt.  
Locomotive fumante avant le départ.*

#### Bärenfreunde-Club Säntis auf der Bergstrecke

## Keiner zu klein Dampfbahn-Fan zu sein!

*Endlich war es soweit. Nach langem Betteln durfte ich die ersehnte Reise zum Rhonegletscher antreten.*

In Realp angekommen musste zuerst für mich eine Fahrkarte (natürlich 1. Klasse) gelöst werden. Dann machte ich mich auf, um einen guten Platz zu ergattern. Schliesslich wollte ich möglichst viel sehen. Und ich wurde nicht enttäuscht. Anfangs machten mir die Kühe etwas Angst, aber bald stellte ich fest, dass sie ganz harmlos sind (auch zu neugierigen Bären). Beim Aufenthalt auf der Station Furka konnte ich beim Kuchenessen zu sehen, wie man eine Loki «aufftankt», habe nicht ganz verstanden warum mit Wasser, Autos brauchen doch Benzin. Eigentlich

ist es mir auch egal, Hauptsache unser Zug setzt sich wieder in Bewegung nach Gletsch. In Muttbach hörte ich die Murmeltiere pfeifen, nur gesehen habe ich keines. Schade! Als wir nach Muttbach mit dem Zug die Strasse überquerten und mir die Leute aus den Autos zuwinkten, machte es viel Freude. Ob mich wohl alle kannten? Kurz vor Gletsch, als wir am blauen Haus mit der Bahn vorbei kamen, wurden wir mit wehender Schweizerfahne begrüsst. Das nennt man einen Empfang! Leider ist hier meine Reise zu Ende, denn bis Oberwald müsse ich noch etwas warten hat mir jemand im Zug erklärt. Es gab noch einen kurzen Abstecher in den Kiosk, aber für eine Bären-dame hatte es nichts. Halb so schlimm, denn diese Rei-

se war ein unvergessliches Erlebnis. Deshalb habe ich auch den 80 Bärenfreunde-Club Mitgliedern Unterlagen geschickt und tüchtig Werbung gemacht. Mal sehen wie viele ich davon überzeugen konnte? Übrigens werde ich in Herisau am 2. und 3. Dezember am Weihnachtsmarkt persönlich anwesend sein und die Dampfbahn im Appenzellerland etwas näher vorstellen. Hoffentlich kommen möglichst viel Leute, habe ich doch auf meinem Ausflug einiges gelernt, was ich erzählen kann. Und wenn ich meine Sache gut mache, darf ich vielleicht nächstes Jahr ja auch mitarbeiten. – Mit bürigen Grüßen: Eure Heidi.

*Béatrice Brennwald*



*Weswegen rümpft wohl der reisende Bär die Nase?  
Voyage distrayant pour l'ourson sur la plate-forme.*

## Die Dieselcrew berichtet

# Der Tmh 985 fährt wieder!

*REALP (wk) – Nach einem arbeitsreichen Sommer ist der Lohn der Mühen in Sicht: Der Tmh 985 hat seine ersten Fahrversuche erfolgreich absolviert.*

Was für eine Saison! Wann hat es das bei der DFB das letzte Mal gegeben, dass in einem Jahr zwei praktisch neuwertige Fahrzeuge in Betrieb gegangen sind? Zugegeben, die Dieselcrew hat schon ein wenig neidisch zur Lok 4 und ihrer Mannschaft hinübergeschaut und die Inbetriebsetzung der Dampflok im Sommer genau beobachtet, aber den Tmh mit allen Mitteln schnellstmöglich zum Fahren zu bringen war nicht das Ziel. So wurde im Depot Realp den Sommer über fast jede freie Minute weiter am Tmh geschraubt, verkabelt und gemalt während man nebenan einheizte. Die ersten statischen Inbetriebsetzungen fanden im August und September statt – zuerst die Druckluftanlage mit Bremse und Signalhorn, danach schrittweise die elektrische Ansteuerung von Vakuumpumpe, Getriebe und Licht.

## Erste Probefahrten

Als auch noch die Kraftstoffversorgung

und die Umschaltung Adhäsion – Zahnstange komplett waren wurde das Fahrzeug mit ausreichend Öl und Diesel befüllt. Am 23. September kam der grosse Überraschungsmoment: Zum Erstaunen aller

lief der Dieselmotor nach zwei Jahren Stillstand sofort ohne Probleme an und es wurde nach ersten zaghaften Anfahr- und Bremsversuchen am selben Tag ein Ausflug in die Zahnstange unternommen. Nicht alles hat auf Anhieb so funktioniert wie es sollte, aber in den folgenden Wochen konnten alle Funktionen nach diversen kleinen Anpassungen in den ordnungsgemässen Betrieb gehen. Immer wieder wurden Fahrten unternommen, um das Fahrzeug auch bei längerer grosser Leistungsabgabe genau beobachten zu können. Den vorläufigen Abschluss bildeten eine Leerfahrt nach Gletsch sowie die Lastbremsversuche in der Zahnstange. Die noch offenen Arbeiten werden diesen Winter abgeschlossen und ab dem nächsten Frühjahr steht der Tmh 985 zum Einsatz bereit. Bei den durchgeführten Fahrten zeigte sich, dass die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt werden.

Fast gleichzeitig mit den ersten Fahrten traf eine überaus erfreuliche Meldung in Realp ein: Die Lotterie Romandie hat sich auf Anfrage bereiterklärt, einen stattlichen Finanzbeitrag an den Tmh zu leisten. Zum Dank wird der Tmh auf den Seiten nebst den Fabrikschildern das Logo der Lotterie Romandie tragen.



*Der Tmh 985 auf Erprobungsfahrt vor dem Rhonegletscher.  
Course d'essais du Tmh 985 devant le glacier du Rhône.*

Info Point Gletsch eröffnet

## Gebündelte touristische Information

*OBERWALD (fi) – In Gletsch, am Schnittpunkt der Übergänge Grimsel und Furka, hat eine aus touristischen Organisationen der Zentralalpen gebildete Interessengemeinschaft den ersten Info Point eröffnet. Die Regionen Surselva, Urseren, Haslital, Goms und Leventina zeigen grenzübergreifend ihre Reise- und Ferienangebote.*

Gletsch hat an der Kreuzung wichtiger Passstrassen eine Mittelpunkt-Funktion. Diese wird mit der bevorstehenden Fertigstellung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke von Realp nach Oberwald noch verstärkt. Die Tourismus-Gebiete rund um Gletsch vermögen sich im Alleingang national und global nur ungenügend zu positionieren. Sie bedürfen der Vernetzung. Der Verein San Gottardo baut auf den Mythos «Gotthard» mit seinen Wasserscheiden-, Verkehrs- und Sicherheitsfunktionen. Er ist bestrebt, die Kräfte auf den Ebenen von Touristik und Politik zu bündeln. Seine Aktivitäten sind auch im Zusammenhang mit dem vom Bund verlangten Raumkonzept für die Gotthardregion zu sehen. Die Errichtung von Info Points mit einheitlichem Erscheinungsbild

soll den Gästen das bestehende Angebot im Grossraum Gotthard bewusst machen. Überdies sollen die Anbieter zu vermehrter Innovation und Zusammenarbeit angespornt werden.

### Zwischen Gletscher und Porta Alpina

An der von Paul Güdel, Marketingleiter der DFB AG, moderierten Eröffnung referierten Dr. Peter Schwaller (Verein San Gottardo), Conchita Heinzmann (Goms Tourismus) und Marcel Wenger (Andermatt-Gotthard Tourismus). Güdel machte bewusst, dass im Raum Gletsch schon heute mit Dampfzügen, Postauto und Matterhorn Gotthard Bahn zehn Rundfahrten möglich sind. Nächstes Jahr wird eine Reihe von Jubiläen zu feiern sein: 150 Jahre Hotel «Glacier du Rhône», 125 Jahre Hotel «Belvédère» und 25 Jahre Furka-Basistunnel. Die Wiederherstellung der Furka-Bergstrecke von Gletsch nach Oberwald ist im Gang. In der Surselva erhofft man sich von der Porta Alpina, der unterirdischen Station im Gotthard-Basistunnel, und im Urserental vom Andermatt Grossprojekt des ägyptischen Investors Sawiris neue Impulse. Ob Jubiläum

oder Zukunftsmusik – die Ausstrahlung soll und muss nicht lokal begrenzt bleiben. Der Verein San Gottardo macht dies mit seiner Öffentlichkeitsarbeit bewusst und schlägt mit den Info Points Pfähle ein.

### Zugänglich und selbsterklärend

Beim Info Point Gletsch bildet die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit der Präsentation von Geschichte, Anlagen und Fahrzeugen einen Hauptteil. Weiter stellen sich unter andern die Ballenberg Bahn, Via Storia (Historische Verkehrswege), Revita (Historische Energieerzeugung), KWO (Kraftwerke Oberhasli) sowie die Tourismusregionen Goms, Brienz-Meiringen-Hasliberg, Andermatt-Gotthard, Leventina und Surselva vor. Sie zeigen sich auf Bildtafeln und Prospektmaterial. Zusätzliche Partner können dazu stossen. Vorgeesehen ist, mit dem Einsatz elektronischer Medien interaktive Nutzungen zu ermöglichen. Der Info Point ist unmittelbar an der Passkreuzung gelegenen alten Postgebäude tagsüber frei zugänglich und wird vom Kiosk-Personal der DFB betreut. Die Räumlichkeiten sind der Interessengemeinschaft von der Schlüsselacker AG und der Gletsch Immobilien AG unentgeltlich zur Verfügung gestellt worden.

### Gletsch mit neuer Funktion

2009 werden die Dampfzüge von Realp nach Oberwald verkehren. Gletsch wird für die passquerenden Züge von der Endstation zur Durchgangsstation. Daher werden die Kurzverbindungen Oberwald–Gletsch–Oberwald wichtig. Diese Verbindungen lassen sich auch gut in Arrangements von Carunternehmungen einbauen. Sie eröffnen aber auch neue Möglichkeiten im Zusammenhang mit dem Gletscherboden als Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung. Mit der Neubelebung der historischen Kraftwerke im «Glacier du Rhône» und im «Blauen Haus» können zusätzliche Attraktionen geschaffen werden. Diese Aktivitäten sind auch für das Traditionshotel am Platz von entscheidender Bedeutung, besteht doch zwischen dem «Glacier» und der Dampfbahn eine Wechselbeziehung, die im Interesse beider Partner gestärkt werden muss.



Paul Güdel informiert die Einweihungsgäste.  
Paul Güdel informe les invités à l'inauguration.

Abseits von Publikum und Applaus im Einsatz

## Ein Tag bei den Fronis

*Die Furka-Dampfzüge mit den kohlebestaubten Lokführern und Heizern, die Zugbegleiter und Fahrdienstleiter in ihren schmucken Uniformen sind bei unseren Fahrgästen im Mittelpunkt und werden von allen Seiten fotografiert. Abseits und unbemerkt arbeiten Fronis an der Strecke. Ihnen soll dieser Artikel gewidmet sein.*

«dampf an der furka» begleitete unsere Fronis am Mittwoch, 20. September 2006 bei wunderschönem Spätsommer-Wetter. Wir trafen uns mit Freunden von der VFB Sektion Rhein-Neckar. Stellvertretend für alle Fronis berichten wir über deren Einsatz an der Strecke. Die Gruppe war mit 14 Personen am Sonntag, 17. September 2006 angereist. Die Leute waren im Depot in Realp untergebracht. Bereits am Montag standen sie bei Nieselregen entweder im Scheiteltunnel, bei der Steffenbachbrücke und beim Viadukt unterhalb des Kehrtunnels an der Strecke Gletsch-Oberwald im Einsatz. Am Scheiteltunnel wurde mit Spritzbeton die Tun-

nelwand ausgebessert. Bei der Steffenbachbrücke ersetzten sie morsche Schwellen, beim Viadukt wurde betoniert. Bei der Station Muttbach begegnete ich Wolfgang Petters und Albert Messerschmidt bei schönstem Sonnenschein beim Betonmischen, während drinnen im Tunnel bei Lärm, Gestank, Staub, Nässe die Kameraden unter schwierigsten Bedingungen schufteten. Wolfgang und Albert wurden aber im Laufe der Arbeiten durch andere Kameraden abgelöst, damit Gerechtigkeit herrscht. «dampf an der furka» hatte Zeit, sich mit Wolfgang Petters zu unterhalten, während ein Bauzug mit frischem Beton in den Tunnel hinein fuhr.

### Werktätige und Rentner aller Berufe

Die Leute von der Sektion Rhein-Neckar kommen aus der Gegend Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe. Die Alterszusammensetzung reicht von 40 bis 75 Jahre. Der Anteil Rentner der Gruppe ist 30 Prozent. Unter den Arbeitstätigen findet man alle Berufsgruppen, vom Arzt bis zum Elektro-

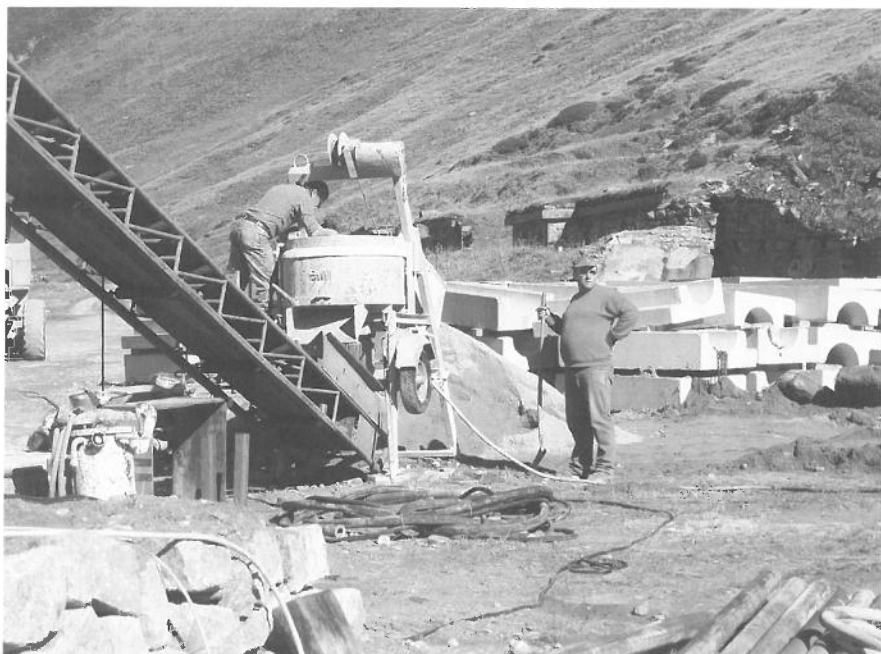
Ingenieur. Lokführer, Bauleute, Chauffeure und viele mehr wirken mit. Seit über 20 Jahren geht die Gruppe jedes Jahr zu einer Bauwoche nach Realp. Sechs anwesende Fronis haben schon mehr als 15 Bauwochen hinter sich. Ausser der Bauwoche betreuen die Freunde aus der Sektion Rhein-Neckar jedes Jahr einen Stand an der Sinsheimer Messe für Echtdampf, sowie an der Messe «Faszination Modellbau». Ebenfalls wird von Fall zu Fall Präsenz an lokalen Ereignissen gezeigt. Die Sektion hat 90 Mitglieder. Der harte Kern trifft sich jeden ersten Freitagabend in Mannheim in der Stammbeiz zu regen Diskussionen, Vorträgen usw. Von Zeit zu Zeit werden auch Vereinsausflüge gemacht.

### Kameradschaft und Liebe zur Bahn

Bei der Frage, was die Fronis motiviert, jedes Jahr Urlaub zu opfern, während einer Woche Blasen an Händen, Schweiß, Müdigkeit bei der Arbeit an der Strecke zu holen, bekam ich überall die Antwort: Eisenbahn, Berge, Natur, Abenteuer. Das Wichtigste ist natürlich die Kameradschaft. «Man muss natürlich schon ein wenig einen Flick weg haben», sagte mir Wolfgang. Ausser einem DFB-Fahrticket, kostenloser Verpflegung und Unterkunft bekommen die Fronis nur noch gratis Bodybuilding. Mit dem Wetter kommen sie gut zurecht, haben sie doch in diesen letzten Jahren einen besonderen Draht zum Herrgott, der schickte unseren deutschen Freunden meistens Sonnenschein. Die Stimmung in der Gruppe schilderte Wolfgang so richtig schwäbisch: Saugut. Zur guten Stimmung trägt natürlich die gute Verpflegung bei, die durch zum Teil aus eigener Sektion angereister Kochmannschaft gewährleistet ist. Sehr vermissen die Freunde aus der Sektion Rhein-Neckar ihre leider erst kürzlich verstorbene Köchin Eveline Stenke. Am Abend nach der Arbeit kommt dann natürlich schon eine gute Portion Müdigkeit. Trotzdem wird darauf geachtet, dass die Kameradschaft nicht zu kurz kommt. Ein gemeinsames Fondue in einer Wirtschaft in Realp gehört zur Tradition, wie auch eine abendliche Weinprobe in der Kantine mit mitgenommenen deutschen Weinen. Na Prost. Am



*Herbert Hartz bei der Arbeit im Scheiteltunnel.  
Herbert Hartz au travail dans le tunnel sommital.*



*Albert und Wolfgang beim Betonmischen.  
Albert et Wolfgang à la bétonnière.*

nächsten Morgen hat der Bauchef aber nichts von müden Arbeiter bemerkt, alle waren wieder voll bei der Sache.

#### **Erfüllte und offene Wünsche**

Das Arbeitsklima, so wurde mir berichtet, hat sich in diesen 15 Jahren wesentlich gebessert. Waren doch früher die Lokführer die kleinen Herrgötter und machten nur die Arbeit auf der Lokomotive. Seit einigen Jahren helfen auch die Lokführer mit, wenn die Maschine einen Moment stillsteht. Das wissen die Fronis ganz besonders zu schätzen. Etwas mehr Informationen von Seite der DFB zur Sektion wünschen sich deren Mitglieder. Ein wichtiges Anliegen ist: kompetente Bauführer mit präzisen Vorgaben. Das würde das Arbeiten enorm erleichtern. Dieses Jahr mit Manfred Willi klappte es ausserordentlich gut. Leider konnte Manfred nicht jedes Mal anwesend sein.

#### **Harte Arbeit, gute Laune**

Nach einem kurzen Besuch auf der Baustelle im Innern des Scheiteltunnels wurde mir richtig bewusst, mit wie viel Herzblut die Fronis auch unter schwierigsten Verhältnissen bei der Arbeit waren. Kein böses Wort, kein Fluch, nur gute Laune. Einen richtigen DFB Geist spürte man. Am

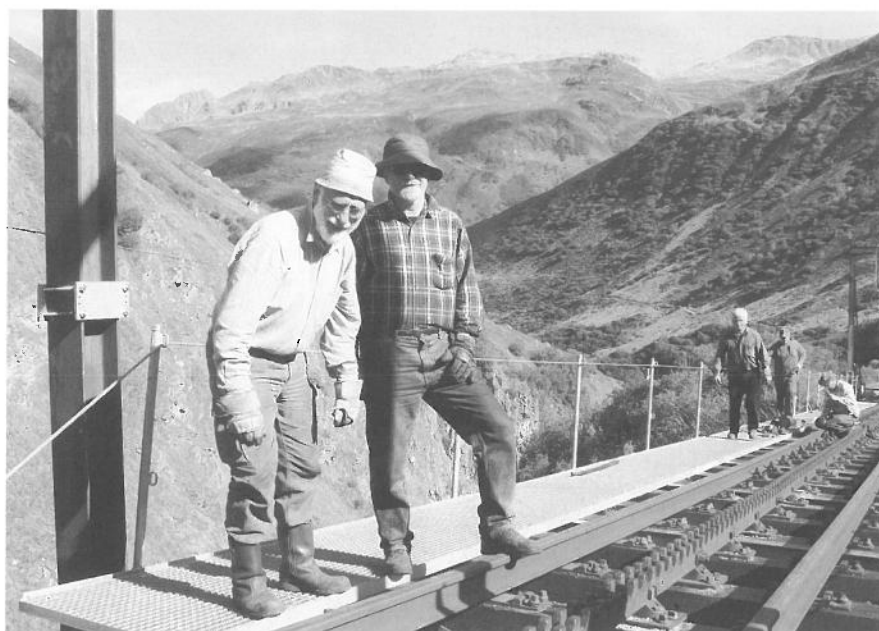
Nachmittag besuchte ich beim Viadukt unterhalb des Kehrtunnels Gletsch die Kollegen Ruedi Fehr und Oskar Kunkel. Auch dort wurde fleissig Beton gemischt und ausgebessert. Am Tag vorher wurde der ganze Viadukt von der Firma Gombau ausbetoniert und vibriert. Zuletzt war ich noch bei den Leuten auf der Steffenbachbrücke. Unter der Anleitung von Manfred Willi wurden die mor-

schen Holzschwellen durch neue ersetzt. Auf dieser Baustelle durfte ich noch mit dem Schriftführer und Gruppenleiter der Sektion Martin Miller, sowie dem Präsidenten der Sektion Gerhard Mollenkopf sprechen. Beide bestätigten mir die Aussagen von Wolfgang Petters von der Baustelle Scheiteltunnel.

#### **Uneigennützige Tätigkeit**

Abschliessend möchte ich meine Bewunderung für alle Fronis aussprechen. Diese Sektion wurde zufällig ausgewählt. Sie dürfte aber repräsentativ sein für alle Fronis, aus dem Ausland oder der Schweiz. Sie treten an zu Wochen- oder Tageseinsätzen nicht nur im Fahrbetrieb und auf der Strecke, sondern auch in den Werkstätten Chur, Aarau oder im Depot Realp. Uneigennützig opfern diese Leute Freizeit, Reisespesen und manches mehr zum Wohle unserer Bahn. Die DFB mit dem System Fronarbeit wird überall bewundert und bestaunt. Gibt es das überhaupt in unserer materialistischen Zeit? – Ja, das gibt es, eben bei der DFB. Ohne diese Leute wäre unsere Bahn nicht das, was sie heute ist. Ohne sie würde unsere Bahn gar nicht fahren. Danke vielmal liebe Fronis.

*Christian Stern*



*Präsident und Schriftführer der Sektion auf der Steffenbachbrücke.  
Président et greffier sur le pont du Steffenbach.*

In Aarau im Entstehen: Zweiachser B 2206 und B 2210

## Wägeli im Doppelpack

**Von Heinz Unterweger und Werner Beer**

Noch steht der Vierachser B 4222 in der Wagenwerkstätte in Aarau zur Fertigstellung. Er hat etwas Verspätung auf den ursprünglichen Zeitplan, weil der Zweiachser BD 2502 zur Fertigmontage eingeschoben wurde, um zusammen mit der Lok 4 am Werkstattfest in Chur gezeigt zu werden. Die Arbeiten am B 4222 werden über den Winter abgeschlossen, so dass er zu Beginn der Fahrsaison 2007 zum Dienst bereit stehen wird.

### Wagen aus der Gründerzeit

Kaum hatte der BD 2502 die Wagenwerkstätte verlassen, war der frei gewordene Platz wieder von zwei Revisionskandidaten besetzt, den Chassis der künftigen Personenwagen B 2206 und B 2210. Diese beiden Wagen gehören wie der BD 2502 und der bereits im Juni 2001 in Aarau fertig gestellte B 2204 der ersten Serie von Personenwagen an, die auf der Furka-Bergstrecke eingesetzt waren. Zehn Wagen dieser Serie C2i wurden als C 201 bis C 210 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft SIG 1914 an die damalige Brig-Furka-Disentis-Bahn BFD geliefert und traten ihren ersten Dienst zuerst zwischen Brig und Gletsch an. Erst 1926 konnte der durchgehende Betrieb von Brig nach Disentis aufgenommen werden und damit die Fahrt über die Bergstrecke.

Die 8,4 t schweren zweiachsigen Personenwagen wurden bald nach der Aufnahme des durchgehenden Betriebes aus Kapazitätsgründen durch grössere Vierachser ersetzt. Sie erfuhren diverse Umbauten wie den Einbau von Gepäck- und Postabteilen, für die Verwendung als Dienstwagen und für besondere Zwecke. So diente der künftige B 2206 als Bobinenwagen OM 4701 dem Fahrleitungsbau und besass als solcher keinen

Wagenkasten. Der künftige B 2210 war zuletzt als Rottenküche in Realp im Einsatz.

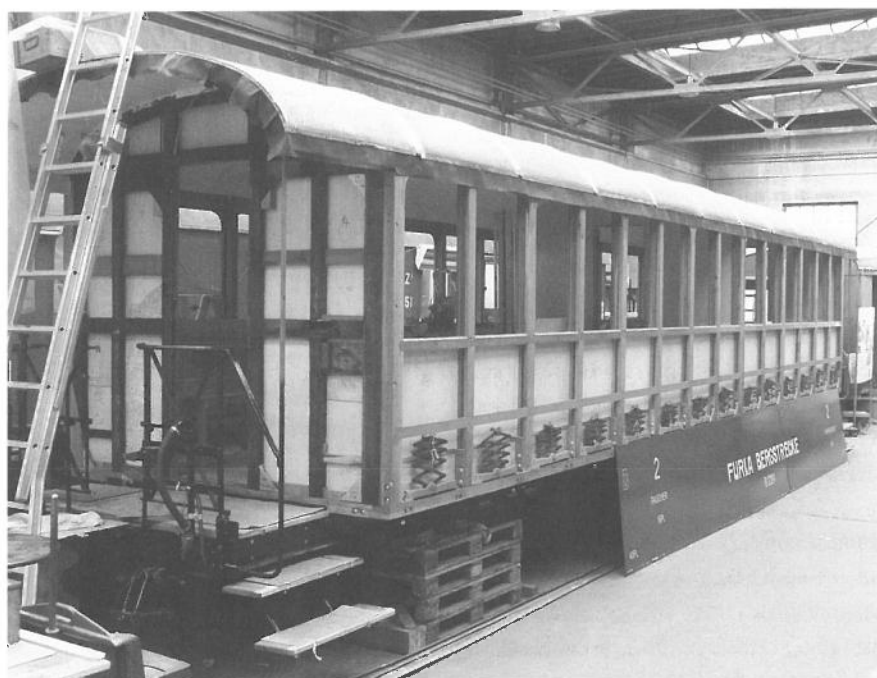
### Nostalgiezug mit Lok 4

Die Renovation der beiden Wagen ist die abschliessende Arbeit und Voraussetzung für einen Nostalgiezug aus der Gründerzeit unserer Bergbahn. Dieser Zug soll aus der bereits renovierten Lok 4 und vier roten Zweiachs-Personenwagen bestehen, den beiden bereits Dienst leistenden Wagen BD 2502 und B 2204 und den derzeit in Aarau wiedererstehenden B 2206 und B 2210. Diese Komposition wird einen besonderen Leckerbissen darstellen und in drei Jahren über die Bergstrecke dampfen.

### Zeit bringt Rost und Verschleiss

In der Wagenwerkstätte ist derzeit von den beiden Wagen noch wenig zu sehen,

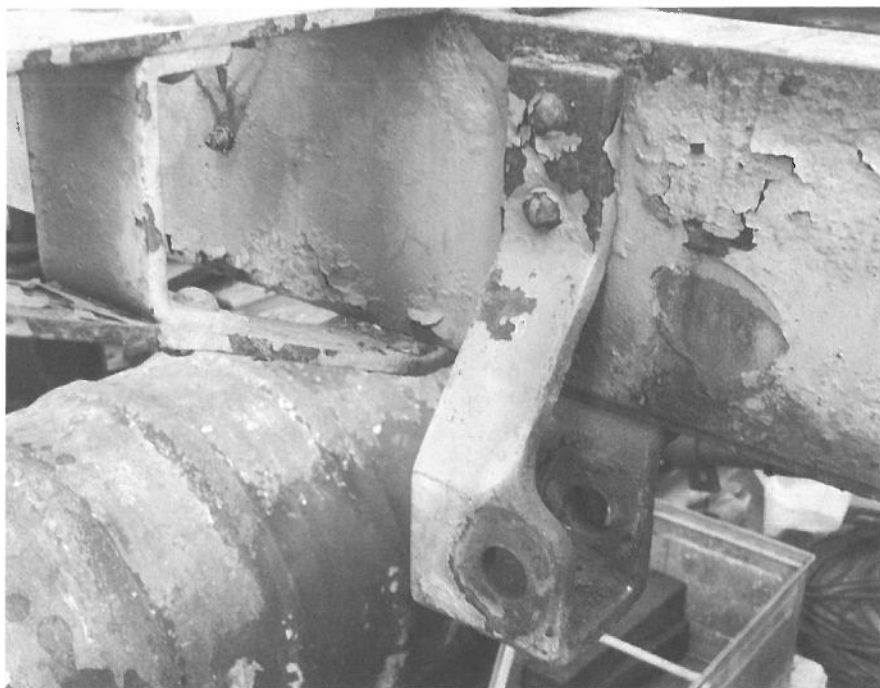
was nach Personenwagen aussieht. Das Chassis des B 2206 wurde bereits in Chur revidiert und liegt neben dem noch von Rost strotzenden des B 2210, von dem bereits alles Demontierbare abgebaut ist. Mit dem in Chur revidierten Chassis kam auch einiges an zugeschnittenem Holz nach Aarau, das für den Aufbau des Wagenkastens verwendet werden wird. Derzeit wird das Chassis des B 2210 überholt. Nachdem es aller Anbauteile entledigt ist, werden die Richt- und Schweissarbeiten durchgeführt, um nach dem Sandstrahlen keine Gewalt mehr anwenden zu müssen. So sind einige arg verrostete Profile und die Knotenbleche zu ersetzen, um die Stabilität des Chassis, wie sie z.B. bei einer Notbremsung erforderlich ist, voll zu gewährleisten. Das Sandstrahlen und Grundieren erfolgt extern. Vor dem Grundieren wird der Tragrahmen sorgfältig auf Risse und lose Nieten untersucht und wo nötig instand gestellt. Viel Sorgfalt erfordert das Ausbohren und Ausbüchsen der ausgeschlagenen Lagerstellen der Federpakete, der Bremshebel, der Kupplungswiegen usw. Das gleiche Prozedere wie für das Chassis erfolgt an allen demontierten Teilen:



*Der B 4222 mit seinen vielen schmalen Fenstern nimmt Gestalt an und wird 2007 auf der Bergstrecke fahren.*

*Le B 4222, avec ses nombreuses fenêtres étroites, prend forme et circulera sur la ligne en 2007.*





Das Chassis des B 2210 ist arg vom Rost mitgenommen und muss grundlegend renoviert werden.

Le châssis du B 2210 est fortement rouillé et doit être rénové à fond.

Reinigen, prüfen, reparieren, ersetzen, Rostschutz anbringen usw.

Die Achsen und (Rollen-) Lager sind in gutem Zustand und können wieder verwendet werden. Das Bremszahnrad mit den Rillenbremstrommeln wird noch sorgfältig untersucht, um die richtigen Massnahmen für höchste Betriebszuverlässigkeit dieser sicherheitsrelevanten Baugruppe zu treffen.

### Neubau der Wagenkästen

Sobald das Chassis des B 2210 den gleichen Revisionsstand wie jenes des B 2206 erreicht hat, werden die Revisionsarbeiten an diesen Wagenteilen parallel erfolgen. Mit der Arbeit an den Holzkästen der beiden Wagen wird Anfang 2007 auch parallel begonnen. Sie sind von Grund auf neu zu bauen – eine Novität für die Wagenwerkstätte in Aarau. Vom Kasten des B 2210 werden nur wenige Teile wie z.B. die Fensterrahmen wieder verwendbar sein, der Rest wird neu geschreinert und gezimmert.

Mit diesen beiden Wagen führt die Wagenwerkstätte die Revisionen Nr. 9 und 10 durch – den Umbau der beiden Aussichtswagen auf Rollstuhlignung einge-

rechnet. Für die Begleichung der Fremdkosten laden wir unsere Freunde und Gönner wieder ein, die Finanzierung mit dem symbolischen Erwerb von Sitzplätzen zu unterstützen. Sitzplätze «im Doppelpack», d.h. je ein Sitzplatz im B 2206 und B 2210, gibt es zu sFr. 400, Sitzplätze im B 2206 zu sFr. 206 und solche im B

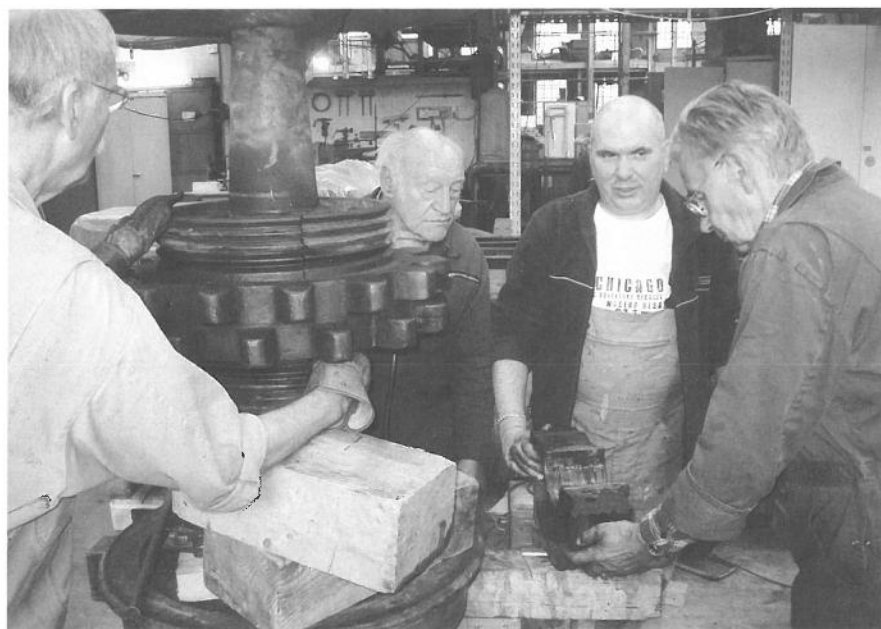
2210 für sFr. 210. Sitzplatzspendern bestätigen wir ihren Beitrag zur Renovation mit einer attraktiven persönlichen Sponsorenrkunde, wir laden sie zur Wagentaufe und zu einer Sponsorenfahrt auf der Bergstrecke ein. Auch verewigen wir ihren Namen auf Sponsorentafeln in den Wagen. Willkommen ist auch jede Hand, die in der Wagenwerkstätte tatkräftig mitwirkt, ob in den Bereichen Holz oder Metall.

### Gesucht

## Grafiker/in

mit Erfahrung im Bereich Zeitungen und Zeitschriften, der/die bereit ist, im Frondienst bei der Neugestaltung des Heftes «dampf an der furka» mitzuwirken.

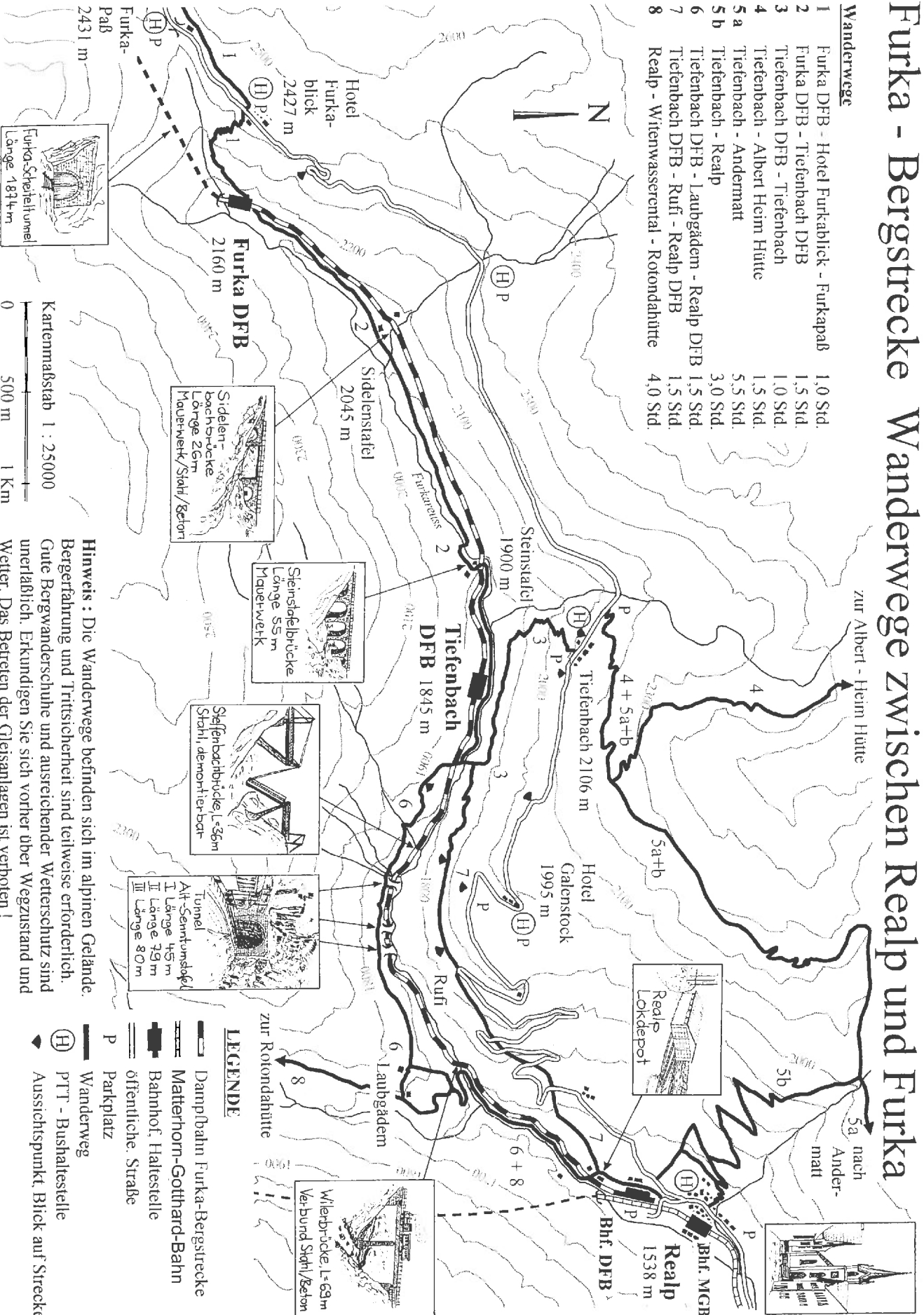
Anmeldungen sind erbeten an  
Hansueli Fischer, Redaktor  
«dampf an der furka»,  
Goldenbühlstrasse 130,  
CH 5463 Wislikofen  
Telefon +41 56 243 13 13  
E-Mail: furka.fischer@bluewin.ch



Sorgfältige Untersuchung der Bremseinheit, um sie fachgerecht instand zu stellen.  
Inspection soignée de l'unité de freins, pour remise en état dans les règles de l'art.

# Furka - Bergstrecke Wanderwege zwischen Realp und Furka

- Wanderwege**
- 1 Furka DFB - Hotel Furkablick - Furkapaß 1,0 Sid.
  - 2 Furka DFB - Tiefenbach DFB 1,5 Sid.
  - 3 Tiefenbach DFB - Tiefenbach 1,0 Sid.
  - 4 Tiefenbach - Albert Heim Hütte 1,5 Sid.
  - 5a Tiefenbach - Andermatt 5,5 Sid.
  - 5b Tiefenbach - Realp 3,0 Sid.
  - 6 Tiefenbach DFB - Laubgädem - Realp DFB 1,5 Sid.
  - 7 Tiefenbach DFB - Ruffi - Realp DFB 1,5 Sid.
  - 8 Realp - Witenwassertal - Rotondahütte 4,0 Sid.



Kartenmaßstab 1 : 25000  
 0 500 m 1 Km

**Hinweis :** Die Wanderwege befinden sich im alpinen Gelände. Bergeführung und Trittsicherheit sind teilweise erforderlich. Gute Bergwanderschuhe und ausreichender Wetterschutz sind unerlässlich. Erkundigen Sie sich vorher über Wegzustand und Wetter. Das Betreten der Gleisanlagen ist verboten !

- LEGENDE**
- Dampfbahn Furka-Bergstrecke
  - Matterhorn-Gotthard-Bahn
  - Bahnhof, Haltestelle
  - öffentliche Straße
  - P Parkplatz
  - Wanderweg
  - PTT - Bushaltestelle
  - Aussichtspunkt, Blick auf Strecke

Überarbeitet: Hillemeyr 2005

## Besonderer Aufgabenbereich der VFB Sektion Gotthard

# Wanderwege im Tal der Furkareuss

*Seit Jahren ist die DFB bemüht den Fahrgästen nebst der Bahnfahrt ein breites Angebot an Erlebnissen anzubieten. Ein solches Angebot sind zweifellos gut begehbbare Wanderwege.*

Die Vegetationszeit auf dieser Höhe von über 2000 Meter ü.M. beschränkt sich auf etwa drei Monate von Ende Juni bis September. Dafür sind die Farben der Blumen sehr ausgeprägt, kräftig, sie zeigen sich in seltener Vielfalt und Schönheit. Genau während dieser Zeit fährt die Nostalgie-Zahnrad Dampfbahn auf der Furka Bergstrecke. Die VFB Sektion Gotthard hat dazu einen farbigen Wanderprospekt geschaffen, den Sie finden unter: [www.vfb-gotthard.com/vfb/pdf/files/wanderwegprospekt.pdf](http://www.vfb-gotthard.com/vfb/pdf/files/wanderwegprospekt.pdf)

Der Furkapass wurde bereits im zwölften Jahrhundert durch die Walsen benutzt, als sie sich nach Osten ausbreiteten. Sie machten sich sesshaft im rhätisch bevölkerten Urserental, in der Ostschweiz bis ins Grosse und Kleine Walsertal im Vorarl-

berg. Im Jahre 1779 hat der Dichter Wolfgang Goethe mit dem Herzog von Sachsen den Pass überquert. Etwa 100 Jahre später, – als bereits eine befahrbare Strasse bestand, lesen wir aus einem beeindruckenden Bericht von Heinrich Hansjakob, Dichter aus Freiburg im Breisgau (1837 bis 1916):

*«Ich habe im ganzen Jahr nicht 10 Stunden Freude am Leben, aber heute, am Rhonegletscher und in der Fahrt ins Urserental, hatte ich Augenblicke, die mein Herz mit Freude erfüllt ob der Herrlichkeit Gottes in der Natur und ob dem Glück, sie schauen zu können. Lange stand ich unter solchen und ähnlichen Gedanken da im Anblick der Berge Gottes. Nachdem ich lange genug in das Tal (Ursern) hinabgeschaut, aber mehr seine Einfassung als es selbst bewundert und die zahllosen, in der Sonne blinkenden Schneefelder auf mich hatte wirken lassen, hielt ich Mahl und Ruhe im freundlichen Hotel. Es ist eine wunderbare Fahrt von dem Furkapass hinab ins Urserental.»*



Die Brücke über die Furkareuss bei der Haltestelle Tiefenbach.  
Le pont sur la Furkareuss près de la halte de Tiefenbach.

Wie das der Dichter beschrieben hat, will die DFB unseren Gästen die zehn schönsten Stunden im Jahr anbieten!

### Ausbau der Wanderwege

Im Kanton Uri ist, seit das Wanderweggesetz in Kraft ist, der Kanton für die Hauptwanderwege und die Gemeinden für die Nebenwanderwege zuständig. Die Bauabteilung der DFB AG übernimmt im Garschen (Tal der Furkareuss) für den Kanton die Unterhaltsarbeiten und kann dafür dem Kanton einen Teil der Kosten weiterverrechnen. Bis im Jahr 2001 hat die VFB Sektion Gotthard im Frühling die Sidelenbachbrücke aufgebaut und im Herbst wieder demontiert. Ab dem Jahre 2002 wurde der Wanderweg von der Furka Passstrasse bis nach DFB Haltestelle Tiefenbach saniert. Von dieser DFB Haltestelle gibt es einen Hauptwanderweg hinauf zum Hotel «Tiefenbach» an der Furkastrasse. Es ist die direkte Verbindung zum Urschner Höhenweg. Die einzige Überquerung der Furkareuss ermöglichte die Wasserfassung unterhalb Tiefenbach. Bereits im Jahr 2002 wurde in der Nähe der DFB Haltestelle eine 12 Meter lange Brücke mit vorgespannten Eisenbahnschienen als Brückenträger erstellt. (Bild 1) Obwohl alle Brückenelemente im Herbst demontiert wurden, hatte eine Lawine im Winter 2006 die Träger und Brückenaufleger total zerstört. (Bild 2) Noch im Frühsommer wurde eine Hängebrücke (Bild 3) bewilligt und erstellt. Auch der Wegabschnitt von der Furkapassstrasse bis zur DFB Haltestelle Furkapass wurde erneuert.

### Unterhalt der Wanderwege

Nebst den Erneuerungen brauchen die Hauptwanderwege einen jährlich wiederkehrenden Unterhalt. Wie sich andere Sektionen in ihren Bauwochen an der DFB Strecke einsetzen, so engagiert sich die VFB Sektion Gotthard im Rahmen der DFB Bauabteilung für die Wanderwege. Zum ordentlichen Unterhalt zählt im Frühling das Aufstellen der Wegweiser, montieren der Brücken beim Sidelenbach und neu die Hängebrücke im Tiefenbach. Ebenfalls sind die Wasserabläufe nachzu-



Die von Lawinen des Winters 2006 zerstörte Brücke.  
Le pont détruit par des avalanches en 2006...



Die als Ersatz erstellte Hängebrücke.  
... remplacé par un pont suspendu.

arbeiten. Je nach Stand der Vegetation müssen die Wege mindestens einmal jährlich ausgemäht werden. Alle Jahre muss die Bergstrecke nach Saisonschluss eingewintert werden. Das gleiche muss mit den Wegweisern und Brücken der Wanderwege erfolgen, damit sich das Spiel im nächsten Frühjahr wiederholen kann. Viele Stunden wurden bereits in die Wanderwege investiert. Dabei haben uns

Freunde aus allen Sektionen, Schulklassen und Lehrlingsgruppen mitgeholfen. So wurde mit einer Lehrlingsgruppe auch der Nebenwanderweg von Tiefenbach auf der rechten Talseite über den Steffenbach wesentlich verbessert. Dies alles konnte auch in sehr angenehmer Zusammenarbeit mit der Gemeinde und dem Verkehrsverein Realp, den verschiedenen Amtsstellen des Kantons, sowie der Kor-

poration Ursern abgewickelt werden. In Zukunft soll auch der sehr steile Weg von der Haltestelle Tiefenbach hinauf ins Hotel Tiefenbach besser angelegt werden. Dieses Wegstück ist die Verbindung zum Urschner Höhenweg. Es ist beabsichtigt den Urschner Höhenweg über die beschriebenen Wanderwege bis nach Oberwald als Wanderweg von «Swiss Mobil» zu beschildern.

Anton Stadelmann

### Furka Wanderungen

## Naturerlebnis und Dampfbahn

Das Wandern im Tal von Rotten oder Furkareuss ist etwas Besonderes. Die Nostalgiebahn DFB verbindet über die Wasserscheide das Rhonetal mit dem Reusstal. Dampffahrten und Wanderungen lassen sich verbinden.

Das Wandern am Furkapass ist unvergleichbar. Die Vegetationszeit auf der Höhe von über 2000 Meter über Meer beschränkt sich auf die Zeit von Ende Juni bis Ende September. Dafür sind die Farben der Blumen sehr kräftig. Sie zeigen sich in seltener Vielfalt und Schönheit. Genau während dieser Zeit fährt die Nostalgie-Zahnrad-Dampfbahn auf der Furka-Bergstrecke. Wer mitfährt, versetzt sich in die gemütliche Zeit der Grosseltern und lässt sich mitten in ein unberührtes Wandergebiet der Zentralalpen entführen, wo seit Jahrzehnten Kühe, Schafe, Dampfbahn und Murmeltiere eine Lebensgemeinschaft bilden. Während ältere und gestresste Menschen die Ruhe einer Dampfbahnfahrt geniessen, erleben die Kinder viel «Action». Schon am Morgen vor der Abfahrt zeigt das Manöver die Bereitstellung des Dampfbahnzuges. In Tiefenbach wird der Wassertank nachgefüllt. Ja warum nur wird auf der Furka die Lokomotive auf der Drehscheibe um hundertachtzig Grad gewendet? Wahrlich ein lebendes Museum. Ja vielleicht kann der

Vater seinem Sohn oder der Grossvater seinem Enkel erklären, wie die alte Technik funktioniert. Sonst gibt das Zugpersonal bereitwillig Auskunft.

### Natur nach dem Rückzug der Gletscher

Für die Wanderung gibt es am Bahnschalter einen Wanderwegprospekt. Darauf sind 24 ausgewählte Bilder über Tiere und Pflanzen, welche darauf hinweisen, was andernorts nicht zu finden ist. Die Wanderungen führen streckenweise durch Naturschutzgebiete von nationaler Bedeutung. Das macht die Kinder neugierig und motiviert sie für den Marsch. Vielleicht lassen sich unterwegs Murmeltiere blicken? Die erwanderte Landschaft ist jüngstes Rückzugsgebiet des Gletschers. Da kann der Vegetationsaufbau von den Moosen bis zur Waldgrenze beobachtet werden. Dazu zeigt sich ein Panorama, das seinesgleichen sucht. Der Furkapass wurde bereits im zwölften Jahrhundert durch die Walser benutzt, als sie sich nach Osten ausbreiteten. Sie machten sich sesshaft im rhätisch bevölkerten Urserental, in der Ostschweiz und bis ins Grosse und Kleine Walsertal im Vorarlberg.

### Von Furka bis Tiefenbach

*Bahnstation Furka DFB bis Tiefenbach DFB (1 ½ Stunden) besonders geeignet für Familien mit Kindern und Plauschwanderer.*

Während die interessierten Dampferfans das Wendemanöver der Dampflok auf der Drehscheibe bewundern, gilt die Aufmerksamkeit dem Wanderwegprospekt, der mit der Fahrkarte abgegeben wurde. Wer sich nicht aus dem eigenen Rucksack verpflegen will, hat Gelegenheit sich in der Gartenwirtschaft oder im Restaurant zu verpflegen.

Der Wanderweg ist mit einem Wegweiser auf der rechten Gleisseite markiert und verläuft talauswärts zwischen Bahngleis und Furkareuss. Gewandert wird auf dem markierten Weg. Er ist so angelegt, dass niemand in Sumpfgelände gerät. Ungefähr auf halber Distanz erreichen wir den Sidelentafel. Ein unvergessliches Naturereignis ist der tosende Sidelentbach. Von da

führt der Weg immer ganz leicht bergab bis kurz vor Stein Tafel, wo die Furkareuss überquert wird. Vom Stein Tafel geht es auf dem Bewirtschaftungsweg des Äplers weiter bis zur Haltestelle Tiefenbach. Wer leicht ansteigende Wanderungen bevorzugt, wählt die umgekehrte Richtung. Das heisst: In Tiefenbach aussteigen und zur Furka Haltestelle wandern, oder gar bis zur Furka Passhöhe.

### Von Furka bis Realp

*Bahnstation Furka DFB bis Realp (4 ½ Stunden) leichte Talwanderung*

Die Wanderung erfolgt genau gleich wie bei der ersten Variante bis nach Tiefenbach DFB. Von da führt der Weg zur Wasserfassung. Da wird die Furkareuss überquert. Auf dem Korporationsweg auf der linken Talseite wird die Wanderung fortgesetzt. Etwa 30 Meter vor der Einmündung in die Furkapassstrasse zweigt der Weg rechts ab und überquert diese mehrmals bis ins Dorf Realp. Bitte gut auf die weiss-roten Wegmarkierungen achten.

### Von der Station Furka zur Passstrasse

*Bahnstation Furka DFB bis Furka Passstrasse (1 Stunde) steiler Aufstieg rund 300 Höhenmeter.*

Umgekehrt kann diese Wanderung gemacht werden indem wir ab Realp mit dem Postauto auf den Furkapass fahren. Der steile Abstieg zur Station dauert etwa 40 Minuten.

### Von der Bahnstation Tiefenbach zum gleichnamigen Hotel

Wer es liebt seine Leistung vor einem guten Mittagessen zu erbringen, fährt mit der Dampfbahn bis Tiefenbach DFB. Von da wählt er den steilen Bergweg hinauf zum Hotel Tiefenbach (1 Stunde.) Für die Verdauung nach einem guten Mittagessen im Hotel Tiefenbach kann der Talweg zur Haltestelle Tiefenbach DFB der Gesundheit nicht abträglich sein. Andernfalls kann die Rückfahrt mit dem Postauto gewählt werden.



*Unweit der Station Furka finden Wanderer zur Blütezeit diese Türkenbundlilie. Sie ist ein Beispiel für die vielfältige Furka-Flora. – Près de la Station Furka les randonneurs peuvent découvrir une flore très variée, comme par exemple ce Lys martagon.*

### Von allen Seiten nach Realp

Realp ist mit der Matterhorn-Gotthardbahn (MGB früher FO) von Göschenen, aus dem Goms und Graubünden ohne umsteigen erreichbar. Für Autofahrer stehen für die DFB-Kunden eigene Parkplätze zur Verfügung.

Die Furka Dampfbahn ist eine private nicht subventionierte Bahn, darum ist das Halbtaxabonnement ungültig. Aber trotzdem gibt sich die Furka Dampfbahn Bahn besonders familienfreundlich. Neu fahren nämlich Jugendliche unter 16 Jahren in Begleitung eines Angehörigen Erwachse-

nen gratis. Für Gruppen sind Voranmeldungen unter Tel. 0848 000144 erforderlich.

Mit den nachfolgenden Angaben lassen sich die Wandervarianten zusammenstellen und abändern.

*Anton Stadelmann*

### Zielpunkt der Bergstrecke

## Gemeinde mit Problemen und Potenzial

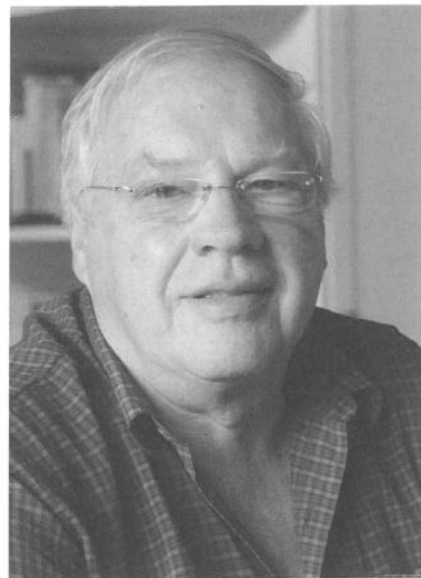
*OBERWALD (fi) – Die oberste Gemeinde im Goms mit einer Fläche von fast 10 Quadratkilometern hat bei einer Wohnbevölkerung von 280 Einwohnern und 420 Ferienwohnungen eine kostspielige Infrastruktur bereit zu stellen. Die Pläne zur Verbesserung von Wirtschaftskraft und Steueraufkommen haben auch mit der DFB zu tun.*

Oberwald wurde 1419 erstmals urkundlich erwähnt. In mehreren Schüben ist der Ort durch Zusammenschluss von Kleinstgemeinden zur heutigen Grösse gewachsen. 1859 hat Oberwald durch Auswanderung einen Viertel seiner Einwohner verloren. Das Gemeindegebiet umfasst auch Gletsch und reicht bis auf den Furka-

und den Grimselpass. Es grenzt an die Kantone Uri, Tessin und Bern. Unmittelbarer Walliser Nachbar ist die Gemeinde Obergesteln. 63,2 Prozent des 9'794 Hektaren messenden Landes sind unproduktiv, 36,5 Prozent produktiv und lediglich 0,3 Prozent überbaut. Wollte man einen Bannumgang durchführen, müsste man dafür wohl mehrere Tage veranschlagen.

### Schiene und Strasse

Oberwald konnte ab 1915 nach Eröffnung der ersten Teilstrecke der BFD (Brig-Furka-Disentis-Bahn) auf der Schiene erreicht werden. Bei der Weiterführung nach Gletsch und beim Betrieb der späteren FO (Furka-Oberalp-Bahn) war Oberwald während des Winters Endpunkt und im

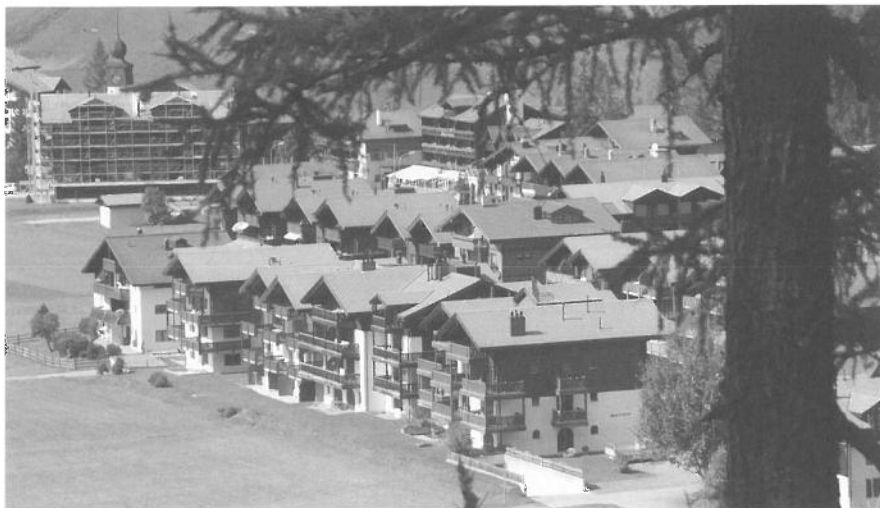


*Gemeindepäsident Thomas Kaech. Thomas Kaech, président de commune.*

Sommer Ausgangspunkt der Bergstrecke. Mit der Eröffnung des Furka-Basistunnels 1982 begann der Ganzjahresbetrieb der Bahn. Der Aufschwung als Wintersportort konnte beginnen, weil das Obergoms dank der Autozüge den «Üsserschwiizern» erheblich näher rückte. Bevor die Züge herandampften war Oberwald längst ein Strassendorf. 1867 war der Postkurs Brig–Hospental und 1895 die Grimselpost eingerichtet worden. Die Verkehrslage führte zum Bau von Hotels – lange bevor von Tourismus gesprochen werden konnte. Als erstes wurde 1840 bis 1848 das Hotel «Furka» gebaut. 1858 folgte der Bau eines Hotels in Gletsch, das 1882 von Alexander Seiler erworben und vergrössert wurde.

### Landwirtschaft, Gewerbe, Tourismus

Die Landwirtschaft ist für die Gommer Gemeinde nach wie vor wichtig. Abgesehen von den beiden Landwirtschaftsbetrieben mit Grossvieh gibt es über 1000 Schafe.



*Neubauten mit Ferienwohnungen prägen die Westansicht des Dorfes. Le front ouest du village est marqué par des constructions nouvelles avec appartements de vacances.*

Ausser Viehwirtschaft ist auf der Höhe von über 1300 Meter kaum eine landwirtschaftliche Bodennutzung möglich. So ist die Anbaufläche für Kartoffeln und Roggen verschwindend klein. Grösster Gewerbebetrieb ist ein Holzbauunternehmen. Zur Hotellerie gehören heute ausschliesslich Drei-Stern-Betriebe. Sie sind wohl noch lebensfähig, doch beginnen sie den Trend nach mehr Grösse und breiterem Angebot zu spüren. Wie von Gemeindepräsident Thomas Kaech zu erfahren war, wird – im Hinblick auf eine Diversifizierung – im Finanzplan 2008/09 der Projektierungskredit für die Überbauung des Quartierplanlandes enthalten sein. Die Inhaber der 420 Ferienwohnungen – so weit sie dem Verkehrsverein angehören – sind in der Lage, in touristischen Belangen die heimische Bevölkerung zu überstimmen. Zur wirkungsvollen Positionierung Oberwalds in der Tourismuswelt fehlen Kräfte und Mittel. Erfreulich ist, dass 80 Prozent der Gäste wieder nach Oberwald kommen. Sie schätzen es, dass sommers und winters die ausgedehnten Wanderwege begehrbar gehalten werden. Oberwald freut sich auf die Dampfbahn. Sie wird eine zusätzliche Attraktivität darstellen. Damit sie aber auch etwas für die örtliche Wirtschaft abwirft, sollte eine Verknüpfung mit dem Hungerberg gefunden werden. Wer zu Fuss oder mit der Sesselbahn auf diesen Sonnen-Balkon über dem Tal gelangen möchte, muss das entlegene Bahnhofareal verlassen und das Dorf durchqueren. Im Hinblick auf diesen Transfer wird man sich noch eine attraktive Lösung einfallen lassen müssen.

### Gemeinsam stärker

Die bevölkerungsschwache Gemeinde mit ausserordentlich hohen Infrastrukturaufgaben steht tief in der Kreide. Mit der erfolgten Hilfe des Kantons wird es in den nächsten Jahren gelingen, die pro Kopf-Verschuldung von über 10'000 auf unter 6'000 Franken zu drücken. Für Oberwald gilt eine Ausgabenbremse, das heisst, dass nur investiert werden darf, was bezahlt werden kann. Die Wasserversorgung wird aus Quellen gespiesen, die teilweise saniert werden müssen. Die Abwässer



Ein historischer Ortsteil von Oberwald. – *Partie du vieux village d'Oberwald.*

werden einer regionalen Kläranlage zugeführt. Eine kürzlich durchgeführte Sanierung der Dorfstrasse war nur mit Hilfe des Kantons, der Patenschaft für Berggemeinden und mit einem Zustupf der Stadt Zug möglich.

Die beiden Nachbargemeinden talabwärts, Obergesteln und Ulrichen, leiden ebenfalls an der Kleinheit ihrer Strukturen. Fusionsverhandlungen des Gemeindefusions-Trios sind weit gediehen. Rein theoretisch dürften sie ihr Ziel erreichen, zumal die Zusammenarbeit in den Bereichen Schule, Kirche und Tourismus bereits seit Jahren funktioniert. So ist heute das aus Fusionen entstandene Oberwald selber Fusionskandidat.

### Oberwalder Besonderheiten

Nicht zuletzt im Hinblick auf diese Zukunft hat der Gemeindepräsident darauf gedrängt, den unübersichtlichen Landbesitz (über 4'000 Parzellen!) zu verifizieren und das Gebäudeeigentum zu bereinigen. Damit kann die Grundbuch-Situation klar erfasst werden, was Voraussetzung beispielsweise für Direktsubventionen in der Landwirtschaft ist. Diese aufwändigen Massnahmen wurden zufolge von unverteilten Erbschaften notwendig, bei denen selbst die Beteiligten den Durchblick kaum mehr haben.

Oberwald hat eine starke Bürgergemeinde mit viel Land und Wald. Diese Körper-

schaft ist darauf bedacht, den Besitz zu erhalten. Sie verkauft kaum etwas, sondern verleiht nur befristete Baurechte. Diese konservative Haltung hat ihre Licht- und Schattenseiten.

### Zuzüger als Präsident

Thomas Kaech war erst Ferienwohnungsbesitzer. Nach der Wohnsitznahme wurde der vorzeitig in den Ruhestand getretene, im Kanton Basel-Landschaft tätig gewesene Verwaltungsjurist gleich ins höchste Amt berufen. Dazu beigetragen hatte auch das ausserordentliche Engagement seiner Frau für den Sessellift auf den Hungerberg, hatte sie doch während eines Winters dessen Betrieb gemanagt und so für seine Weiterführung gesorgt.

Die öffentlichen Geschicke werden von einem fünf Personen zählenden Gemeinderat geleitet. Dieser und sein Präsident können sich auf einen fähigen Verwalter und gute Kommissionen stützen. Thomas Kaech stellt fest, dass das Präsidentenamt ihn täglich während einer bis zwei Stunden beansprucht. Die Mitarbeit bei Region Goms (Lösung überkommunaler Aufgaben), die Vorstandsarbeit im Verband der Walliser Gemeinden, die Mitgliedschaft in der losen Verbindung Bedretto-Goms und die Vizepräsidentschaft im Stiftungsrat der Stiftung Furka-Bergstrecke würde insgesamt zeitlich weit stärker ins Gewicht fallen.

«Glacier du Rhône» – wichtiger Partner der DFB

## Traditions-Hotel mit Dampfbahn-Saison

*GLETSCH (fi) – 2007 wird das Hotel «Glacier du Rhône» das 150-Jahr-Jubiläum feiern können. Es ist wichtiger Partner der Erlebnis-Dampfbahn.*

Wie die Dampfbahn Furka-Bergstrecke hat das Haus Tradition und Charme. Nächstes Jahr kann es ein grosses Jubiläum begehen. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts hatte Alexander Seiler eine bestehende Herberge zum Hotel «Glacier du Rhône» ausgebaut. Zu Füssen des Rhonegletschers, auf 1759 Meter über Meer gelegen, hat das Hotel eine wechselvolle Geschichte erlebt. Im Herzen der Alpen steht es am Schnittpunkt von Grimsel- und Furkapass, an der Nahtstelle der Kulturräume Goms, Urserental und Haslital. Mit dem Rhonegletscher ist es durch den Gletscherboden, ein Auengebiet von nationaler Bedeutung, verbunden. Mit der Dampfbahn teilt das Hotel die kurze Saison, welche sich aus dem rauen Klima dieser Höhenlage ergibt.

### Das Hotel

Wie von Theres Wasmer, die das Haus mit Herzblut führt, zu erfahren war, wird das

Hotel derzeit meist von Kurzaufenthaltern frequentiert. Sie hoffen, dass vermehrt Feriengäste die besondere Lage und das vielfältige Angebot entdecken und länger verweilen. Die Zimmer bieten historische Atmosphäre und zeitgemässen Komfort. Kleine Seminare können im Hotel abgehalten werden. Zahlreiche Aktivitäten sind im Programm: Hochgebirgstouren, Gletscherwanderungen, Wanderung durch die Rottenschlucht, Wildbeobachtung, Naturlehrpfad, Mountainbiketouren und natürlich Fahrten mit der Dampfbahn. Die Saison beginnt im Hotel etwa Ende Mai, also einen Monat früher als bei der DFB. Massgebend ist die Öffnung der Pässe. Saisonende ist jeweils Anfang Oktober, wenn auch der Dampfbahnbetrieb und die Postautokurse eingestellt werden.

### Das Restaurant

Richtiger wäre wohl: die Restaurants, denn es gibt die «Walliserstube» mit 60, das «Restaurant fin du siècle» mit 150 Plätzen und die Sonnenterrasse. Die Lokalitäten eignen sich vom gepflegten Mahl zu zweit über Vereins- und Firmenanlässe bis zu Hochzeiten. Wenn um die Mittags-

zeit der Dampfbahn ankommt und auch die Auto- und Motorradfahrer Hunger verspüren, gibt es im «Glacier du Rhône» innert Minuten einen Grossandrang, der dem Küchen- und Servicepersonal das Äusserste abverlangt. Theres Wasmer bringt es auf den Punkt: «Zwischen 12 und 14 Uhr machen wir den Tagesumsatz.» Wartezeiten sind unvermeidlich. Um diese zu verkürzen und der Hektik unserer Zeit Tribut zu zollen, werden Pläne für eine Selbstbedienung gewälzt. Auf der Speise- und Getränkekarte haben neben dem Landläufigen die regionalen Käse- und Fleischspezialitäten besonders Gewicht.

### Die Besonderheiten

Das «Glacier du Rhône» hat nicht nur in unmittelbarer Nachbarschaft, sondern sogar im Haus eine Kapelle zu bieten. Leider ist diese wegen Baufälligkeit nicht zugänglich. Es ist zu hoffen, dass sich ein Sponsor findet, der die Restaurierung ermöglicht. Das Hotel birgt auch eines der ältesten Kraftwerke im Wallis. Es wurde einst vom Totensee auf dem Grimselpass gespeisen. Bedauerlicherweise kann es nicht mehr in Betrieb genommen werden, doch wird es von der Stiftung Revita als Schauobjekt wieder hergerichtet. Zusammen mit dem andern historischen Kleinkraftwerk im «Blauen Haus», das gelegentlich wieder Strom liefern dürfte, und dem Info Point werden die Gäste in Gletsch wichtige Zeugen der alpinen Wasser- und Energiewirtschaft bewundern können. Auf dem Umgelände des Hotels ist – gegen bescheidene Gebühr – das Campieren und Picknicken möglich.

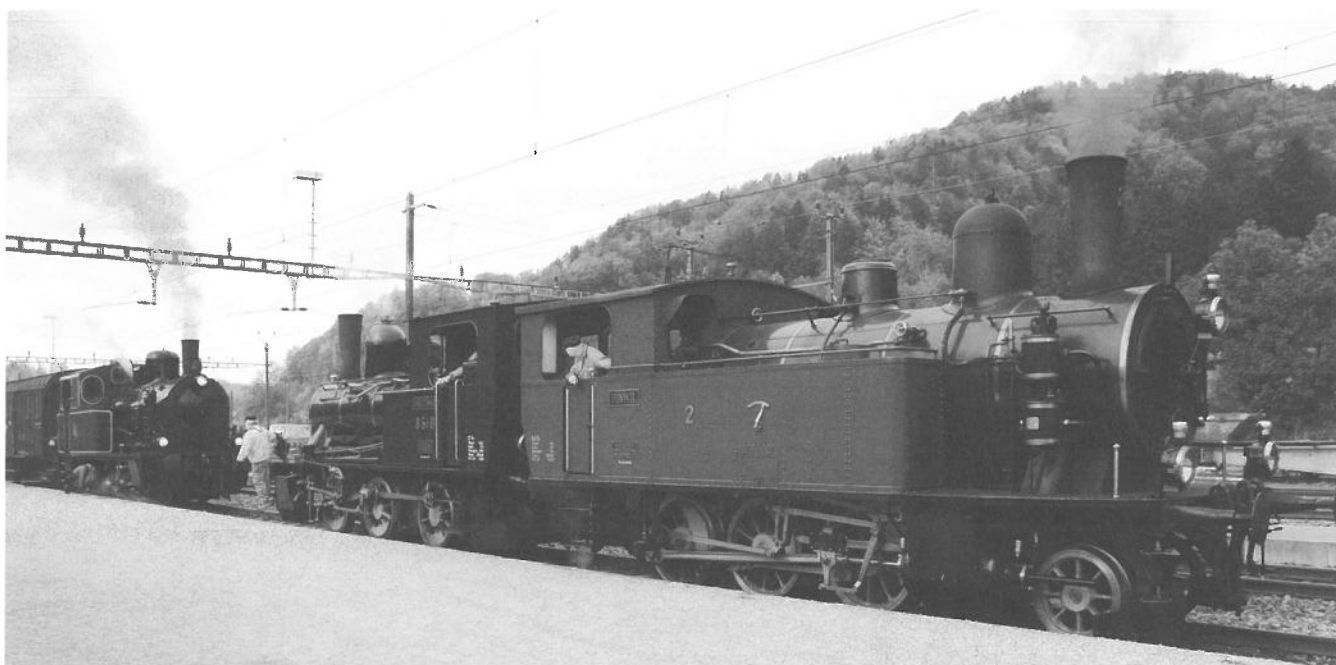
### Dampf und Kohldampf

Das Hotel braucht die Dampfbahn-Reisenden als Gäste und die Dampfbahn braucht das Hotel, das mit seiner Gastronomie die Fahrt zu einem Erlebnis erweitert. Wer im Hotel die Fahrkarte vorweist, bekommt den Tagesteller zu einem reduzierten Preis. Wer sich im «Glacier» als «Dampfbähnler» einlogiert, erhält eine Vergünstigung. Schliesslich gibt es die Möglichkeit an den DFB-Schaltern Spezialbillette für eine einfache Erlebnisfahrt zu kaufen, die einen Mahlzeiten-Gutschein umfassen.



*Das Hotel «Glacier du Rhône» vom Ufer des Rotten her gesehen.  
L'hôtel « Glacier du Rhône » vu depuis la berge du fleuve.*





DVZO-Dreifach-Traktion für die Furka-Dampfbähnler. – Traction triple DVZO pour les cheminots du DFB.

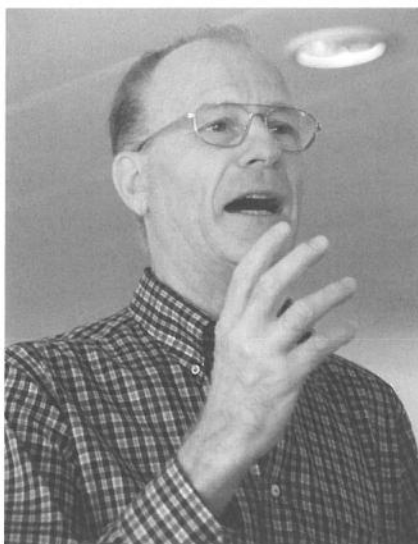
#### Betriebsabschlussfest 2006

## Bei DVZO mit Dreifachtraktion unterwegs

*BAUMA (fi) – Rollmaterialbesichtigung, Dampffahrt von Bauma nach Bäretswil und zurück und ein Mittagessen mit Dankeschön-Ansprachen haben am 21. Oktober bei den Dampfbahn-Kollegen vom Zürcher Oberland genossen werden können.*

Über 100 ständig bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke engagierte Leute haben sich am 21. Oktober zu dem von Personalchef Peter Schwarzenbach organisierten Anlass in Bauma eingefunden. Die Kolleginnen und Kollegen vom Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) empfingen die Gäste mit Kaffee und Gipfeli. Danach konnten ungezwungen Werkstatt und Rollmaterial besichtigt werden. Neben drei unter Dampf stehenden Maschinen waren die historische Elektrolok Be 4/4 sowie Draisinen und Kran besondere Anziehungspunkte. Mit Interesse wurde auch der dieselelektrische Traktor Tem III Nr. 354 bewundert, der zuletzt bei der SBB Cargo AG im Berner Oberland im

Einsatz gestanden hatte. Nach einem Apéro hiess es dann einzusteigen. Die drei Dampflokomotiven «Bäretswil», «Hinwil» und «Muni» zogen die vier historischen



*Verwaltungsratspräsident Claude Wenger bei seinen Ausführungen. Exposé de Claude Wenger, président du conseil d'administration DFB.*

Zweiachser – zwei Drittklass-, einen Zweitklass- und einen Gepäckwagen nach Bäretswil.

#### Rückblick und Dank

Im Saal des reformierten Kirchgemeindehauses wurden die Furka-Leute und ihre Gäste vom DVZO von Peter Schwarzenbach willkommen geheissen. Für die vorzügliche Bewirtung waren Markus und Maya Wildi mit ihrem Team zuständig. Geschäftsleiter Peter Bernhard bedankte sich bei den Gastgebern vom DVZO mit Betriebsleiter Jürg Hauswirth an der Spitze und versprach, Gegenrecht zu halten. Besondere Grüsse gingen sodann an die Spitzen von Zentralverein, Stiftungs- und Verwaltungsrat. In der Saison 2006 konnte die Zahl der Fahrgäste um 11 Prozent auf rund 24'000 gesteigert werden, obwohl die Nostalgiezüge des Glacier Express nicht im Programm waren. Die deutlich besser ausgelasteten Züge konnten professionell und unfallfrei geführt werden. Dank des ausserordentlichen Engagements des Lokpersonals blieb auch keiner führerlos.

Der Kampf um die Finanzen geht weiter. Peter Bernhard appellierte an die Anwesenden, Mitglieder und Aktionäre zu werben. Die DFB existiert dank des Einsatzes



*Kohle für den DVZO-Dampf in Kaffeesäcken.  
Sacs à café pleins de charbon pour le DVZO.*

vieler Freiwilliger. Ohne die Fronis geht nichts. So gilt denn ihnen der grösste Dank. Verabschiedet wurde Heidi Albisser, die zusammen mit Ruedi Burri den Souvenirhandel erfolgreich betreut hatte. Weitere Dankesworte galten der vorzüglichen Kantinen-Crew und dem Fest-Organisator Peter Schwarzenbach. Gewürdigt wurde schliesslich die gute Zusammenarbeit mit dem DVZO, bei dem auch die Zugführer der DFB ausgebildet werden. Peter Bernhard setzte für 2007 das Ziel «25'000 Passagiere» und für 2009 den Dampfbahn-Betrieb bis Oberwald.

#### **Dienstleistungsorientierte Firma**

Im Rahmen der von der Jugend Brass-Band Fischenthal musikalisch umrahmten Feier sprach auch Verwaltungsratspräsident Claude Wenger. Er zeigte sich von der Kompetenz der DFB-Leute beeindruckt. Angestellte und Fronis hätten sich den jährlich wachsenden Anforderungen gestellt. Die DFB sei heute eine dienstleistungsorientierte Firma. Dass ihre Dienste von Freiwilligen erbracht werden, sei für die Fahrgäste oft zu wenig ersichtlich. Ihnen sei das Thema «Fronarbeit» besser bewusst zu machen. Wenger schloss mit einem herzlichen Dank. Er wünschte allen gute Gesundheit und weiterhin viel Spass an der Furka.

**Wichtige Mitteilung  
an unsere Sektionspräsidenten und Delegierte des VFB:**

## **Die Delegiertenversammlung 2007 des VFB findet am Samstag, 21. April 2007 im Hotel Anker, Luzern statt.**

Es wird wiederum an einem interessanten Programm gearbeitet, welches um 10.00 Uhr vormittags beginnt. Reservieren Sie sich schon jetzt dieses Datum.

*Der ZV*



*DVZO-Betriebsleiter Jürg Hauswirth im Gespräch mit Marketing-Chef Paul Güdel und Geschäftsleiter Peter Bernhard.*

*Le chef d'exploitation DVZO, Jürg Hauswirth, s'entretient avec le chef marketing Paul Güdel et le chef d'entreprise Peter Bernhard.*



*Apéro vor den unter Dampf stehenden Lokomotiven.  
Apéro devant les locomotives sous pression.*

Bestellformular für Souvenirs  
Ausgabe Winter 2006

## Unser Weihnachtsangebot 2006:

Artikel 60109109

### Handtasche

Kunstleder schwarz  
bestricktes DFB-Logo  
Verstellbarer Trageriemen  
Futter blau  
Kleiverchluss  
Handyfach, Schlüsselanhänger

CHF 92.-

Artikel 60109110

### Jasskartenspiel Combi

Deutsche und französische Karten in einer  
Rückseite mit DFB-Logo bedruckt  
In Polystyrol-Etui verpackt

CHF 7.00

Artikel 60109111

### Weinglas VitiCole

2l. 5cl  
Mit DFB-Logo ätz weiss  
6-er Set

CHF 36.-

Artikel 60107120

### Frottee-Handtuch

schwarz  
100 x 50 cm, mit DFB-Logo bestickt

CHF 20.-

Artikel 60109112 leer

Artikel 60109113 gefüllt

### Guetzlidose mit Deckelprägung

Motiv Steifenbachbrücke  
Truhe mit Scharnier 26x13,5x13 cm

Wahlweise gefüllt mit Schweizer Guetzi oder leer

CHF leer 23.-

CHF gefüllt 38.-

## Souvenirs

Anzahl	Art.Nr.	Artikel	Preis
	60101008	<b>Literatur, Bücher, Broschüren, Drucksachen</b>	6.00
	60103001	Historische Furkakarte, Nachdruck (ca. 1920)	4.00
	60103002	Mit Dampf über die Furka (Reisebeschreibung)	4.00
	60103003	La Furka en train à vapeur (Guide de voyage)	4.00
	60103009	By steam over the Furka (description)	14.00
	60104001	Kalender 2007	22.00
	60104002	Hofmann: Die Geschichte der Lokomotiven 1-10	29.00
	60104005	Section romande: Histoire des locom. à vapeur 1 à 10	5.00
	60104008	Information de base de la ligne sommitale de la furka	15.00
	60104009	Konzessionsgesuch	10.00
	60104041	Über die Furka (Stefan Wagner)	22.80
	60104044	Eisenbahn-Journal: 75 Jahre FO und DFB	22.80
	60104045	Eisenbahn-Journal: RhB 5. Teil, Nostalgie	22.80
	60104047	Eisenbahn-Journal: SBB Historik	7.00
	60104052	Sektion Aargau: 10 Jahre Wagenwerkstätte Aarau	22.80
	60105006	Eisenbahn-Journal: Matterhorn Gotthard Bahn	45.00
	60105007	Buch DFB französisch, ligne sommitale de la furka (2002)	45.00
	60105026	Buch Dampfahm Furka-Bergstrecke (2000)	22.00
		DEK-Verlag: Die DFB im Jahreslauf, Bilderbuch	
		<b>Poster, Bilder, Rahmen</b>	
	60102001	Poster, Mit Volldampf zum Rhonegletscher	5.00
	60102002	Poster, 3 Züge in Gletsch	5.00
	60102008	Poster, A3, mit Volldampf bergwärts	3.50
	60102009	Poster, A3, Gletsch Keihntunnel	3.50
	60106006	Kleber farbig	2.00
	60106007	Kleber DFB, 6 x 15 cm	1.00
	60106012	DFB-Autokleber, transparent, 15 x 38 cm, weiss	39.00
	60106013	DFB-Autokleber, transparent, 15 x 38 cm, schwarz	39.00
		<b>Textilien</b>	
	60107028	Jacke schwarz/blau, Gr. S	89.00
	60107029	Jacke schwarz/blau, Gr. M	89.00
	60107030	Jacke schwarz/blau, Gr. L	89.00
	60107031	Jacke schwarz/blau, Gr. XL	89.00
	60107032	Jacke schwarz/blau, Gr. XXL	89.00
	60107064	Heizerhut schwarz, Grösse 50 (Kinder)	25.00
	60107065	Heizerhut schwarz, Grösse 55	29.50
	60107066	Heizerhut schwarz, Grösse 56	29.50
	60107067	Heizerhut schwarz, Grösse 57	29.50
	60107068	Heizerhut schwarz, Grösse 58	29.50
	60107069	Heizerhut schwarz, Grösse 59	29.50
	60107070	Heizerhut schwarz, Grösse 60	29.50
	60107071	Heizerhut schwarz, Grösse 61	29.50
	60107072	Heizerhut schwarz, Grösse 62	29.50
	60107090	Baumwolltuch rot mit Schweizerkreuzen	7.50

60107091	Baumwolltuch mit Ornamenten (zu Heizermütze)	7.50
60107092	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. S	30.00
60107093	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. M	30.00
60107094	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. L	30.00
60107095	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. XL	30.00
60107096	Micro-Zip-Rolli, blau, Logo gestickt, Gr. XXL	30.00
60107097	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. S	30.00
60107098	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. M	30.00
60107099	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. L	30.00
60107100	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. XL	30.00
60107101	Micro-Zip-Rolli, crème, Logo gestickt, Gr. XXL	30.00
60107114	T-Shirt blau mit Schriftzug seitwärts hoch, Grösse S	20.00
60107115	T-Shirt blau mit Schriftzug seitwärts hoch, Grösse M	20.00
60107116	T-Shirt blau mit Schriftzug seitwärts hoch, Grösse L	20.00
60107117	T-Shirt blau mit Schriftzug seitwärts hoch, Grösse XL	20.00
60107118	T-Shirt blau mit Schriftzug seitwärts hoch, Grösse XXL	20.00
60107120	Frottee-Handtuch schwarz mit Logo bestickt, 50x100 cm	20.00 neu
<b>Datenträger, Videos, CDs</b>		
60108015	DVD 1: Furka-Oberalp-Bahn (van den Burg 2002)	49.90
60108017	DVD 3: Dampfbahn Furka-Bergstrecke (EK 2001)	30.00
60108018	DVD 4: Alte Furka-Bahn (Leutwiler 1999)	49.80
60108019	DVD 5: Glacier-Express (EK)	39.80
60108020	DVD 6: Schweizer Dampf damals und Die Furka-Oberalp-Bahn (EK)	49.80
60108021	DVD 7: Schmalspurspezialitäten (EK 2005)	39.80
60108022	DVD 8: Gotthardbahn	39.80
60108023	DVD 9: Back to Switzerland (DFB-Verlag 1992)	49.80
<b>Souvenirs</b>		
60109002	Loki-Wecker ohne Batterie	50.00
60109004	Mausmatte (neues Bild)	15.00
60109005	DFB-Fahne blau mit gelbem Signet	125.00
60109007	Feuerzeug, blau, Logo und Schriftzug	2.50
60109008	Kugelschreiber mit Schriftzug	2.00
60109010	Flügelrad	5.00
60109011	DFB-Pin (Kokarde für Dienstmütze)	5.00
60109012	Feuerzeug chrom, mit Signet	10.00
60109013	Post-it Block mit Logo und Schriftzug	2.00
60109014	Baumwoll Handtuch blau, bestickt	17.00
60109016	Baumwoll Handtuch weiss, bestickt	17.00
60109017	Baumwoll Handtuch grün, bestickt	17.00
60109018	Taschenlampe blau, mit Signet	10.00
60109019	Flachmann, Edelstahl	22.00
60109025	Nummerierte Armbanduhr Gletsch	59.00
60109026	Schweizer Offiziärsmesser von Victorinox	29.80
60109027	Mini-Taschenmesser	20.00
60109028	Sammelmappe «dampf an der furka»	15.00
60109033	Murmeltier, 20 cm	20.00
60109034	Gämse, 20 cm	20.00
60109035	Sitzkissen Taschen-Rucksack	15.00

60109038	Schlüsselanhänger Medaille, Silber	5.00
60109041	Puzzle 1: Diverse (Postkartengrösse), 20 Teile	5.00
60109043	Puzzle: 3 Loks vor Depot Raap, 35 Teile	7.50
60109050	Puzzle: Oelgemälde Weisshorn, 143 Teile	12.00
60109055	Puzzle: Sonderzug 75 Jahre FO, 48 Teile	7.50
60109056	Puzzle: Talfahrt vom Oberalpsee, 48 Teile	7.50
60109065	Personenzug in Holzschachtel	30.00
60109067	Holz-Güterzug	20.00
60109073	Thermosflasche Edelstahl, 7.5 dl	25.00
60109076	Manicure Set aus rostfreiem Edelstahl, Schriftzug	39.90
60109077	Regenschirm im Mini Etui mit Schriftzug, 6x16x4 cm	22.00
60109079	Guetzli-Ausstechformli (2x Loka, 2x Wagen, 6 und 9 cm)	15.00
60109080	Kugelschreiber Caran d'Ache versilbert in Geschenkset	82.00
60109082	Baumwolltasche mit Tunnel	5.00
60109083	Schlüsselanhänger mit Marmeli	7.50
60109084	Schlüsselanhänger aus Glas	10.00
60109085	Stifthalter aus Glas mit Lasergravur Lok 9	52.00
60109087	Teddy klein mit Heizermütze	12.00
60109089	Glocke «Blumen», Band beschlagen mit Herz, 9 cm	8.00
60109090	Glocke «Blumen», Band beschlagen mit Herz, 11 cm	10.00
60109091	Glocke «Blumen», Band mit Herz und Kuh, 16 cm	15.00
60109092	Pin Glacier Express	7.00
60109096	Portemonnaie Leder schwarz	30.00
60109103	Tasse weiss mit Logo	15.00
60109105	Feldstecher Rubylens Beschichtung mit Logo	59.00
60109106	Schreibset, Kugelschreiber und Brieföffner	49.80
60109107	Kerzenlampe mit Lasergravur	37.00
60109108	Alltags-Rucksäcki	7.50
60109109	Handtasche, Kunstleder schwarz mit Logo	neu
60109110	Kartenspiel Combi dt/franz in Etui, mit Logo auf Rückseite	neu
60109111	Weingläser (6 Stück), mit Logo	neu
60109112	Guetzli-dose mit Deckelprägung, Motiv Steffenbachbrücke	neu
60109113	Guetzli-dose mit Deckelprägung, gefüllt mit Guetzli	neu

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung erfolgt gegen Rechnung zuzüglich Porto- und Verpackungskosten. Die Kunden aus Deutschland erhalten einen Zahlungsträger in Euro. Lieferung solange Vorrat. Lieferfrist zwei Wochen.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_ PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Telefon für allfällige Rückfragen: \_\_\_\_\_

Bestellungen einsenden an **Souvenirhandel DFB, Postfach 49, CH-3428 Wiler b. U.**,  
 Tel./Fax: 032 665 11 24, E-Mail: [souvenir@fu-be.ch](mailto:souvenir@fu-be.ch), [www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)

Dampf-Festival vom 28./29. Oktober

## DFB mit blauem Zug im Shuttle-Einsatz

*UNTERVAZ (fi) – Mit der Lok HG 3/4 FO 4 und drei Personenwagen hat die DFB am Dampf-Festival Besucherinnen und Besucher zwischen Bahnhof und Holcim-Areal befördert.*

Der Shuttle-Dienst, der zusammen mit der G 3/4 «Rhätia» der RhB und dem Dampftriebwagen CZm 1/2 der Dampfgruppe Zürich geleistet wurde, hat den Furka-Leuten grosse Sympathie eingetragen. Bewundert wurde vor allem die nach umfassender Aufarbeitung wieder in den Dienst genommene Dampflok FO 4. Lok- und Zugpersonal hatten – vor allem auch zum Schutz des Publikums – einen intensiven Einsatz zu leisten. Nicht zu vergessen sind die Stände mit Souvenirs und mit Werbung für den 1000er-Club.

### Zwischenfall als Attraktion

«Die Südostschweiz am Sonntag» hat das Ungeschick, das dem DFB-Team widerfuhr, so beschrieben: «Auch zu einer nicht geplanten – aber nicht minder interessanten – Attraktion kam es gestern. Hunderte von Zuschauern wohnten der Wiederaufgleisung einer Lokomotive der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bei. Die im Jahr 1913 erbaute und erst kürzlich in Chur gänzlich neu restaurierte Dampflok FO 4 war für den «Shuttle»-Betrieb zwischen dem Bahnhof und dem Holcim-Firmenareal im Einsatz, als sie entgleiste. Dies führte zu einem zweieinhalbstündigen Betriebsunterbruch, sodass sich die Ankunft der am Nachmittag eingetroffenen Sonderzüge verspätete.»

### Hundertjährige gefeiert

Der Verein «Dampffreunde der Rhätischen Bahn» hatte zum Dampf-Festival eingeladen, weil es den 100. Geburtstag ihrer beiden G 4/5 Nr. 107 und 108 zu feiern und – am Sonntag – zu taufen galt. Der Anlass spielte sich am Samstag bei guter und am

Sonntag bei regnerischer Witterung auf dem Bahnhof Untervaz, auf dem Holcim-Areal und auf dem Herti-Gleis ab. Zum Programm gehörten Ausstellung von Normal- und Schmalspurfahrzeugen, Lok-Parade, Schnupperfahrten, Modellbahnen, Filmvorführungen und Festwirtschaft. Mit besonderem Interesse wurden

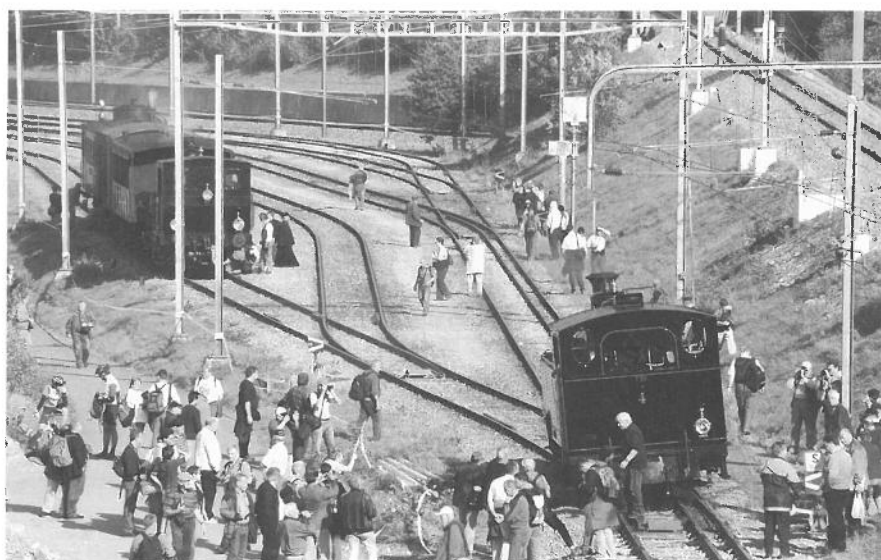
auch Ankunft und Abfahrt der Sonderzüge verfolgt.

### Vom «Tigerli» bis zum «Bernina-Ungeheur»

Die Beschreibung aller historischer Kostbarkeiten würde den Rahmen sprengen. So sollen einige Maschinen stellvertretend erwähnt werden. Dazu gehören die beiden «Tigerli» E 3/3 von Dampfbaiverein Zürcher Oberland und von der Dampfbahn Zürich. Auch die im Shuttle-Dienst eingesetzte «Rhätia» verdient besondere Erwähnung. Schliesslich hat sie als Lok Nummer 1 1889 den Eröffnungs-



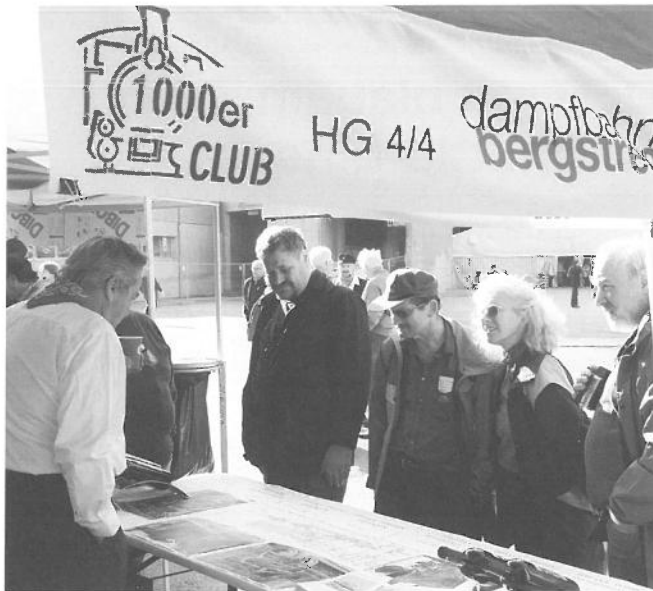
*Der «Shuttle»-Zug der DFB auf dem Holcim-Areal.  
Le train-navette du DFB dans l'aire de Holcim.*



*Die auf einer Drei-Schienen-Weiche entgleiste FO4.  
Déraillement de la FO4 sur un aiguillage à 3 rails.*



Das Team des RhB-Hilfszuges beim Aufgleisen der gestrandeten HG 3/4.  
L'équipe du train de secours RhB lors du réentrainement de la HG 3/4.



Der Stand des 1000er-Clubs stösst auf Interesse.  
Le stand du Club des 1000 suscite l'intérêt général.

zug der Rhätischen Bahn von Landquart nach Klosters gezogen. Die beiden Jubilareinnen Nr. 107 und 108 wurden nach Eröffnung der Albulastrecke bei SLM gebaut. Sie wurden 1906 in Betrieb genommen und gehörten mit ihren 800 PS zu den stärksten Meterspur-Dampflokomotiven Europas.

Mit «Bernina-Ungeheuer» ist die Dampfschneesleuder Xrotd 9213 gemeint. Diese Maschinen zeugen von einer erhältnismässig kurzen Dampf-Zeit bei der RhB, wurden doch ihre Linien zufolge des Kohlemangels nach dem Ersten Weltkrieg in den Jahren 1918 bis 1922 elektrifiziert. Der Bestand von 57 Dampflokomotiven und zwei Dampfschneesleudern schmolz rasch. Übrig geblieben sind lediglich die Loks 1, 107, 108 und die Xrotd 9213. Vor so viel Dampf musste sich die einzige elektrische Maschine nicht verbergen: Das «Krokodil» Be 6/8 13302. Diese 80-jährige Lokomotive, die von der Betriebsgruppe Wädenswil gehegt und gepflegt wird, ist allenthalben gern gesehen. Sie gehört zu den drei (von seinerzeit 51) fahrtüchtigen Maschinen. Die legendären Fahrzeuge waren einst auf den Gotthard-Rampen den schweren Güterzügen vorgespannt.

**DFB an der Zuger Messe vom 21. bis 29. Oktober**

## «Weisshorn» und Dampfschneesleuder

*ZUG (fi) – In der Sonderausstellung «Dampfgeschichte(n) hat die DFB an der Zentralschweizerischen Handels- und Dienstleistungsmesse mit der Lokomotive «Weisshorn» und einer Dokumentation der Dampfschneesleuder Xrotd R12 Schwerpunkte gesetzt.*

Die Gruppe R 12 hat auf Einladung der Messe Zug AG eine Sonderausstellung zum Thema «Dampf» organisiert. Die Gruppe R 12 hatte sich vor etwa vier Jahren gebildet mit dem Ziel, die einst bei der Rhätischen Bahn eingesetzte, 1913 gebaute Dampfschneesleuder Xrotd R 12 für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit einem Budget von 100'000 Franken (für Material und Zulieferteile) zu restaurieren und betriebsfähig zu machen. Etwa ein Dutzend Personen arbeitet jeden Dienstag unentgeltlich für dieses Projekt. Bis jetzt wurden knapp 6000 Frondienststunden geleistet. Weil der Transport der Schneesleuder zu umständlich und zu aufwändig gewesen wären, beschränkte man sich

in Zug darauf, Maschine und Wiederaufarbeitung mit Zeichnungen, Bildern und Beschreibungen zu dokumentieren. In «Lebensgrösse» konnte jedoch die Dampflokomotive HG 2/3 «Weisshorn» der DFB bewundert werden. Sie war so auf-



Martin Horath zeigt als Dampfsäger die historischen Maschinen im Betrieb.  
Martin Horath fait la démonstration d'une scie à vapeur.

gebockt, dass in Spiegeln die Unterseite mit den Zahnradern ohne Verrenkungen besichtigt werden konnte. Die 104 Jahre alte Maschine hat nun einen 18-jährigen strengen Betriebseinsatz auf der Bergstrecke zwischen Realp und Gletsch hinter sich. Sie braucht daher eine grosse Kesselrevision. Weil dafür im Depot Realp der Platz fehlt, werden die Arbeiten während des kommenden Winters von der Gruppe R 12 in Goldau ausgeführt.

### Dampfwalze, Lokomobil und Gattersäge

Nebst der HG 2/3 waren im Freien eine englische Dampfwalze aus dem Jahr 1901 und ein 1876 von Escher-Wyss in Zürich gebautes Lokomobil zu sehen. Diese transportable Dampfmaschine trieb über einen gekreuzten Riemen eine restaurierte Seitengattersäge an, mit der aus Baumstämmen Balken und Bretter geschnitten wurden. Wie Martin Horath feststellte, erwies sich diese Sägevorführung als Hauptattraktion der Dampf-Ausstellung.

Im Pavillon zog ein massstäbliches Modell der Lok HG 2/3 FO 3 die Blicke auf sich. Es ist nach dem bei der Bahn Blonay-Chamby eingesetzten Original gestaltet und wird von der Dampfbahn Katzensee betrieben. Die DFB präsentierte sich mit Bildern von der Strecke und vom Rollmaterial und zeigte die 1889 erstellte Konstruktionszeichnung der HG 2/3. Ein Dampfauto mit Jahrgang 1900, das mit Gasheizung betrieben werden kann, war eine weitere Rarität. Nur schwer konnte man sich vorstellen, bei der Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h auf dem Kutschenbock zu sitzen.

Weitere Ausstellungsstücke waren ein im Massstab 1:4 gebauter und betriebsfähiger Dampftraktor. Schliesslich war eine Ein-Zylinder-Dampfmaschine mit Flachschieber zu sehen. Solche Aggregate waren einst in Werkstätten zum Antrieb von Maschinen oder zur Stromerzeugung eingesetzt worden. Die Ausstellung im Pavillon wurde abgerundet mit Anschauungsmaterial der Rigibahnen (Einschliesslich der einstigen Scheideggbahn) und von den Dampferfreunden Vierwaldstättersee.



Die DFB-Lokomotive «Weisshorn» gut präsentiert an der Zuger Messe.  
Belle présentation de la locomotive DFB «Weisshorn» à la foire de Zoug.



Die im Leerlauf drehende Dampfwalze ergab ein prächtiges Schaustück.  
Le rouleau compresseur fonctionnant à vide est un superbe objet d'exposition.

### Über den Zaun geblickt: 150 Jahre Bahnhof Brugg

## Zum Geburtstag Lösch- und Rettungszug

*BRUGG (fi) – Am 29. September 1856 ist der erste Zug in den Bahnhof eingefahren. SBB, Stadt Brugg und Gemeinde Windisch haben das 150-Jahr-Jubiläum am 30. September gefeiert und einen Lösch- und Rettungszug auf den Namen «Wasserschloss» getauft.*

Brugg wurde mit der 1856 bis 1858 erstellten Verbindungslinie Baden–Aarau eisenbahntechnisch vor grossen Schweizer Städten erschlossen. Der einst auf Windischer Boden gebaute Bahnhof trägt den Namen «Brugg» erst seit der Landabtretung durch Windisch ab 1863 zu

Recht. Mit der Eröffnung der Bahnlinien nach Basel 1875 und Wohlen 1882 wurde Brugg zum Eisenbahnknotenpunkt. Die Industrialisierung setzte ein, das städtische Elektrizitätswerk wurde gebaut. Heute gilt Brugg als Musterbahnhof. Er wurde in den letzten Jahren für über 40 Millionen Franken ausgebaut. Brugg darf auch als Eisenbahnerstädtchen bezeichnet werden, haben doch rund 90 Mitarbeitende der SBB Brugg als Arbeitsort. Weitere 120 Personen aus den Bereichen Lokomotiv- und Zugpersonal fahren täglich ab Brugg.

### Schnelle Helfer auf Schienen

In Brugg ist seit dem 2. Mai 2006 einer der 17 Lösch- und Rettungszüge der SBB stationiert. Endpunkte seines Einsatzbereiches sind Stein-Säckingen, Waldshut, Eglisau, Regensdorf, Killwangen, Rotkreuz und Aarau. Erstes Fahrzeug des «LRZ 76» ist der Löschwagen, der mit zwei leistungsfähigen Wasserwerfern bestückt ist. Er führt 44'000 Liter Wasser, 1000 Liter Schaumextrakt und 500 Kilogramm Löschpulver mit. Die Pumpe vermag bei 8 bar Druck 3200 Liter pro Minute zu fördern. Dahinter folgt der Gerätewagen mit der Stromversorgung, Atemschutzgeräten und weiterem Material. Im Rettungswagen finden 60 Personen Platz. Der mitgeführte Atemluftvorrat reicht, um 100 Personen während 2 Stunden zu versorgen. Die Diesellokomotive Bm 4/4 schiebt den Zug mit 75 km/h. Er benötigt von Brugg bis zum Eingang des Bözbergtunnels 8 Minuten. Die Mannschaft des LRZ besteht aus 15 Mitarbeitern oder zwölf Vollpensen. Die meisten Einsätze lassen sich mit sieben Leuten bewältigen. Bei Grosseinsätzen wird das Team durch Einsatzkräfte der Feuerwehren Brugg und Windisch unterstützt. Damit bei Bedarf 15 Leute gestellt werden können, wurden rund 30 atmenschutztaugliche Leute ausgebildet. Sie lernten das Verhalten auf Bahnanlagen, das Erden von Fahrleitungen und die Tunnelrettung. Der LRZ rückt nicht nur zu Bränden aus, sondern auch zum Abschleppen steckengebliebener und zum Bergen entgleister Fahrzeuge. – Der Lösch- und Ret-



Der auf den Namen «Wasserschloss» getaufte Lösch- und Rettungszug.  
Le train d'incendie et de secours nommé « Wasserschloss ».



Informations- und Souvenirstand der VFB-Sektion Aargau am Bahnhoffest.  
Stand de la Section ALSF Aarau lors du festival ferroviaire.

## Hobby-Köchinnen und -Köche gesucht

für Ablöse-Einsätze in unseren Kantinen in Realp und Gletsch.  
Der Einsatz dauert 1 bis 2 Wochen zwischen Mai und Oktober 2007.

Anmeldungen bitte an Peter Schwarzenbach, Raad, CH 8498 Gibswil  
Telefon/Fax +41 55 246 36 15, E-Mail [dfb-personal@fu-be.ch](mailto:dfb-personal@fu-be.ch)



tungszug wurde mittels Wasser aus der Eimerspritze von der Brugger Kanu-Weitmeisterin Sabine Eichenberger auf den Namen «Wasserschloss» getauft.

### Historisches und Nostalgisches

Zwischen dem Bahnhof Brugg und dem Lokomotivdepot verkehrte der Dampftriebwagen CZm 1/2 der Uerikon-Bauma-Bahn. Die in Revision befindliche Lokomotive «Mikado» konnte besichtigt werden. Weitere Attraktionen waren die Dampflokomotiven Eb 3/5 Nr. 5819 und B 3/4 Nr. 1367 sowie die elektrischen Fahrzeuge Ae 4/7 Nr. 11026, die Ae 6/6 «Aargau» Nr. 11407, sowie der Triebwagen BDe 4/4 «Aargauer Pfyl». Mit einem Informations- und Souvenirstand machte die Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) auf sich aufmerksam.



Zwei der historischen Lokomotiven, die in Brugg zu bewundern waren.  
Deux des locomotives historiques présentées à Brugg.

### Dampfbahn im Kantonshauptort

## URI mobil – prompt ans Ziel

(cs) Die DFB AG hat gemeinsam mit dem öffentlichen Verkehr an der Gewerbeausstellung «URI 06» teilgenommen.

Alle zehn Jahre gibt es eine kantonale Gewerbeausstellung in Altdorf. Vom 27. September bis 1. Oktober 2006 fand die dritte Ausgabe nach 1996 und 1986 statt. Über 200 Ausstellerinnen und Aussteller präsentierten ihre Angebote mit zum Teil sehr schmucken Ständen dem interessierten Publikum.

Der öffentliche Verkehr des Kantons Uri warb mit einem schönen und grossen Stand für ein interessantes Angebot. Zehn Partner (SBB, MGB, DFB, Treib-Seelisbergbahn, SGV, Auto AG Uri, PostAuto, der Verband Urner Seilbahnen, Sportbahnen Andermatt und die Luftseilbahn Schattdorf-Haldi) waren am Stand vertreten. Von der DFB AG waren Paul Güdel und Christian Stern abwechslungsweise anwesend. Mit einem separaten Stand war auch der VFB Sektion Gotthard prä-

[www.furka-bergstrecke.ch](http://www.furka-bergstrecke.ch)

*Mehr Erlebnis!*

sent. Ein attraktiver Wettbewerb mit zahlreichen Reisegutscheinen der teilnehmen-

den Transportunternehmen als Preise lockte ein zahlreiches Publikum an.



Stand des öffentlichen Verkehrs. – Stand des transports publics.

**Activités de la Section Romande ALSF**

## Participation aux bourses et expositions

*Depuis mai, la Section Romande a participé à trois bourses et expositions pour faire connaître la Ligne sommitale de la Furka à un large public. Ce travail de relations publiques permet de trouver de nouveaux membres, de faire des ventes et de la publicité pour le Train à vapeur de la Furka.*

### 1<sup>ère</sup> bourse internationale du vieux jouet à Monthey

Le 20 mai 2006, la Section Romande a dressé son grand stand avec livres, revues, cartes postales, vidéos et articles de souvenirs à la patinoire de Monthey. Exposants et public n'étaient pas présents en grand nombre, mais la qualité y était et pour le chineur, il y avait de la matière. De plus, les locaux vastes et lumineux avaient les caractéristiques idéales pour ce genre de bourse. On espère que les organisateurs sympathiques reconduiront l'expérience l'année prochaine, car il s'agit là d'une des rares manifestations du genre sur territoire valaisan. Jacques Fornachon et François Martin se sont occupés du stand de la Section.

### Bourse du vieux jouet au Bouveret

Le 17 juin a eu lieu au Bouveret la traditionnelle bourse de modèles réduits et d'anciens jouets dans deux grandes salles avec de nombreux stands. Les visiteurs venus un grand nombre avaient un très large choix. Comme à l'accoutumée, la Section Romande de l'ALSF y était avec son stand pour présenter et la Ligne sommitale, vendre des souvenirs et du matériel informatif. Pour l'Association, il s'agissait de la deuxième « intrusion » de l'année en terre valaisanne, faite aussi dans le but de « convertir » plus de valaisans à la bonne cause de la Furka. L'accueil des organisateurs était très aimable, le public très nombreux, les ventes bonnes. Jacques Fornachon et François Martin se sont occupés du stand.

### Nyon Rail-Expo

Du 13 au 15 octobre, des membres des Sections Belgique et Romande ont tenu un stand à la « grand-messe » automnale du modélisme. Les visiteurs, dont le nombre était en augmentation de 20 %, ont pu admirer la maquette de Gletsch,

réalisée par le président de la Section Belgique ALSF. Les organisateurs ont parfaitement managé l'événement et l'emplacement réservé au Train à vapeur de la Furka était très vaste. François Martin, Albert Comte, Paul Berce, Marcel Deckx et Blaise Eggenberg ont fait fonctionner la maquette et se sont occupés des visiteurs. Malheureusement, on doit signaler une baisse des ventes. Un léger remaniement dans l'offre d'articles devrait permettre de redresser la situation, car le fruit des ventes est une importante source de revenus pour notre Section.



*Opération de nettoyage de chantiers par les sections Belgique et Romande: démontage de coupons de rails en dessous de Gletsch.*

*Aufräumarbeiten der Sektionen Belgien und Romande : Gleisjochdemontage unterhalb Gletsch.*

### Section Romande et Section Belgique

## Compte-rendu de la semaine de travail sur la ligne de la Furka

*Elle s'est déroulée du lundi 17 au samedi 23 juillet 2006 à Gletsch et a rassemblé une douzaine d'adhérents, dont cinq de la toute jeune Section Belge, auxquels se sont ajoutés six autres bénévoles le samedi.*

Cette année, c'est donc avec un fort contingent d'amis Belges que nous avons

eu le plaisir de travailler sur la ligne. Nos missions précisées par Martin Fischer consistaient à nettoyer le chantier de renouvellement de la voie entre le tunnel hélicoïdal et le passage à niveau de Gletsch et à procéder au nettoyage de la voie à partir du pont sur le Rhône en direction d'Oberwald, tout en défrichant si possible

de chaque côté du tracé.

Deux prestations sont venues se greffer en fin de semaine, compte tenu de notre célérité :

- commencer la dépose de la voie à l'arrivée d'Oberwald, préalablement au terrassement de la plate-forme avant la réalisation du passage à niveau,
- procéder à divers entretiens et rangements de matériels à Realp.

C'est avec entrain que nous avons tous contribué à ces diverses tâches. La répartition entre les deux chantiers initiaux s'est faite sans difficultés particulières. Nous avons retrouvé avec bonheur «notre» cuisinier, Pierre-Yves, et les repas du soir ont été un régal pour nos papilles ! Les douze coupons de voie ont été démontés dans les temps. Les différents éléments rangés aux abords car nous n'avions pas de matériel de transport sur rail à disposition. Bien sûr, les écrous rouillés et bloqués nous ont donné quelques soucis, les manutentions ont été réfléchies, car les rails, mêmes coupés en deux, les traverses, crémaillères et sabots ne sont pas légers. Le temps a été clément et ni le soleil ni la pluie ne nous ont gênés.

Le transport des crémaillères pour ébavurage s'est révélé improductif, dans la mesure où elles étaient très usagées, et donc non réutilisables, pour l'essentiel. Nous nous sommes donc concentrés sur le démontage des coupons de voie.

Le débroussaillage a été rendu laborieux par le manque de fiabilité des faucheuses. Mais cette gêne a été mise à profit pour curer les fossés latéraux et nettoyer les passages des eaux d'écoulement sous la plate-forme. Ces actions se sont révélées utiles et importantes, dans la mesure où cet entretien n'avait pas été fait depuis 1981 ! Le démontage et la dépose de voie à Oberwald se sont bien passés, mais ils étaient mécanisés, ce qui aurait été appréciable pour le chantier précédent.

L'hébergement à la Maison bleue s'est révélé agréable, au nombre de douches près, et au volume d'eau chaude disponible...

Une semaine de travail fructueuse, couronnée par un samedi bien rempli pour la

Section Romande. La participation active du président Jacques Fornachon a ajouté la touche organisationnelle à ces journées.

Merci à tous et à l'année prochaine, l'arrivée à Oberwald est en vue !

*Hervé Vonstadt. Issy-Les Moulineaux,  
le 13 août 2006*

### Saison DFB 2006

## Passagers plus nombreux – meilleur taux d'occupation

*LUCERNE – Environ 24'000 passagers ont pu être transportés sur la Ligne sommitale et les trains étaient mieux remplis. Le DFB a pu faire de remarquables progrès dans maints domaines.*

L'année 2006 sera considérée comme essentielle dans le développement du DFB. Elle est marquée par l'assemblée générale de actionnaires à Lucerne avec un nombre record de participants, le début des travaux sur le tronçon Gletsch-Oberwald, la journée portes ouvertes à Coire et la mise en service de la loc FO 4. En passant, on a pris domicile à la gare de Realp DFB et le tracteur diesel Tmh 985 a fait ses premières courses sur la ligne avec succès. En début de saison 2007, la gare sera officiellement inaugurée et la loc FO 4 solennellement accueillie ; il s'agit d'étapes marquantes et de réalisations extraordinaires dues à notre travail de bénévolat, à nos sponsors et amis.

### Développement positif du taux de fréquentation

Le plan-marketing 2006 était marqué par les limitations dans les structures du personnel d'exploitation ainsi que les conditions-cadre valables au service de vente, à savoir l'absence de nouveaux produits. Ainsi, toutes les offres ont été examinées, approfondies, restructurés selon les besoins des clients et de nouveau proposés. Le Service de voyage, qui devait assurer le meilleur taux d'occupation en fonction de la limitation de l'offre et des restrictions dans le dédoublement des trains et des trains spéciaux, était particulièrement concerné. Les Services exploitation et

voyage ont merveilleusement maîtrisé ce sujet. Le succès des trains nostalgiques RhB/MGB n'a pas pu être répété cette année, le nombre de réservations auprès du DFB a chuté de 1'100 unités. Les MGB et RhB planifient pour 2007 la même offre que pour 2005, avec, en plus, une publicité propre et commune plus conséquente. La collaboration avec RailAway s'est bien développée, étant donné que la durée de validité des offres mensuelles a pu être étendue à toute la saison, ce qui a dopé les fréquences.

Le tableau ci-dessous renseigne sur l'évolution du nombre de passagers (chiffres établis par le Service de l'exploitation) :

Par la mise à disposition rigoureuse des rames par le Service de voyage et par l'Exploitation, le nombre de trains a pu être baissé de 14 unités et le taux d'occupation est monté à 73%. En moyenne, il y avait 109 passagers par train. Ces chiffres sont réjouissants ; d'autre part, ils impliquent une limitation du confort, et par là du plaisir de la découverte.

### Sans accident

L'ouverture de la saison s'est déroulée sans problèmes et était marquée par deux trains spéciaux qui, en collaboration avec le MBG et le CarPostal, ont transporté les délégués de l'Association suisse des maîtres-menuisiers et fabricants de meubles jusqu'à Gletsch pour un brunch. Les bonnes conditions météo stables en juillet ont favorablement influencé les taux de fréquentation, mais août aussi, malgré son temps maussade, était un bon mois pour notre DFB ; dans ce cas, ce sont les voyages de groupes qui ont contribué à

Tronçon/Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Realp-Gletsch	11167	13512	9894	9953	9362	10093	12061
Gletsch-Realp	10375	9894	10931	7810	7515	9665	10949
Trains spéciaux	508	2207	1837	456	689	1801	857
Nostalgie Glacier Express						1275	164

maintenir un niveau constant. Le reste de la saison s'est déroulé sans accident.

### Collaboration dans le tourisme

La mise en place de l'Info Point à Gletsch doit être relevée. Grâce à la bonne volonté de la gérante de l'hôtel « Glacier du Rhône », l'ancien bâtiment de poste a pu être aménagé en Info Point général. Les informations touristiques qui y sont délivrées ne concernent pas uniquement la vallée de Conches, mais aussi la vallée d'Ursern, la Surselva, le Halsital et la Léventine. Une communauté d'intérêts a été fondée pour aménager le concept et l'exploitation, afin d'offrir aux hôtes des informations complètes.

La collaboration avec les organisations touristiques « Andermatt-Gotthard » et « Goms Tourismus » a pu être approfondie dans tous les domaines. Pour mieux profiler Gletsch, des congrès spéciaux ont eu lieu dans la vallée de Conches et un stand a été géré en commun avec Andermatt-Gotthard Tourismus à la « Bus-Messe RDA » à Cologne. La participation du DFB à la tenue d'un stand au comptoir économique du canton d'Uri à Aitdorf et à la « Zuger Herbstmesse », avec un impressionnant espace intitulé « Dampfgeschichte(n) » (Histoire(s) de la vapeur), pour lequel même la loc 6 avait été déplacée jusqu'à Zoug, était une réussite.

Le DFB suit attentivement le développement du projet de Samih Sawiris à Andermatt. Sa réalisation aura un effet essentiel sur l'avenir du Train.

### Préparation pour « Oberwald »

Les travaux de reconstruction du tronçon Gletsch-Oberwald se sont déroulés selon les plans. Nous atteindrons Oberwald en 2008. Le tronçon pourra être exploité selon un horaire régulier dès le début de la saison 2009. Des groupes de travail sont

occupés à aménager l'horaire. Un plan de marketing et un plan de business formeront des exigences élevées dans le but de réaliser une excellente mise en pratique. Le travail de diplôme d'un étudiant

### Rapport de la Division construction

## Le programme le plus vaste et le plus onéreux

*RELAP (fi) – De nombreux travaux de construction et de restauration ont été réalisés sur le tronçon Realp-Gletsch. De nombreuses mesures de remise en état ont été effectuées sur le parcours Gletsch-Oberwald.*

« Le programme de construction 2006 entrera dans les annales du DFB comme étant le plus cher et le plus ample de tous », notent Walter et Manfred Willi dans leur rapport à la direction. Ils rappellent que, sur un parcours de 17 kilomètres, plusieurs chantiers étaient en cours simultanément pendant des semaines. La planification en relation avec les différents objets de construction est tout aussi importante. Walter Willi constate clairement : « Le volume de travail a révélé les limites du bénévolat à l'échelon des cadres. La Division construction souhaite une migration du travail administratif concernant la planification du personnel, respectivement des engagements des groupes de travail, après l'instauration dès décembre 2006 d'un secrétariat de la construction à temps partiel de 20%. » Ce poste de travail à temps partiel a pu être occupé par Martin Fränsing, qui reprend aussi le « Souvenirhandel » dès 2007. Cette nouveauté doit aussi soulager Federico

de la section tourisme d'une haute école spécialisée à Lucerne à fournir des connaissances essentielles pour ce travail de fond.

L'horaire éprouvé de 2006 sera reconduit pratiquement sans changements en 2007. L'année 2007 sera marquée par le jubilé des 125 ans du Chemin de fer du Gotthard, ainsi que celui de l'hôtel historique à Gletsch. Tout le team DFB se réjouit de planifier la saison 2007, conjointement avec les fournisseurs de prestations touristiques.

Rossi. En vue de l'engagement des groupes de travail, le secrétaire exigera de manière conséquente les listes des participants deux semaines avant le début des travaux. Ainsi, les activités et l'engagement des spécialistes pourront mieux être planifiés.

### Station Realp DFB

L'aménagement intérieur du nouveau bâtiment a pratiquement pu être terminé. Depuis la semaine 41, les travaux extérieurs sont en cours. Les travaux de statique en relation avec l'agrandissement des ateliers sont maintenant faits.

### Realp – Furka

Du km 57.300 au km 57.500, les travaux de maçonnerie sont terminés et la végétation a été enlevée sur une grande surface autour des ouvrages de soutènement. Un système de mesure de mouvements a été installé pour surveiller les constructions de soutènement. Sur le pont du Steffenbach, les traverses ont été changées et le trottoir droit a été renouvelé. Celui de gauche a été construit selon les exigences de l'Office fédéral des transports. Entre Tiefenbach et Gletsch, 50 soudages de rails – sponsorisés par Benkler AG – ont été réalisés. Entre les km 52.200 et

52.400, le rail-crémaillère a été totalement refait. L'entrée de crémaillère à la Furka a été remplacée et la voie d'adhérence W34 totalement reconstruite jusqu'à l'entrée de la crémaillère. Une protection contre les avalanches a été mise en place pour le conteneur sanitaire.

### Tunnel sommital – Muttbach – Gletsch

Dans le tunnel sommital, un tronçon supplémentaire d'éclairage de voie de fuite a été monté. Une conduite d'air pressurisé d'un diamètre de 100 mm a été réalisée sur une longueur de 900 mètres et l'alimentation électrique mise en place sur 650 mètres. D'autres installations ont été assainies dans le tunnel.

A la station Muttbach, un nouveau tracé pour câbles a été mis en place. L'ouvrage de dérivation du ponceau du Muttbach au km 51.800 a été assaini et la terminaison de la rambarde refaite. Au ponceau au km 51.500, des dégâts dus aux intempéries ont été réparés par l'enlèvement d'environ 100 m<sup>3</sup> d'éboulis. Sur le segment km 46.000 à 47.300 les lames-crémaillère usées ont été remplacées par des lamelles reauffutées de type B.

Une cuisine a été installée dans la Maison bleue et beaucoup de petits travaux ont été réalisés.

### Gletsch–Oberwald

Le dossier nécessaire pour l'approbation des plans est en travail. La procédure d'autorisation concernant le passage à niveau « Rotten » est terminée. L'achat et l'approvisionnement du matériel de superstructure ont démarré. Le projet concernant le pont du Rhône a été adapté aux exigences de Patrimoine suisse. Les 8000 mesures faites sur les superstructures ont révélé que le 70% des rails de 1911 présente une usure inférieure à un millimètre. Le protocole de repérage de la voie est établi sur une distance d'environ deux kilomètres. Des sondages ont été faits près du viaduc du Rhône. Les travaux suivants ont été réalisés :

- assainissement passage à niveau « Rotten » (route et rail)
- renouvellement de la voie du km 45.400

au km 46.000. La moitié du tronçon à renouveler est ainsi faite

- le portail du tunnel est assaini
- un éclairage provisoire a été installé dans le tunnel hélicoïdal
- en septembre, le 20% des coupes de bois nécessaires ont été réalisés et le 20% est en cours
- le mur de soutènement au km 44.100 a été réparé
- la voie a été enlevée puis réinstallée au viaduc au km 43.900. La culée amont a été reconstruite. Le tablier du pont, long de 30 mètres et large de 3 a été bétonné sur une épaisseur de 25 cm. Des deux côtés, une passerelle a été montée. Elle devrait servir de modèle pour celle du pont du Rhône.

### Annotations pour 2007

De mi-juin à mi-octobre, il faudra prévoir l'engagement supplémentaire et continu de groupes sur le tronçon Gletsch-Oberwald. Durant cette période, un conducteur doit constamment être à disposition pour la locomotive diesel, respectivement le Tmh, et ceci tous les jours de la semaine, y compris les samedis. La plus grande partie des wagons de chantiers doivent être stationnés à Gletsch. A cet effet, la voie 32 devra éventuellement être prolongée. Des véhicules routiers de transport doivent être trouvés pour la Division construction, notamment pour le secteur Oberwald-Gletsch. Finalement, la coordination et la communication doivent être revus (surtout pour les engagements des groupes de travail).

### Oberwald – Point de visée de la Ligne sommitale

## Une commune avec des problèmes et du potentiel

*OBERWALD (fr) – La commune du sommet de la vallée de Conches, d'une surface de près de 10 kilomètres carrés, compte 280 habitants et 420 logements de vacances. La collectivité doit mettre à disposition une infrastructure onéreuse. L'arrivée du DFB au village interagit avec les plans d'amélioration du potentiel économique et des ressources fiscales de la commune.*

Oberwald a été documenté pour la première fois en 1419. Des fusions successives avec d'autres très petites communes lui ont fait atteindre sa taille actuelle. En 1859, l'émigration a fait perdre à Oberwald un quart de sa population. Le territoire communal englobe aussi Gletsch et s'étend jusqu'au cols du Grimsel et de la Furka. La commune a des frontières contiguës avec les cantons d'Uri, du Tessin et de Berne. Obergesteln est sa voisine valaisanne. Le 63.2 pour-cent des 9'794 hectares du territoire d'Oberwald est improductif, le 36.5 est productif, mais seulement 0.3 pour-cent de la surface totale est bâtie. Il faudrait

bien compter plusieurs jours pour faire un tour complet de la circonscription.

### Rail et route

La mise en service du premier tronçon du BFD (Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis) en 1915 a relié Oberwald au réseau ferré européen. Après la prolongation de la ligne jusqu'à Gletsch et, plus tard, durant l'exploitation par le FO, le lieu était un terminus en hiver et le point de départ de la ligne sommitale en été. L'ouverture du tunnel de base en 1982 et l'exploitation annuelle du train à l'année ont permis à Oberwald de prendre de l'essor en tant lieu de sports d'hiver, étant donné que la haute vallée de Conches était désormais bien plus facilement accessible depuis la Suisse allemande grâce aux trains navettes pour automobiles.

Avant que les premiers trains à vapeur n'atteignent Oberwald, le village était disposé le long d'une route bien fréquentée. En 1867, la liaison postale par calèche Brigue-Hospental avait été mise en service puis, en 1895, celle du Grimsel. Les

conditions de circulation ont favorisé la construction d'hôtels – déjà longtemps avant l'avènement du tourisme tel que nous le connaissons actuellement. Le premier établissement du genre était l'hôtel « Furka », construit entre 1840 et 1848. En 1858, un hôtel a été construit à Gletsch : il a par la suite été racheté et agrandi en 1862 par Alexandre Seiler.

### **Agriculture, artisanat, tourisme**

L'agriculture est encore et toujours un secteur économique important dans cette commune de la vallée de Conches. Dans la commune, deux exploitations agricoles ont du gros bétail et on compte plus de 1000 moutons. Mis à part l'élevage de bétail, il n'y a que peu de possibilités d'utilisation agricole du sol à l'altitude de 1300 mètres. Ainsi, les surfaces réservées à la plantation de patates et de seigle sont infiniment petites. Le plus grand établissement industriel est une entreprise de constructions en bois. Actuellement, l'hôtellerie ne compte que des exploitations 3-étoiles qui, bien qu'étant viables, sentent nettement l'orientation du marché touristique vers des établissements de plus grande taille, offrant une large palette d'activités. Thomas Kaech, président de commune, nous a communiqué que – en vue d'une diversification – le plan de financement 2008/2009 contiendra le crédit pour l'étude d'un projet de construction sur l'aire du plan de quartier. Dans la mesure de leur appartenance à la société de développement, les propriétaires des 420 logements de vacances sont capables de mettre en minorité les habitants indigènes dans les questions touristiques. Les moyens et les forces manquent pour bien positionner Oberwald sur le marché touristique. Il est réjouissant que le 80 % des hôtes soient fidèles à leur lieu de villégiature. Ils apprécient notamment le bon entretien des chemins de randonnées, été comme hiver.

Oberwald se félicite de la venue du Train à vapeur qui sera une attraction supplémentaire. Mais pour que l'économie locale puisse en bénéficier, un lien devrait être trouvé avec le Hungerberg, qui est un balcon ensoleillé surplombant Oberwald et la

vallée. Actuellement, les personnes désirant se rendre à pied ou en télésiège sur cette montagne doivent, à la sortie de la gare, se déplacer jusqu'au village éloigné, puis le traverser. Une solution doit être trouvée pour simplifier ce transfert.

### **L'union fait la force**

La commune, qui ne compte que peu d'habitants, est fortement endettée et se trouve de plus devant de considérables problèmes d'infrastructures. La dette publique, actuellement supérieure à 10'000 francs par habitant, passera à moins de 6'000 francs avec l'aide du canton. Un frein aux dépenses est en vigueur, c'est-à-dire que de nouveaux investissements ne sont autorisés que si les liquidités le permettent. L'eau potable de la commune provient de sources qui, en partie, doivent être assainies. Les eaux usées sont dirigées vers une station d'épuration régionale. L'assainissement de la route du village n'a pu être réalisé qu'avec le soutien du canton, de la « Schweizer Patenschaft für Berggemeinden » (Parrainage suisse des communes de montagne) et un coup de pouce de la ville de Zoug.

Les deux communes voisines en aval, Obergesteln et Ulrichen, souffrent également de la faiblesse de leurs structures. Des négociations concernant la fusion de ces trois communes sont en cours. Théoriquement, elle devrait aboutir, car la collaboration dans les domaines des écoles, de l'église et du tourisme fonctionne depuis des années. Ainsi, la commune d'Oberwald, résultat de multiples regroupements, est maintenant candidate à la fusion.

### **Particularités « oberwaldiennes »**

Le président a incité à mettre à jour le registre foncier (plus de 4000 parcelles) et l'état de propriété des bâtiments. Ainsi, l'état du registre foncier est clair, condition indispensable pour l'obtention de subventions directes dans l'agriculture. Ces mesures dispendieuses sont nécessaires en raison des nombreux héritages qui n'ont pas été partagés durant plusieurs générations et dont l'état de possession est devenu obscur, même pour les personnes concernées.

La bourgeoisie d'Oberwald est forte et dispose de beaucoup de terrains et de forêts. Cette corporation tient à garder ses biens. Elle ne vend que peu, ne distribuant que des droits de constructions limités dans le temps. Cette attitude conservatrice a ses bons et mauvais côtés.

### **Le vacancier devenu président**

Thomas Kaech était dans un premier temps propriétaire d'un appartement de vacances à Oberwald. Après y avoir élu domicile, cet ancien juriste administratif actif dans le canton de Bâle-Campagne arrivé à la retraite anticipée, a rapidement été appelé à la plus haute fonction communale. L'engagement extraordinaire de son épouse pour le télésiège du Hungerberg a aussi contribué à l'accession de Thomas Kaech à cette charge. En effet, durant un hiver, son épouse a managé l'exploitation du Hungerberg, garantissant ainsi la pérennité de cette installation touristique.

La destinée publique d'Oberwald est guidée par un conseil communal de 5 membres. Le président et le conseil sont soutenus par un syndic et une commission compétents. Thomas Kaech constate que sa fonction l'occupe une à deux heures par jour. La collaboration à « Région Goms » (résolution de questions intercommunales), le travail de présidence dans l'Association des communes valaisannes, l'affiliation au groupement « Bredretto-Goms » et la vice-présidence au Conseil de fondation Ligne sommitale de la Furka prennent plus de temps.

### **Les garants de la bonne ambiance**

## **Le cordon-bleu et le « gardien de cabane »**

*REALP (fi) – Depuis le 1er mai, Heidi Hossmann officie comme cuisinière et Roger Hossmann est concierge à la station Realp DFB.*

Roger Hossmann – ein Mitglied der ALSF von der ersten Stunde – war Administrator eines Hauses. Nach seiner vorzeitigen Pensionierung wollte er weiter aktiv sein. Deshalb hat er sein Angebot für eine Nachfolgestelle nach der Veröffentlichung. Die ihm übertragenen Aufgaben umfassen die Reinigung der Gebäude, der Kantine und der Station (mit der Unterstützung von zwei Damen), die kleinen Instandhaltungsarbeiten an den Möbeln und den Austausch des Köchens Jost Ziegler in Abwesenheit von diesem. Bei der Ankunft neuer Gruppen, Roger verteilt die Werkzeuge. Er hilft bei der Instandhaltung des gesamten Materials und ist kompetent für die Zuteilung der Zimmer im Gebäude und im Dorf. Er wäre zufrieden, wenn man ihm die Notwendigkeiten 2 bis 3 Tage im Voraus mitteilt.

Roger Hossmann, der in Brügg bei Bienna wohnt, freut sich über die Arbeit in Realp. Er möchte sich in einer aktiven Umgebung betätigen

mit vielen menschlichen Kontakten und handwerklichen Arbeiten. Sein erstes Dienstjahr ist im Oktober beendet. Im Jahr 2007 wird er «Hüter der Hütte» für sechs Monate in Realp.

### Marmiton par passion

Im Juni hat Heidi Hossmann ihre Aufgaben als Köchin übernommen. Sie hat sich sehr schnell in die neue Rolle eingefügt, da sie zuvor als Verantwortliche für einen Pflegedienst tätig war. Sie hat bereits die Gelegenheit gehabt, für eine große Gruppe von Gästen zu kochen. Sie bereitet die Mahlzeiten für die Gäste in Realp vor, aber er bekommt sie bis zum Gletsch. Der Einkauf der Nahrungsmittel erfolgt auf unterschiedliche Weise bei Heidi. Jede Woche hat sie eine oder zwei Helferinnen zur Verfügung. Die Unterstützung wird jedoch am Samstag, wenn sie den größten Bedarf hat, wenn sie es wünscht, dass sie Unterstützung erhält, um ihren Wunsch, Hilfe zu bekommen.

Am Wochenende wird es durchgeführt. Die Tage der großen Anwesenheit, muss sie 50 bis 60 Mahlzeiten zubereiten. Im Juni waren im Durchschnitt 30 Gäste anwesend und im Juli sogar 45.

Heidi Hossmann ist glücklich über die Möglichkeit, wieder eingesetzt zu werden. Seit Jahren, kocht Alice Regli am Dienstag und am Donnerstag. Anita Ziegler hat sich dem Team kürzlich angeschlossen.

### Hôtes satisfaits

«Wir haben eine gute Atmosphäre, die Gäste sind zufrieden», berichtet Heidi. Leider muss man sich mit einem einzigen Menü zufriedengeben. «Wenn Vegetarier oder Menschen, die bestimmte Lebensmittel nicht vertragen, kommen, können wir sie arrangieren», sagt Heidi, die eine einfache Rezeptur hat, um eine gute Atmosphäre zu schaffen: «Wer freundlich ist, verdient die gleiche Behandlung.»

## VFB Sektion Nordrhein-Westfalen

### Altes Eisen, dicke Bretter und Kräutergarten

Schon fast traditionell fand Ende Juli in der 30. Kalenderwoche der Baueinsatz der Sektion Nordrhein-Westfalen statt.

Die Arbeitswoche begann am Montag zunächst mit der Demontage des alten Streckengleises in Oberwald unter fachlicher Anleitung von Andreas Simmen. In Gletsch sorgten derweil Helmut, Hans und Heinz für eine Abspernung im Bereich der Drehscheibe, um den Platz für einen angekündigten Waggontransport freizuhalten. Am frühen Nachmittag halfen sie dann beim Abladen eines neuen Dienstwagens auf der Furka-Bergstrecke: der ehemalige MGB/BVZ-Materialwagen X 2914 wurde angeliefert. Der Wagen verfügt über einen isolierten Kastenbau und soll seine Verwendung als Kühlwagen des Buffets auf der Furka finden.

Von Dienstag bis Donnerstag nahmen Helmut, Hans und ich die Arbeit im «Kräutergarten» auf. Unterhalb des Kehrtunnels galt es den schon wieder extremen Bewuchs zu entfernen und die Wassergräben freizulegen. Ausgangspunkt hierfür war eine rund halbstündige Wanderung vom Hotel «Rhone-

quelle» bis zum Streckengleis und dann bergwärts Richtung Gletsch. Da beide Motorsensen zur Reparatur in Realp waren, konzentrierten wir uns auf den bergseitigen Wassergraben. Die meterhohen Pflanzen wurden mittels Astschere entfernt und der Wassergraben im Bereich einer Stützmauer freigeschaufelt. Eine im Laufe der Jahre entstandene Verengung des Grabens konnte gleichzeitig mit behoben werden.

Bis Donnerstag Nachmittag hatte die Gruppe Oberwald, bestehend aus Andreas, Uwe, Klaus, Joachim, Jochen und Karl etwa 80 Meter Streckengleis und mehrere abenteuerlich übereinander gestapelte Gleisjoche demontiert und zum Abtransport gelagert. Bei dieser sehr mühevollen Arbeit zur Vorbereitung der Gleisabsenkung für unseren künftigen Bahnübergang wurde allen Beteiligten schnell bewusst, dass wir bei einer Eisen-Bahn arbeiten.

Nach Erledigung dieser Aufgabe wurde vom größten Teil der Gruppe am Freitag am Wassergraben weitergearbeitet, während Joachim, Karl und ich noch einen Sondereinsatz in Aitdorf leisteten. Unter der Anleitung von Josef Bis-

sig wurden zu groben Brettern gesägte Baumstämme in die dortige Halle eingelagert. Sie werden später wahrscheinlich zur Ausgestaltung unseres neuen Bahnhofsgebäudes in Realp verwendet. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für die tolle Aufnahme und die Mittagsverpflegung im Hause Bissig-Fräsing!

Personell stand unsere Bauwoche diesmal unter keinem guten Stern. Nachdem aus gesundheitlichen Gründen zwei Teilnehmer gar nicht erst anreisen konnten, fielen im Laufe der Woche auch noch Jochen und Heinz aus. Beiden geht es wieder gut und wir wurden we-

nigstens von der in Realp und Gletsch grassierenden Magen-Darm-Erkrankung verschont. Insgesamt war es durch die grosse Sommerhitze eine sehr anstrengende Bauwoche die trotzdem allen Teilnehmern wieder sehr viel Spass gemacht hat. Unterstützt wurde dieser Eindruck durch die sehr gute Verpflegung aus der Realper Kantine und Marias herzliche Aufnahme unserer Leute im Blauen Haus. Fazit: Wir kommen wieder – keine Frage!

Frank Waffel,  
Sektion Nordrhein-Westfalen



Die Baugruppe NRW im Einsatz – im Rücken ist das Ziel deutlich erkennbar. Groupe de construction NRW au travail – au fond on aperçoit clairement notre but.

## Das Schwungrad meint...

### Willkommen in der Vergangenheit

Diesen passenden Titel las ich kürzlich irgendwo. Er stammt also nicht von mir. Er eignet sich aber als Überschrift für meine Gedanken zum Saison-Ende an der Furka.

Wir haben die Vergangenheit zu

unserer Zukunft gemacht. Das System der Dampfbahn ist doch wirklich Vergangenheit. Ich persönlich habe in meiner Jugendzeit noch verschiedene Dampfzüge auf dem Netz der SBB miterlebt. Durch das Fenster unseres Schulzimmers sahen wir die Rangierarbeiten eines Güterzuges auf der Strecke Zürich–St.Gallen auf unserem Bahnhof. Das hat uns immer wieder vom Schulbetrieb abgelenkt.

Heute gibt es nur noch wenige Dampflok in der Schweiz. Sie werden nur an wenigen Tagen des Jahres eingesetzt. Die noch bestehenden Bergbahnen mit Dampftrieb sind also für unsere Zeit auch so etwas wie Vergangenheit. Die Attraktivität der Dampflok gegenüber einer Diesel- oder Elektrolok ist aber unbestritten immer noch gross. Oder gibt es bei einer Zugfahrt ohne Dampf auch so viele Fotos der Lok, wie

bei einem dampfenden, schnaubenden, blitzblank herausgeputzten «Stahlross» aus der Vergangenheit?

Mit unserer Mitarbeit bei der DFB sind wir alle bestrebt, dass diese Nostalgie-Dampfbahn in unserer schönen Bergwelt erhalten bleibt. Tragen wir Sorge zu ihr, auf dass noch weitere Generationen daran Freude haben können.

*Euer Schwungrad*



Die Seetaler-Équipe Walter Emmenegger, Franz Elmiger, Seppi Sattler, Jakob Rogger, Kobi Hartmann, Werner Willi und Sepp Schmid. *L'équipe du « Seetal ».*

Seit 20 Jahren ist Kobi Hartmann aus Sulz dabei

## Seetaler auf der Furka-Bergstrecke

Die 7500 Mitglieder des Vereins Furka-Bergstrecke haben sich zum Ziel gesetzt die 17,8 Kilometer lange Zahnradbahn zu restaurieren, sodass wieder Nostalgiezüge wie anno dazumal verkehren können. Auch Seetaler helfen mit und der «SeetalerBote» hat sie dabei begleitet.

Es ist Samstagmorgen früh. Zwei Autos aus dem Seetal fahren in Richtung Urserntal, Realp und über die Furka bis nach Gletsch, wo acht bestandene Männer in Arbeitskleidern den Autos entsteigen. Dort steht bereits eine Anzahl weiterer Arbeiter bereit um kräftig Hand anzulegen. Man grüsst und freut sich gemeinsam das vor 23 Jahren begonnene Werk fortzusetzen. Die einen machen sich an der Gleisanlage in Gletsch zu schaffen. Die Gruppe Seetaler fährt bis zum Muttbach, um dort Steine zu laden und per Diesel-

traktor diese durch den 1,8 Kilometer langen Scheiteltunnel zur Bergstation zu fahren. Dort werden sie in Körbe zum Lawinenschutz eines Containers eingebaut. Alles Handarbeit – versteht sich. Bis am Abend ist der Container eingemauert. Hält er wohl den Lawinen stand, die im Winter darüber hinwegdonnern werden? Wenn nicht, wäre halt das Tagwerk der Seetaler zerstört.

### Seit 20 Jahren dabei

Jakob Hartmann (60), Landwirt in Sulz ist seit 20 Jahren dabei. Das sind etliche Stunden und Tage, die Kobi (so kennt man ihn) in dieser Zeit für die Bahn gearbeitet hat. Natürlich ehrenamtlich, die Autokilometer gehen auf eigene Rechnung und das Mittagessen wird im Rucksack mitgenommen. So um 11 Uhr schweift der Blick von Kobi Hartmann gegen den Tiefenbach zu. Bald steigt aus Richtung Realp ein Rauchwölkchen auf. Es

kommt näher und näher. Und dann sieht man eine Dampfbahn den Berg hinauf schnauben. Dann hält die über 90-jährige Dampflok «Furkahorn» an. Den drei angehängten Panoramawagen entsteigen Touristen und begeben sich ins Bahnhofbuffet, das provisorisch in einem Zelt eingerichtet ist. Kobi Hartmann steht vor der Lok und staunt: «Es ist schon ein technisches Wunderwerk. Und wenn so ein Zug daherfährt, dann

schlägt einem das Herz höher. Das ist der Lohn für unsere Arbeit», sagt er. Dann nimmt er die Schaufel und arbeitet weiter.

Der Autor Hermann Büttiker erläutert dann im Bericht, der im «SeetalerBote» erschienen ist, Strecke und Geschichte der Dampfbahn und ruft auf, bei einer VFB-Sektion Mitglied zu werden. Seine Werbung in einer in Land und Volk verankerten Lokalzeitung sei hier herzlich verdankt.



Kobi Hartmann, der unermüdliche Helfer. *Kobi Hartmann, l'aide infatigable.*

## VFB Sektion Ostschweiz

### Einladung zur Hauptversammlung

Der Vorstand lädt Sie herzlich ein zur 20. ordentlichen Hauptversammlung am 3. März 2007 um 14.15 Uhr im Restaurant Freihof in Wil.

Traktanden: Begrüssung, Wahl der Stimmzähler, Protokoll der HV 2006, Jahresbericht des Präsidenten, Jahresrechnung 2006, Revisorenbericht, Budget 2007, Bericht Bauchef und Bauprogramm 2007, Anträge, Varia. An-

träge müssen bis spätestens Samstag, 10. Februar 2007, beim Präsidenten eintreffen. Anschliessend an die Versammlung Diskussion mit Gästen des Zentralvorstandes und der DFB AG sowie Furka-Bildimpressionen der letzten Fahrsaison.

Wer hilft dem Vorstand, die Internetseite der Sektion Ostschweiz zu überarbeiten, wieder aufzuschalten und zu betreuen? Bitte meldet Euch beim Präsidenten.





Die Bauleute lassen den Zug passieren.  
Les bâtisseurs laissent passer le train.

#### Bericht von der 37. Bauwoche der VFB Sektion Nürnberg

### Aufträge erfüllt – Einsatz genossen

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Nürnberg vom 11. bis 16. September mit einer eigenen Baugruppe von 17 Teilnehmern wieder an der Furka im Frondiensteinsatz.

Nach der Begrüssung der Teilnehmer im Depot Realp am Sonntagabend, insbesondere zweier Teilnehmer, die erstmals an der Furka waren, wurde das Bauprogramm für die bevorstehende Woche besprochen. Am Montagmorgen bildeten sich drei Baugruppen, die dank ihrer Erfahrungen aus den letzten Jahren rasch ihre Arbeit aufnehmen konnten.

#### Arbeit in Bergsteigermanier

Die erste Gruppe unter der Führung von Manfred, hatte die Aufgabe, den Bewuchs an den Stützmauern zur Furkareuss zwischen Wilerbrücke und Tunnel III zu entfernen. Mit dieser Aktion sollte auch verhindert werden, dass die Vegetation diese Stützmauern weiter zerstört. Dazu mussten erst einmal die nötigen Voraussetzungen geschaffen werden um ihn fachmännisch entfernen zu können. Doch welche Methode ist die beste in diesem schwierigen Gelände? Das Aufstellen eines Arbeitsgerüsts so wie von Walter Willi vorgeschlagen oder durch Abseilen und Sichern in alter Bergsteigermanier? Die Gruppe entschied sich für die letztgenannte Methode, versprach sie doch den effektivsten Arbeitsfortschritt. Be-

günstigt wurde diese Entscheidung auch dadurch, weil sich in dieser Gruppe mit unserem Udo auch ein erfahrener Bergsteiger aus den Allgäuer Alpen befand. So konnte bis zum Ende der Bauwoche der Bewuchs auf eine Strecke von etwa 100 Metern entfernt werden. Er reichte von einfachen Büschen bis zu armdicken Bäumen.

#### Auf den Stationen Realp und Furka

Die zweite Gruppe unter der Führung von Frank hatte zunächst die Aufgabe, die nicht mehr genutzten Wohncontainer am Bahnhof Realp DFB für den Abtransport vorzubereiten. Ihr Einsatz verlagerte sich dann zum Bahnhof Furka, wo eine Stützmauer aus Steinkörben zu errichten war. Die notwendige tägliche Fahrt durch den Scheiteltunnel von Mutbach nach Furka zählte mit zu den Erlebnissen eines Fronarbeiterdaseins.

#### Aufarbeiten und aufräumen

Die dritte Gruppe verblieb im Depot Realp und hatte die Aufgabe, die von der DFB gebraucht erworbenen Zahnstangen wieder aufzuarbeiten. Durch den langjährigen Einsatz bei der FO waren sie entsprechend abgenutzt. Zuerst wurde die Zahngrösse vermessen, ob sie sich noch im Toleranzmass befinden und danach Abnutzungsspuren wie beispielsweise Metallgrate entfernt.

Diese Gruppe hatte auch in Zusammenarbeit mit dem neuen De-

Anmeldung zur Mitarbeit bei der DFB AG	
Name	
Vorname	
Adresse	
PLZ, Ort	
Beruf	
Staatsangeh.	
Tel. Privat	
Tel. Geschäft	
Mobile	
E-Mail	
Geburtsjahr	
Bes. Ausbild.	
Datum	Unterschrift
Einsenden an: Peter Schwarzenbach, Personaldienst DFB AG Raad, CH-8498 Gibswil, Tel. +41 55 246 36 15 dfb-personal@fu-be.ch	

potchef Jost Ziegler im Umfeld der Remisen Ordnung zu schaffen. In diesen Zusammenhang möchte ich mich als Gruppenleiter im Namen des Nürnberger Teams für die gute Zusammenarbeit bei ihm während der Bauwoche bedanken. Alle drei Baugruppen konnten ihre Aufgaben bis zum Ende der Bauwoche abschliessen.

#### Verpflegung, Wetter, Geselligkeit

Zur guten Stimmung innerhalb der gesamten Baugruppe trugen auch unsere zwei Kantinenfrauen Ingrid und Cornelia bei, die es unter der Führung der beiden Chefköchinnen Heidi bzw. Alice immer wieder verstanden, uns ein ausgewogenes Mahl zu bereiten. An dieser Stelle sei im Namen der gesamten Baugruppe ihnen ein Dank für ihre Arbeit ausgesprochen. Nicht unerwähnt soll bleiben, dass uns in unserer Bauwoche der Wettergott Petrus ausser Donnerstag und Freitag wieder gewogen war und uns in den Tagen an der Furka bestes Bergwetter bescherte. Die Bauwoche liessen wir am Freitag mit einem gemütlichen Abendessen im Hotel des Alpes ausklingen. Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmern für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2007 wieder dabei sind.

Volker Kabisch  
(stellv. Vorstand Sektion Nürnberg)

#### VFB Sektion Norddeutschland

### Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung der Sektion Norddeutschland findet am Sonntag, 11. März 2007, 11.00 Uhr, im Sport- und Kommunikationszentrum der Hochbahn, «Halle 13» (Restaurant), Hellbrookstrasse 2, 22305 Hamburg, statt. Der Versammlungsort ist 5 Gehminuten von der U-Bahnstation Saarlandstrasse der U-Bahnlinie 3, z.B. ab U-Bahnhof «Hauptbahnhof Süd», Richtung Barmbeck. Persönliche Einladung mit Tagesordnung folgt fristgerecht. Derzeit wird mit der Hochbahn über eine Besichtigung der Betriebsleitzentrale und/oder eine Sonderfahrt mit der U-Bahn verhandelt.

Ralf Hamann, Obmann

#### VFB Sektion Soiothurn

### Chlausenhöck

Der Chlausenhöck vom Freitag, 1. Dezember, 19.30 Uhr, findet im Hotel-Restaurant «Post» in Oensingen statt. Auch Nichtjasser sind zu Gedankenaustausch und gemütlichem Beisammensein herzlich eingeladen.

R. Rellstab

## Bauwoche der VFB Sektion Stuttgart

### Erfolgreich trotz des strömenden Regens

Die Baugruppe der Sektion Stuttgart war vom 30. Juli bis 5. August unter der Leitung von Gleisbaumeister Dieter Kösling vorwiegend mit Gleisstopf- und Richtarbeiten beschäftigt. Mitglieder der Sektion versahen während dieser Zeit auch den Kioskdienst am Bahnhof Gletsch.

Für die fachgerechte Ausführung von Stopf-Richtarbeiten sind Kenntnisse der geeigneten Arbeitsverfahren, der Umgang mit Messinstrumenten, Oberbaugeräten und nicht zuletzt die in der Praxis erworbene Erfahrung vorzusetzen. Eine gute Qualität dieser Arbeiten kann nur erreicht werden, wenn eine ordnungsgemässe Ausführung der Vorarbeiten wie Vermessung, Behandlung der Befestigungsmittel und Teilewechsel gegeben sind.

Mit den besten Vorsätzen reisten die Stuttgarter, unterstützt durch drei Essener, am Sonntag in Gletsch mit insgesamt fünf weiblichen und 17 männlichen Fronis an. Noch am Sonntagabend konnte die Begrüssung und Arbeitsbesprechung durch Walter Willi sowie die Arbeitseinteilung durch Dieter Kösling vorgenommen werden. Nachdem drei Frauen für den Küchendienst eingeteilt



Gleisstopfarbeiten.  
*Bourrage de la voie.*

waren, wurde der Rest der Mannschaft, nämlich zwei Frauen und 17 Männer, dem Gleisbau beziehungsweise dem Holztransport zugewiesen.

#### Gleisbau

Die Gleisbaugruppe hatte die Aufgabe, das Gleis von der Remise abwärts bis zum Kehrtunnel zu stopfen, zu richten und zu planieren. Hierbei wirkte sich erschwerend aus, dass die Vorarbeiten nicht ganz zufrieden stellend ausgeführt worden waren. Daher musste das Gleis erst in die Solllage gebracht werden. Ausserdem waren einige grobe Zahnstangen-

fehler zu beseitigen. Nach gewissen Anlaufschwierigkeiten kam dann – dank der guten Motivation der Truppe – alles in die gewohnten Gänge. Am Ende der Woche hatten wir das Gleis etwas oberhalb des Kehrtunnels in der gewünschten Lage.

Zwischendurch hat eine kleinere Gruppe immer wieder Holz transportiert und aufgeräumt. Nachdem Petrus am Freitagnachmittag endlich ein Einsehen mit uns hatte, konnten dank des Grosseinsatzes unserer Fronis und der tatkräftigen Unterstützung durch die Dieselcrew die Holzarbeiten an der Trasse nach Oberwald erledigt werden.

Die Gleisbaugruppe bedauerte hingegen, dass sie wegen der widrigen Wetterverhältnisse (fast die ganze Woche hat es in Strömen geregnet) ihr gestecktes Ziel nicht voll erreicht hat. Ich darf aber sagen: Ich war sehr zufrieden mit Euch! Euer Durchhaltevermögen war bewundernswert.

#### Motivation geht auch durch den Magen

Nun will ich aber nicht vergessen, dass das gute und schmackhafte Essen, das wir geniessen durften, sehr zu Motivation und Stimmung beigetragen hat. Ich möchte mich hiermit im Namen der ganzen Gruppe bei unserer hervorragenden Küchenmannschaft mit Nelly Koesling, Anita Kühnle und Irmgard Vogler herzlich bedanken.

Nicht jede Baugruppe hat das Glück, so gute Küchendamen zu haben. Auch darf hier unsere Hausfee Maria nicht unerwähnt bleiben. Sie hält die sanitären Anlagen und die Zimmer in Ordnung – und das mit unwahrscheinlicher Kraft. Sie putzt das Haus von unten bis oben und wenn sie fertig ist, fängt sie wieder von vorn an. Vielen Dank dafür, Maria! Zum Schluss noch einmal ein Dank an die gesamte Gruppe. Macht weiter so, dann werden wir Oberwald bald erreichen. – Auf ein frohes Wiedersehen in der Saison 2007 freut sich Baugruppenleiter.

Dieter Kösling

## VFB Sektion Innerschweiz

### Erspriessliche Samstagseinsätze

Fronis aus der Innerschweiz haben auf der Urner und der Walliser Seite sowie im Scheiteltunnel gearbeitet.

An den Samstags-Einsätzen der Sektion Innerschweiz wurden im Herbst nochmals Holz weggeräumt bei der Rhonequelle, bei der Station Muttbach wurden Steine geladen, mit dem Zug zur Furka geführt und zusammen mit Aargauer Fronis damit Steinkörbe gefüllt. Am Tunnelportal West des Kehrtunnels wurden ebenfalls Steine weggeräumt und das Tor verschlossen.

Auch im Scheiteltunnel wurde gearbeitet, auf 700 Meter Länge waren die Deckel des Kabelkanals zu öffnen. Ein Reporter des «Seetal-Blicks» hat an einem Samstag wacker mitgearbeitet und dazu auch noch einen Artikel verfasst. Beim Einklappen der Steffenbachbrücke am 5. Oktober waren ebenfalls Innerschweizer Fronis im Einsatz.

Der 16. September war ein Festtag. Einsatzleiter Jakob Hartmann feierte nach «Dienstschluss» im «Pöstli» Realp den 60. Geburtstag und 20 Jahre Einsatz als Froni bei der Dampfbahn.

Der Vorstand der Sektion wünscht allen Furka-Freunden ein gutes neues Jahr, etwas Besinnung und Erholung in dieser etwas ruhigeren Zeit, und bis im neuen Jahr an der Bergstrecke. – Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.



Schienenverlad – Chargement de rails.

(Fotos: Steffen Kern)

## VFB Sektion Berlin/Brandenburg

### Tiefenbach in der Berliner Wuhlheide

Vom 30. September bis 15. Oktober fand im Freizeit- und Erholungszentrum (FEZ) in der Berliner Wuhlheide zum zweiten Mal die Veranstaltung «Erlebniswelt Bahn» statt. Während sich der erste Teil primär an die Kids wandte, startete vom 11. bis 15. Oktober eine grosse internationale Modellbahnausstellung mit zahlreichen Exponaten.

Die Sektion Berlin/Brandenburg war zu dieser Modellbahnausstellung mit einem attraktiven Informationsstand vertreten und erfahrene Mitglieder standen während der fünf Tage durchgehend den Besuchern Rede und Antwort. Wegen der sehr günstigen Platzierung unseres Standes in der Nähe des Eingangsbereiches mussten im Prinzip alle rund 10'000 Besucher an unserem Stand vorbei und

könnten sich so aus erster Hand ausgiebig informieren. Neben unserer alljährlichen eigenen, natürlich etwas «bescheideneren» Modellbahnausstellung in der Pustebume-Grundschule in Berlin-Hellersdorf nehmen wir mit Info-Points und möglichst auch eigenen Modellen regelmässig an solchen Ausstellungen in Berlin und dem Umfeld teil.

#### Ziel dieser Aktivitäten ist

- möglichst viele Besucher über unsere Strecke zu informieren, um sie für eine Fahrt mit der Dampfbahn oder auch für andere Fördermassnahmen zu gewinnen,
- durch den Verkauf von Souvenirs – insbesondere von Informationsmaterial – zusätzliche Einnahmen für die Strecke zu erhalten (leider meist nur mit relativ geringem Erfolg),



Unser Informationsstand war meist dicht umlagert.  
Notre stand était généralement bien visité.



Auf dem Bahnhof Tiefenbach wird fleissig rangiert.  
Manoeuvres à la station Tiefenbach.

- die eigenen Leistungen der Vereinsmitglieder unter anderem im Rahmen der Frondienste zu würdigen und
- nicht zuletzt Werbung für den Besuch unserer eigenen Ausstellung zu machen (unsere nächste Modellbahnausstellung findet mit dem Schwerpunkt «Schweiz» am 27./28. Januar 2007 statt).

Unser Informationsstand zeigte als Blickfang ein massstabgerechtes Modell des Bahnhofs Tiefenbach in der Nenngrösse H0m (Massstab 1:87), auf dessen Gleisen ein Rangiertraktor die Wagen eines Bauzuges hin und her bewegte sowie ein Stück Original-Zahnstange – System Abt – (noch von der BFD!). Im Hintergrund waren drei grosse Tafeln mit Bild und Text

folgenden Schwerpunkten gewidmet:

- «Auf nach Oberwald!»
  - «Unsere Fronis an der Furka» und
  - allgemeine Informationen zur Bergstrecke mit unserem Plakat zur 13. Modellbahnausstellung.
- Der erhebliche Aufwand hat sich unbedingt gelohnt. Mit zahlreichen Besuchern konnten interessante Fragen besprochen werden. Ein bemerkenswert grosser Teil von ihnen kannte die Furkabahn bereits entweder aus eigenem Erleben oder aus Publikationen. Besonderes Interesse war zur bevorstehenden Reaktivierung des Streckenabschnittes Gletsch – Oberwald und den damit verbundenen Problemen zu erkennen.

Klaus Fleischer

## Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

### Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren 2007 vom 23. Juni bis 30. September. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail reisedienst@fu-be.ch

### Mitarbeitern

Auskunft und Anmeldung bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Personaldienst DFB, Peter Schwarzenbach, Raad, 8498 Gibswil, Telefon 055 246 36 15, E-Mail: schwarzen.bach@bluewin.ch

### Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag Fr. 50 – für Einzelmitglieder und 75.– für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: VFB Verein Furka-Bergstrecke, Postfach, 3999 Oberwald, oder via Internet.

### Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 88800 40, E-Mail: dfb-aktienregister@fu-be.ch

### Spendemöglichkeiten

Spenden an die Stiftung sind jederzeit möglich über die:

**Walliser Kantonalbank, CH-1951 Sion, PC 19-81-6 resp. mit Banküberweisung BC 765 zugunsten Konto H 0863.20.77**  
**Stiftung Furka-Bergstrecke, CH-3999 Oberwald**

Für Zahlungen aus dem Ausland:

**Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH28 0076 5001 H086 3207 7, Swift-Code: BCVSCH2LXXX**

### Für Gönner aus Deutschland:

Kontoinhaber: **VFB Sektion Rhein-Main e.V.**

**Kontonummer 1043 9302**

Bank:

**Volksbank Lauterbach eG, BLZ 519 900 00**

Die Sektion Rhein-Main stellt die für die Steuererminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen. (Bedauerlicherweise war die Kontonummer auf dem Schein im Heft 2006/2 falsch gedruckt.)

## Bauwoche 2006 der VFB Sektion Ostschweiz

### Voller Einsatz von 20 Fronis

Wie jedes Jahr hat die Sektion Ostschweiz in der Woche 26 ihre Bauwoche an der Furka abgehalten. 20 Fronarbeiter waren wiederum bereit, ihre Arbeitskraft voll in den Dienst der Dampfbahn zu stellen.

Am Sonntagabend informierte uns Walter Willi in Gletsch über die geplanten und zu erledigenden Arbeiten. Danach wurden drei Gruppen gebildet, welche am folgenden Tag ihren Einsatz begannen.

#### Vor und nach dem Spatenstich

Für die erste Gruppe bildete die Erstellung einer Fahnenburg in Oberwald das Hauptthema, denn am Dienstag fand der Spatenstich zum lange ersehnten Ausbau des letzten Teilstücks Gletsch-Oberwald statt. Zudem mussten das Festgelände gesäubert und einige Meter Gleis freigelegt werden. Nach erfolgreichem Festakt mit viel Prominenz galt es, die Fahnenburg wieder abzubauen. Ab Mittwoch nahm sich die Gruppe der Druckluftrohren für den Scheiteltunnel an. Auf einer Länge von 900 Metern wurden diese zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei der Tunnelsanierung ab Muttbach in den Tunnel verlegt. Anschliessend begann das Verschrauben der Rohre. Wegen des fahrplanmässigen Bahnbetriebs am Freitag kamen die Arbeiten dann allerdings etwas ins Stocken. Doch Dank dem gezielten Einsatz zwischen den Zügen und dem Grosseinsatz nach dem letzten Zug schaffte es die Gruppe, noch 300 Meter Rohr zu verschrauben.

#### Zahnstangen ersetzt

Für die zweite Gruppe war grösste Knochenarbeit angesagt. Hatte sie doch den Auftrag, vom Bahnübergang Blaues Haus in Richtung Furka 400 m Zahnstange zu ersetzen. Ausgebauete Lamellen wurden aufgearbeitet, wenn es der Zustand noch erlaubte, doch viele fanden den Weg zum Schrothändler. Da in Gletsch nicht genügend Zahnstangenlamellen des entsprechenden Typs vorhanden waren, musste mit beiden Lieferwagen entsprechendes Material in Realp abgeholt werden. Die ausgebauten und herbeigeschafften Zahnstangen wurden begutachtet. An den wieder verwendbaren Lamellen kamen zum Entfernen der Brauen Winkelschleifer in den Ein-

satz. Zum Glück waren ein Elektroschrauber und genügend Winkelschleifer dabei. Für den Aus- und Einbau leistete der mitgebrachte Elektroschrauber gute Dienste und ersparte viel Schweiss. Sobald wieder einige Zahnlamellen geschliffen waren, wurden diese auf den Vorstellwagen geladen, worauf dieser mit vereinter Kraft zum Arbeitsabschnitt auf der Strecke geschoben wurde. Je weiter oben die Arbeitsstelle lag, umso mehr Leute waren zum Schieben des Wagens gefragt. Schade, dass für eine solche Arbeit kein Baudienstfahrzeug vorhanden war, die Arbeiter hätten um einiges effizienter erfolgen können! Der versuchsweise einmal eingesetzte Gleisbagger schob den ganzen Schotter von den Schwellen, so dass wir die Steine am Samstag wieder hochziehen mussten. Zudem drückte er Kabelkanäle ein, weshalb wir diese zum Schluss noch reparieren und ersetzen mussten.

Nach erfolgtem Umbau galt es, mit der Zahnstangenlehre die Lamellenübergänge zu prüfen und sicherzustellen, dass keine zu grossen Abstände vorhanden sind. In einigen Stellen musste nachgerichtet und die Lamellen mit Distanzplättchen gesichert werden. Am Freitag konnte die Strecke wieder für den Zugbetrieb freigegeben werden. Dank dem gewaltigen Einsatz gelang es dieser Gruppe, eine viel grössere Strecke zu sanieren, als Walter Willi sich vorgestellt hatte.

#### Drehscheibe gereinigt und gestrichen

Die dritte Gruppe befasste sich mit der Drehscheibe für Oberwald, welche durch das gleiche Team vor zwei Jahren in Brig ausgebaut wurde. Mit dem Hochdruckreiniger galt es, den Schmutz zu entfernen. Danach wurden alle Teile an der Brücke demontiert, welche nicht nietfest verbunden waren. Diese Teile wurden für den Transport nach Chur auf einen Bahnwagen verladen, wo sie über den Winter aufgearbeitet werden. So stehen sie für den Einbau in der nächsten Bauwoche wieder zur Verfügung. Im nächsten Schritt stand das Sandstrahlen der Brücke auf dem Programm. Dazu wurde dem Wasser Sand beigemischt. 500 kg Sand waren nötig, bis die Brücke schliesslich für den ersten Anstrich

bereit war. Doch wollte Petrus leider noch nicht so richtig mitmachen – regnete es doch immer wieder zwischendurch. Ab Donnerstag kam dann doch die Wende und dem ersten Anstrich, der Grundierung, der Drehscheibe stand nichts mehr im Wege. Da das Reinigen und Abstrahlen etwas länger als geplant dauerte, konnte nur noch die zweite Grundierungsschicht angebracht werden. Der erste Deckanstrich mit Eisenglimmerfarbe wurde einige Wochen nach unserer Abreise in verdankenswerter Weise durch Kurt Aeberli angebracht.

#### Für das leibliche Wohl bestens gesorgt

Weil die Küche in Realp sonst verwaist gewesen wäre, mussten wir leider unsere Küchenmannschaft in Realp zurücklassen. So wurden unsere Mahlzeiten jeden Tag über den Berg gebracht. Unser Küchenteam hat aber durch seinen Einsatz wieder einmal mehr sehr grosse Flexibilität und Können bewiesen. Das Essen aus den Kochkisten schmeckte wie immer hervorragend.

Werner und Margrit waren für den Transport, das Auf- und Abtischen sowie das Abwaschen besorgt. Und jeden Morgen richtete uns Margrit das Frühstück, so dass wir nie hungrig die Remise verliessen!



Zahnstangen-Kontrolle  
Contrôle des rails-crémaillère

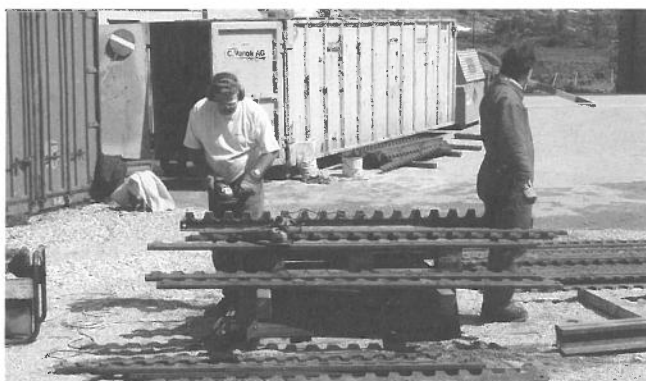
An dieser Stelle sei Margrit nochmals ganz herzlich gedankt, denn wir wissen, dass auch sie viel lieber im Freien gearbeitet hätte.

Den Abschluss feierten wir mit einem feinen Raclette, welches uns Toni Stamm offerierte. Auch ihm nochmals ein herzliches Dankeschön.

Am Samstag galt es noch, im Blauen Haus die sanitären Einrichtungen zu reinigen, was nach dem Winter und unserer Bauwoche auch dringend nötig war.

Im Wissen, dass wir mit unserer Arbeit der Dampfbahn wiederum einen wichtigen Beitrag leisten konnten, danke ich nochmals allen Teilnehmern unserer Bauwoche ganz herzlichen und hoffe auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

Philipp Geisser und  
Markus Staubli



Aufarbeitung gebrauchter Zahnstangen.  
Ebavurage des crémaillères usées.



Baugruppe auf der Strecke. – Equipe de travail sur la voie.

## VFB-Gotthard Mitteilungen

### Sektionsreise ins Val-de-Travers

Die Sektion Gotthard hat eine abwechslungsreiche und eisenbahntechnisch hochkarätige Zweitagesfahrt durchgeführt.

Bei Nebel und Regen – dafür mit guter Stimmung – verliess die muntere Truppe am Samstagmorgen den Kanton Uri, um mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn nach Brig zu fahren. Dort wartete der Nostalgie-Triebwagen Be 4/4 der ehemaligen Bern-Neuenburg-Bahn, welcher wegen seiner Farbgebung auch «Wellensittich» genannt wird. Fortan ging es gemütlich die Südrampe hinauf Richtung Goppenstein. Bereits nach 15 Minuten schlug bei einigen der Puls höher, als es auf der Bietschtalbrücke hiess: «Aussteigen – Fotohalt!» Mit vorsichtigen Schritten überquerten alle die Stahlbrücke in 80 Meter Höhe. Anschliessend ging es weiter durch den Lötschbergtunnel bis Kandersteg, wo im Bahnhofbuffet bereits der Apéro sowie ein feines Mittagessen auf uns wartete. Am Nachmittag ging die Extrafahrt weiter bis Spiez. Dort hatten wir das Vergnügen, das Depot der BLS AG mit ihren modernen Werkstätten zu besichtigen. Daraufhin setzten wir die Reise nach Neuchâtel fort, dem ersten Etappenziel unseres Ausfluges.

Am Sonntag führte uns ein Dampfzug von Neuchâtel ins Val-de-Travers. In La Presta erhielten wir eine kundige Führung durch die einst grösste Asphaltmine der Schweiz. Mit Helm und Lampe

marschierten wir rund einen Kilometer in den Berg hinein und erhielten Einsicht in die schwere Arbeit der Mineure. Natürlich durfte das dazugehörige Mittagessen nicht fehlen – heisser Beinschinken, gekocht in Asphalt! Kaum gegessen, ging die Reise mit dem Dampfzug weiter über Travers – Fleurier bis nach St. Sulpice. Dort erhielten wir Einblick in das Depot der «Dampf Freunde Val-de-Travers» (VVT). Es dauerte nicht lange, bis Vergleiche mit der «eigenen» Dampfbahn diskutiert und interessante Gedanken ausgetauscht wurden. Natürlich durfte auch die obligate «grüne Fee» nicht fehlen: Alle konnten mit Freude ein Glas Absinth geniessen. Der Dampfzug brachte uns zurück nach Travers. Nun hiess es – ein bisschen wehmütig – die Heimreise anzutreten. Zum Teil müde, jedoch mit vielen interessanten Eindrücken und lustigen Erinnerungen ging es zurück in die Heimat.

An dieser Stelle sei nochmals herzlich Jürg Bolliger, Ernst Sahli und Bernhard Schwab gedankt, die uns diesen Super-Ausflug überhaupt erst ermöglichten! Voranzeige: Der nächste Ausflug findet voraussichtlich 15./16. September 2007 statt!

#### Agenda

2. Dezember 2006: GV im Hotel «Monopol» in Andermatt. Einladung folgt in den nächsten Tagen.



Eine Lehrlingsgruppe hält auf der Station Gletsch Siesta. *Petite sieste d'un groupe d'apprentis à Gletsch.*

#### Baugruppe «Gotthard»

### Woche 32 mit Lehrlingen der Basler Lehrwerkstätte

Rund 35 Lehrlinge/Lehrtöchter mit ihren Lehrmeistern waren am Montag in Oberwald eingetroffen. Auch dieses Jahr wollten sie mithelfen, dass unsere Bahn wieder von Realp bis Oberwald fahren kann.

Wir von der DFB – die Bauleitung mit Walter Willi eingeschlossen – schätzen die stets effiziente Hilfe. An fünf Einsatzplätzen waren kräftige und willige Hände gefragt. Es ging diese Woche nicht unbedingt um Mechanikerarbeit. Ausdauer und Geschicklichkeit standen hoch im Kurs. Trennjäger beim Zerlegen der alten Schienenjoche, beim Herausstrennen der verbogenen Geländerstangen, Winkelschleifer für das Aufbereiten der bereits gebrauchten Zahnstangen, die Maschine zum Lösen der Schienenschrauben waren keine alltägliche Geräte. Auch Schaufeln und Pickel oder Schientragzangen kamen zum Einsatz. Und für die Installation der Tunnelbeleuchtung war elektrisches Flair verlangt. Aber auch das Gewindeschneiden für das Zusammenfügen der Geländerteile gehörte nicht zum Alltag der Polymechaniker. Abwechslung war angesagt. Selbst die «Öler», welche die eingerosteten Schienenschrauben gängig machten, waren gefragte Leute. Schliesslich müssen die alten Geleise nächstens einem neuen Schotterbett und anderem Schienenmaterial Platz machen. Auch wenn es nur um die Bereitstellung von Schrott ging, der beim Bahnhof Gletsch haufenweise vorhan-

den war, musste die Arbeit doch geleistet werden. Immerhin haben drei grosse Mulden den Weg zum Schrotthändler angetreten. Die Fahrt mit dem Dampfzug oder auf dem Schiebetraktor durch den verrauchten Scheiteltunnel war für die jungen Leute bestimmt ein besonderes Erlebnis.

Das Wetter war nicht gerade einladend. Es regnete am Montag und am Freitag. Selbst wenn die Sonne schien, wehte ein kalter Wind berg- oder talwärts. So wurde die Unterkunft in Oberwald zum Aufwärmen sehr geschätzt. Für uns von der DFB, war die Unterkunft im «Blauen Haus» nicht geheizt. Das Haus war für die Sommersaison gebaut worden und da heizte ja die Sonne eigentlich genug. Aber auch in kühlen Räumen schläft sich's vorzüglich. Seit Maria Fischer als «Fee des Blauen Hauses» für Sauberkeit und Ordnung sorgt, ist der Aufenthalt noch viel angenehmer.

Es war eine gute Arbeitswoche, auch für uns Teilnehmer der Baugruppe «Gotthard». Wir wirkten als Bindeglied zwischen DFB und den Gruppenbetreuern/Lehrlingen. Die Lehrmeister waren ausgezeichnete Motivatoren. Lehrlinge und Lehrtöchter haben sich für unsere Sache interessiert. Es freut uns, wenn an einer Werbeveranstaltung in der Region NWS ein ehemaliger Lehrling sich als DFB-Mitarbeiter zu erkennen gibt und unseren Bestrebungen zur Erhaltung der Bahn Achtung zollt.

*Bildbericht Heinz Stocker*



Gruppenfoto in der Asphaltmine im Val-de-Travers. *Dans la mine d'asphalte du Val-de-Travers.*

**VFB Sektion Zürich****Einladung zur HV**

Die Hauptversammlung 07 findet am 17. März, 14 Uhr, in Jona statt. Traktanden gemäss Statuten. Traktandenliste, Versammlungsort und Programm werden im Heft 1/07 publiziert.

**VFB Sektion Zürich****Glarner Messe, Bauwoche, Mitgliederbestand**

Zum dritten Mal traten wir im Kanton Glarus auf, der seit der Vereinsgründung zum Gebiet der Sektion Zürich gehört, diesmal vom 27.10. bis 1.11.06 in der Lintharena in Näfels.

Die bisherige Zahl von nur 29 Mitgliedern im ganzen Kanton (elf davon haben sich der Sektion Ostschweiz angeschlossen), hat uns dazu bewogen, wieder einmal den Versuch zu machen, diese Zahl aufzustocken, wenn möglich sogar zu verdoppeln! Es zeigte sich, dass unsere Bahn wohl den meisten Besuchern bekannt ist, dass aber die Bereitschaft, den bescheidenen Jahresbeitrag zu leisten, sich in Grenzen hält. Deshalb war denn auch das Resultat nicht gerade überwältigend; wir fragen uns, ob der Erfolg nicht wesentlich grösser gewesen wäre, wenn «Landsleute» statt Zürcher und Berner am Stand für das Furka-Projekt geworben hätten? Die Bilanz unseres Auftrittes sieht folgendermassen aus: 15 Familien-, 14 Einzelmitglieder, somit total 29 Neumitglieder.

Davon geht je ein Mitglied auf das Konto der Sektionen Inner- und Aargau. Von den übrigen 26 wohnen aber nur 14 im Kanton Glarus, die restlichen kommen aus dem weiteren Einzugsgebiet der Messe, das auch zu unserem Sektionsrayon zählt. Es ist aber zu hoffen, dass einige von denen, die sich das Ganze nochmals überlegen wollen, die mitgenommene Anmeldekarte in den nächsten Tagen noch einschicken. Die angepeilte Verdoppelung der Anzahl Glarner-Mitglieder ist uns also nicht gelungen, der Zuwachs von 29 auf neu-

43 ist aber doch beachtlich! Es hat aber noch genügend Raum für weiteren Zuwachs, denn es gibt andernorts Gemeinden, wo drei Mitglieder pro 1000 Einwohner wohnen! Es wäre schön, wenn in der Gruppe der Glarner solche sind, die auf lokaler Ebene, im Dorf oder im Verein, die Werbung intensivieren würden. Auch würden wir für einen Auftritt an einem Anlass oder in einem kleineren Einkaufszentrum jede gewünschte Unterstützung geben. So könnte mit der Zeit etwas, das heute noch eine Zukunftsvision ist, entstehen, nämlich eine eigenständige Sektion Glarus! Einstweilen gilt aber, wie überall in unserem Verein, die Devise: Jedes Mitglied wirbt im Lauf der Zeit mindestens ein Neumitglied! Dieses Ziel kann jede/r erreichen, denn nur so kann langfristig unser Bestand aufrechterhalten oder sogar vermehrt werden.

**Bauwoche 25. – 30. September**

Unser Bauchef Hans Fehr konnte mit zehn Mitarbeitern diesen Einsatz bei guten Wetterbedingungen leisten. Die Gruppe war vorwiegend an der Strecke Gletsch-Oberwald im Einsatz. Ein detaillierter Bericht über diese zweite Bauwoche wird im nächsten Heft erscheinen.

**Mitgliederbestand**

Anfang November kann hier keine halbwegs gesicherte Zahl genannt werden. Dies vor allem deshalb, weil wir gerade daran sind, anhand der Liste von 77 Mitgliedern, die den Jahresbeitrag 06 immer noch nicht bezahlt haben, mit Telefonanrufen herauszufinden, welche von diesen wir noch «retten» können. Allerdings werden wir wohl nicht darum herunkommen, etliche, die schon auf der Liste 05 figurieren, zu löschen. Und, wie jedes Jahr, gehen leider immer noch weitere Kündigungen ein. Trotzdem sind wir optimistisch, unser Ziel von 2000 bald zu erreichen, denn es kommen auch Neuanmeldungen herein und wir haben dieses Jahr noch den Auftritt an der Winterthurer Messe vor uns. (22.–26.11.06) So hoffen wir, dass im ersten Heft 2007 genau diese Zahl gilt für die Zahl unserer Mitglieder!

**Neujahrswünsche des Präsidenten**

Im Namen des Vorstandes heisse ich unsere Neumitglieder herzlich willkommen und freue mich auf eine langjährige Zusammenarbeit. Allen unseren Mitgliedern und ihren Familien wünsche ich besinnli-

che Feiertage, Gesundheit und Erfolg im kommenden Jahr, das uns dank eurer Mithilfe wieder einen

grossen Schritt näher an unser Ziel Oberwald bringen wird!

Kurt Brügger

**Sektion München Oberbayern****Bauwoche auf der Urner Seite**

Nach längerer Zeit wurde Anfang September wieder eine Bauwoche der Sektion München/Oberbayern durchgeführt. Sechs Teilnehmer wurden die ganze Woche über von gutem Wetter und bester Küche verwöhnt.

Es gab auf der Urner Seite Vielfältiges zu tun, die Arbeit wurde nie eintönig. Neben Oberbauarbeiten an verschiedenen Baustellen wurden auch Stopfmaschinen instand gesetzt. Es wurde Füllmaterial für den Dammbau bereitgestellt, eine Arbeit, die für alle ungewohnt war. Bei Vermessungsarbeiten ist assistiert worden und die Abbrucharbeiten an den Containern im

Bahnhof Realp wurden abgeschlossen.

Erfreulich und motivierend sind die umfangreichen Fortschritte, die sichtbar werden. So bietet der Einstiegsbahnhof Realp ab nächstem Jahr ohne Container ein würdiges Erscheinungsbild. Ein Erlebnis waren auch die Einstellfahrten der FO 4 während unserer Anwesenheit, durch die umfangreichen Fahrten in dieser Woche konnten alle vier Dampflok in Aktion beobachtet werden.

Alle vier Erstteilnehmer waren von der Bauwoche begeistert und können die Teilnahme nur weiterempfehlen.

Helmut Mack

**Wichtige Adressen auf einen Blick****Stiftungsrat SFB****SR-Präsident**

Peter Schwaller  
Lägerweg 6  
CH-5304 Endingen  
Telefon P 056 242 15 14  
Mobile N 079 374 50 17  
E-Mail sfb-praesident@fu-be.ch

**SR-Vizepräsident**

Thomas Kaech  
Silberdistel B  
CH-3999 Oberwald  
Telefon P 027 973 38 50  
Fax F 027 973 38 52  
Mobile N 079 483 42 70  
E-Mail sfb-vizepraesident@fu-be.ch

**SR Vertreter VR DFB AG**

Claude Wenger  
Chemin du Mont-Blanc 2  
CH-1272 Genolier VD  
Telefon P 022 366 13 82  
Mobile N 079 200 23 65  
E-Mail dfb-vrp@fu-be.ch

**SR Vertreter VFB**

Bernd Hillemeier  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon G +49 7303 172 35  
Telefon P +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile N +49 171 718 3896  
E-Mail vfb-vizepraesident@fu-be.ch

**SR**

Walter Benz  
Propstbergstrasse 10  
CH-5312 Döttingen  
Telefon P 056 245 29 03  
Fax P 056 245 72 92  
Mobile N 076 443 64 67  
E-Mail vfb-aargau@fu-be.ch

**SR**

Hans Meiner  
Bergstrasse 82  
CH-6010 Kriens  
Telefon P 041 310 93 77  
Mobile N 079 692 79 21  
E-Mail mmeiner@hispeed.ch

**SR**

Peter Püntener  
Hofstatt 10  
CH-6463 Bürglen  
Telefon P 041 870 70 71  
Mobile N 079 243 54 80  
E-Mail peter.puentener@ur.ch

**SR**

Peter Riedwyl  
Egghalde 22  
6206 Neuenkirch  
Telefon +41 41 467 26 62  
Fax +41 41 467 36 63  
Mobile +41 79 418 37 36  
E-Mail priedwyl@hotmail.com

**Geschäftsleiter DFB AG (ohne Stimmrecht)**

Peter Bernhard  
41, le grand Molambief  
F-71580 Le Fay  
Telefon P +33 385 75 57 07  
Mobile N +33 631 07 53 89  
E-Mail dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

**Präsident des 1000er Clubs**

Kurt Aeberli  
Strehlgasse 8  
CH-4460 Gelterkinden  
Telefon +41 61 981 58 44  
Mobile +41 78 859 45 90  
sfb-praes1000club@fu-be.ch

# Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

## DFB Verwaltungsrat (VR)

### VR-Präsident

Claude Wenger  
Chemin du Mont-Blanc 2  
CH-1272 Genolier VD  
Telefon +41 22 366 13 82  
Mobile +41 79 200 23 65  
dfb-vrp@fu-be.ch

### VR-Vizepräsident

Hansruedi Fehrlin  
Lendikerstrasse 34  
CH-8484 Weisslingen  
Telefon +41 52 394 31 41  
fam.fehrlin@netvision.ch

### VR

Paul Güdel  
Zurnhofstrasse 51  
CH-6010 Kriens  
Telefon +41 41 320 69 51  
Fax +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
paul.guedel@fu-be.ch

### VR

Karlheinz Orth  
Leithenstrasse 10  
D-91080 Marloffstein  
Telefon +49 913 15 26 04  
Mobile +49 170 850 43 85  
karlheinz.orth@fu-be.ch

### VR

Hans Tribolet  
Terbinerstrasse 12  
CH-3930 Visp  
Telefon +41 27 946 12 11  
Mobile +41 79 221 00 28  
hans.tribolet@fu-be.ch

### VR

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
hermann.walser@fu-be.ch

### VR

Franz Kissling  
Nydegasse 17  
CH-3011 Bern  
Telefon +41 31 311 57 62  
Mobile +41 79 769 33 45  
franz.kissling@bluewin.ch

## Dampfbahn Furka-Bergstrecke

### DFB AG

#### Aktienregister

Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 00 40  
dfb-aktienregister@fu-be.ch

#### Sekretariat

Astrid Huber  
Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 00 40  
dfb-sekretariat@fu-be.ch

## DFB Geschäftsleitung (GL)

### Geschäftsleiter

Peter Bernhard  
41, Le grand Molambief  
F-71 580 Le Fay  
Telefon +33 385 755 707  
Mobile +33 631 07 53 89  
dfb-geschaeftsleiter@fu-be.ch

### Stv. Geschäftsleiter und

#### Bau/Infrastruktur

Walter Willi  
im Acker 6a  
CH-6440 Brunnen  
Telefon +41 79 211 79 03  
dfb-bau@fu-be.ch

#### Reisedienst

Karl Reichenbach  
Bahnhof 2  
CH-8718 Schänis  
Telefon +41 (0) 848 000 144  
reisedienst@fu-be.ch

## Personal

Peter Schwarzenbach  
Raad  
CH-8498 Gibswil  
Tel./Fax +41 55 246 36 15  
Mobile +41 79 673 60 65  
dfb-personal@fu-be.ch

## Betriebsleiter

Werner Gubler  
Itziker Dorf-Strasse 25  
CH-8627 Grüningen  
Telefon P +41 44 935 25 56  
Mobile P +41 79 443 53 72  
DFB Natel (gültig von Mai bis Okto-  
ber) +41 79 205 14 24  
dfb-betrieb@fu-be.ch

## Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher  
äite Schanfiggstrasse 20  
CH-7000 Chur  
Telefon +41 81 250 76 74  
Fax +41 81 250 76 75  
Mobile +41 79 273 28 24  
dfb-zfw@fu-be.ch

## Marketing

Paul Güdel  
Obergrundstrasse 42  
CH-6003 Luzern  
Telefon +41 41 249 97 71  
Fax +41 41 249 97 87  
Mobile +41 79 641 97 28  
dfb-marketing@fu-be.ch

## Leiter Finanzen

Treuhandbüro Martin Alther  
Kornweg 7  
CH-5603 Staufien  
Telefon +41 62 891 73 73  
oder +41 52 741 10 16  
Mobile +41 79 430 52 70  
dfb-finanzen@fu-be.ch

## Sicherheit und Logistik

Fritz Tschanz  
Moosgasse 94  
3053 Münchenbuchsee  
Telefon +41 31 869 01 82  
Mobile +41 79 482 76 12  
dfb.logistik@fu-be.ch

## Souvenirhandel DFB

Martin Fränsing  
Reussstrasse 7  
CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 41 870 11 13  
Fax +41 41 870 07 86  
souvenir@fu-be.ch

## Medienbeauftragter

Dr. Ueli Burkhard  
Im Raad  
CH-8498 Gibswil-Ried  
Telefon +41 55 246 10 21  
Mobile +41 79 231 17 91  
ueli.burkhard@vtxnet.ch

## VFB Zentralvorstand (ZV)

### Präsident

Robert Frech  
Stückweg 2  
CH-5303 Würenlingen  
Telefon +41 56 281 25 73  
Fax +41 56 281 16 21  
Mobile P +41 76 339 25 73  
Mobile G +41 79 687 41 42  
chrofre@hispeed.ch

### Administration/Anlaufstelle VFB

**Mitglieder-Service**  
Simone Hurter  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a.A.  
Telefon/Fax +41 44 761 47 01  
Mobile +41 79 329 47 62  
simone\_hurter@bluewin.ch

### Finanzen

Rita Fuchs  
Breitwies 36  
CH-5420 Ehrendingen  
Telefon +41 56 441 81 42  
Fax +41 56 441 81 45  
Mobile +41 78 834 04 36  
rita.fuchs@freesurf.ch

## Kommunikation

Irène Schär-Hänni  
Ruopigenring 69  
CH-6015 Reussbühl  
Tel./Fax +41 41 250 07 09  
Mobile +41 79 604 19 21  
schaer.haenni@bluewin.ch

## Sekretär

Anton Stadelmann  
In der Matte 15  
CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 41 870 43 64  
Mobile +41 79 451 06 91  
Fax +41 41 872 02 08  
anton.stadelmann@vfb-gotthard.com

## Vizepräsident/Aufgaben D/NL

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile +49 171 718 3896  
hillemeyr@t-online.de

## VFB Sektionen

### Nordwestschweiz

Paul Tschudin  
Unterm Schellenberg 121  
CH-4125 Riehen  
Telefon/Fax +41 61 601 30 67  
Mobile +41 79 327 24 19  
paul.tschudin@bluewin.ch

### Innerschweiz

Roland Mühlethaler  
Rosengartenstrasse 19  
CH-6023 Rothenburg  
Telefon/Fax +41 41 281 00 05

### Zürich

Kurt Brügger  
Industriestrasse 16  
Postfach  
CH-8627 Grüningen  
Telefon/Fax +41 44 935 45 03  
Natel +41 79 727 12 28

### Bern

Peter Bollinger  
Blumenweg 18  
CH-3315 Bätterkinden  
Telefon/Fax +41 32 665 23 25  
praesident@vfb-bern.de

### Aargau

Walter Benz  
Propstbergweg 10  
CH-5312 Döttingen  
Telefon +41 56 245 29 03  
walterundverena@gmx.ch

### Romande

Jacques Fornachon  
Imp. du cursor 2  
CH-1142 Pampigny  
Telefon +41 21 800 48 61  
jfornachon@bluewin.ch

### Gotthard

Anton Stadelmann  
In der Matte 15  
CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 41 870 43 64  
antonstadelmann@bluewin.ch

### Edelweiss

Kurt Baasch  
Feldhofstrasse 6  
CH-8708 Männedorf  
Telefon +41 44 920 32 30  
Natel +41 79 420 32 30  
kurtbaasch@goldnet.ch

### Wallis

Andrea Andenmatten  
Furkastrasse 39  
CH-3904 Naters  
Telefon +41 27 946 87 14  
andrea.andenmatten@vfb-wallis.com

### Graubünden

Damian Dorizzi  
Ziegelgut 13  
CH-7206 Igis/Landquart  
Telefon/Fax +41 81 322 43 88  
Mobile +41 79 213 12 26

## Ostschweiz

Fritz Pfändler  
Schwalbenstrasse 26 B  
CH-9200 Gossau  
Tel./Fax +41 71 385 58 40  
fritzpfandler@gmx.ch

## Solothurn

Werner Baumgartner  
Hofstatt 8  
CH-4522 Rüttenen  
Telefon/Fax +41 32 622 99 53  
Mobile +41 79 354 74 58  
rundfluh@bluewin.ch

## Berlin-Brandenburg

Axel Schiele  
Thälmannstrasse 2  
D-16556 Borgsdorf  
Telefon +49 3303 40 4769  
Axel.Schiele@Furka-  
Bergstrecke.de

## Norddeutschland

Ralf Hamann  
Tratziger Strasse 20  
D-22043 Hamburg  
Telefon/Fax +49 40 656 2173  
H.Racine@gmx.de

## Nordrhein-Westfalen

Frank Waffle  
Auf der Kluse 20 A  
44263 Dortmund  
Telefon +49 231 43 00 42  
frankwaffle@aol.com

## Rhein-Main

Joachim Ziegler  
Kreuzweg 7  
D-65719 Hofheim a.Ts.  
Telefon +49 6192 8825  
furka.rhein-main@gmx.de

## Rhein-Neckar

Gerhard Mollenkopf  
Bothestrasse 64  
D-69126 Heidelberg  
Telefon/Fax +49 6221 38 4048  
Gerhard.Mollenkopf@web.de

## Stuttgart

Eberhard Kühnle  
Paul Lincke Strasse 22  
D-70195 Stuttgart  
Telefon/Fax +49 7116 96175  
us.kern@t-online.de

## Schwaben

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
hillemeyr@t-online.de

## München/Oberbayern

Helmut Mack  
Truderinger Strasse 99  
D-81673 München  
Telefon +49 (0)89-43 57 48 67  
Fax +49 (0)89-95 89 79 71  
helmut.mack@arcor.de

## Nürnberg

Volker Kabisch,  
Morsestrasse 3  
D-90459 Nürnberg  
Telefon +49 911 81 47 425  
Mobile +49 170 914 0983  
v.kabisch@arcor.de

## Niederlande

Hans Croes  
Rietgors 21  
3271 XC Mijnsheerenland NL  
Telefon +31 186 60 28 19  
Fax +31 186 604 843  
Mobile +31 653 283 064  
jmw.croes@hccnet.nl

## Belgien

Paul Berce  
Avenue Jules Génicot 9  
B-1160 Bruxelles  
Mobile +32 476 95 20 75  
paul.berce@skynet.be



Der mit der FO4 bespannte «Shuttle»-Zug der DFB ist in Richtung Bahnhof gestartet. – Le train-navette DFB, remorqué par la FO4, part en direction de la gare.

## Impressionen vom Dampf-Festival in Untervaz Impressions du festival-vapeur à Untervaz



Die schwere Maschine 01 202 des Vereins Pacific.  
L'imposante machine 01 202 de l'Association Pacific.



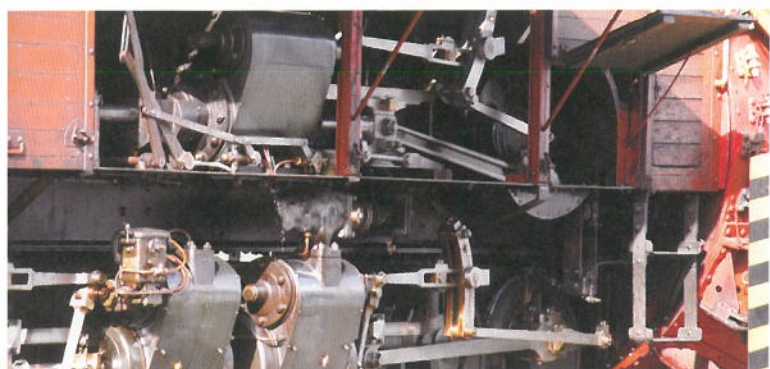
Die G 4/5 der RhB – eine der Jubilarinnen.  
La G 4/5 du Rhb fête un jubilé.



Dampftriebwagen der einstigen Uerikon-Bauma-Bahn.  
L'automotrice à vapeur de l'ancien chemin de fer Uerikon-Bauma.



Das Krokodil auf dem Bahnhof von Untervaz.  
La crocodile à la gare d'Untervaz.



Antrieb der Dampfschneesleuder Xrotd 9213 «Bernina-Ungeheuer». – Propulsion et entraînement du chasse-neige à vapeur Xrotd 9213 « Monstre de la Bernina ».



Die EB 3/5 am «Amor-Express».  
L'EB 3/5 en tête de « l'Amor-Express ».