



Sept. 06

# dampf an der furka



## Liebe Leserin, geschätzter Leser

Der 27. Juni 2006 wird in die Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke eingehen. In Anwesenheit von Vertretern aus Politik, Tourismus und Medien ist mit dem Verschrauben der ersten Zahnstange symbolisch der Baubeginn für den Streckenabschnitt Gletsch–Oberwald markiert worden. Damit hat eine Bauzeit begonnen, die von Planern und Bauleuten viel fordern wird. Sie werden sich ins Zeug legen, weil das Ziel in Sicht ist. – Vorfreude ist die schönste Freude. Sie ist namentlich auch jenen Pionieren zu gönnen, die den ersten Schritt gewagt und stets daran geglaubt haben, dass nach Eröffnung des Furka-Basistunnels die Bergstrecke erhalten und neu belebt werden kann.

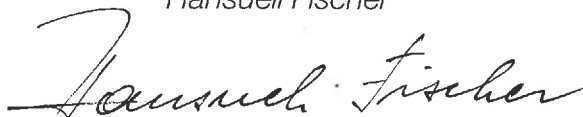
In Chur hat die Lokomotivwerkstatt zu einem Tag der offenen Türen eingeladen. Die Gäste sind in erfreulicher Zahl gekommen. Sie haben mitgefeiert und die prächtig erneuerte Lokomotive FO 4 und den Drittklasswagen BD 2502 bestaunt.

Ein dritter Höhepunkt war der Dampfstag mit Behinderten. Gewiss, die Aktion mit «Denk an mich» hat keine hohen Wellen geworfen. Aber rund zwei Dutzend Behinderten konnte eine Freude bereitet werden, die sie nicht so schnell vergessen werden.

So kann denn der Geschäftsleiter in diesem Heft von einem gegückten Saisonstart berichten. Dies betrifft auch die Frequenzen. Namentlich im Juli waren die Züge hervorragend ausgelastet. Wie sich das missliche Augustwetter ausgewirkt hat, wird die Abrechnung am Saisonende zeigen.

Das ist nicht alles. Lesen Sie mehr auf den folgenden Seiten.

Hansueli Fischer



**Redaktionsschluss Ausgabe 4/2006: 31.10.2006**  
**Ausgabe 1/2007: 31.01.2007**  
**Ausgabe 2/2007: 15.05.2007**  
**Ausgabe 3/2007: 15.08.2007**

### aktuelles

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Spatenstich in Oberwald        | 1  |
| MGB übergibt Strecke           | 3  |
| Tourismus und DFB              | 4  |
| Spatenstich Medienspiegel      | 5  |
| Info-Point in Gletsch          | 6  |
| Übergabe HG 3/4 FO4            | 7  |
| Stiftung, Spendenbarometer     | 9  |
| Geglückter Saisonstart         | 10 |
| Ausblick San Gottardo          | 12 |
| Heinz Scherer gestorben        | 12 |
| Dampfstag für Behinderte       | 13 |
| Schiebediensttraktor revidiert | 14 |
| Gruppe R 12 präsentiert sich   | 15 |
| Der neue gelbe Tm 91           | 15 |
| X 2914 Bierwagen               | 16 |
| Verwaltung im Mandat           | 18 |
| Section Romande                | 18 |
| HG 3/4 FO 4 delivrée           | 18 |
| Pour séduire un nouveau public | 19 |
| D l'utopie à la réalité        | 20 |
| Le MGB fait don                | 21 |
| Visite de l'Info-Point         | 22 |
| Journée-vapeur                 | 23 |

### vereine

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Sektion Zürich               | 24 |
| Sektion Aargau               | 25 |
| Erinnerung an Eveline Stenke | 25 |
| Sektion Gotthard             | 26 |
| Sektion Solothurn            | 26 |
| Schwungrad                   | 27 |
| Sektion Nordwestschweiz      | 27 |
| Sektion Innerschweiz         | 28 |
| Fahren, arbeiten, beitragen  | 28 |

### Titelbild

Spatenstich für die Strecke Gletsch–Oberwald mit Blick auf die künftige Endstation.  
Premier coup de pioche pour le tronçon Gletsch–Oberwald avec vue sur le futur terminus.

Foto: Claude Solioz

### Impressum

**Redaktionsadresse:** Hansueli Fischer-Spuhler  
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

**Inserattarife:** 1/2 Seite sFr. 300.– / 1/4 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.



Thomas Burgener und Emil Kälin verschrauben, assistiert von Bauchef Walter Willi die erste Zahnstange.  
Boulonnage du premier rail-crémaillère par Thomas Burgener et Emil Kälin avec l'assistance du chef construction Walter Willi.

## Start zur Vollendung der ursprünglichen Bergstrecke

# Von der Utopie zur Wirklichkeit

*OBERWALD (fi) – Mit dem Verschrauben der ersten Zahnstange hat am 27. Juni die Wiederherstellung des Streckenabschnitts Oberwald–Gletsch begonnen. Ab Saison 2009 werden die Dampfzüge der DFB wieder die ganze Originalstrecke über die Furka befahren können.*

Der «Spatenstich mit Schraubenschlüssel» erfolgte im Beisein von rund 200 Personen aus Politik, Tourismus, Partnerunternehmen, Medien und aus den Reihen von SFB, VFB und DFB AG. Der symbolische Akt konnte bei guter Witterung oberhalb der Kantonsstrasse, unweit der künftigen MGB/DFB-Station Oberwald erfolgen. Die Diesellokomotive HGm, welche kurz vor dem teilweisen Ausbau des Gleises von Gletsch her noch talwärts fahren können, diente als Podium für die Redner. Diese wurden von Marke-

ting-Chef Paul Güdel angesagt. Er koordinierte den Anlass und brachte ihn zur besten Zufriedenheit aller über die Bühne.

### Dienst am Kulturgut – Dienst an der Furka-Region

Verwaltungsratspräsident Claude Wenger begrüsst die Vertreter der kantonalen, regionalen und lokalen Politik, der Tourismusorganisationen, der MGB Matterhorn Gotthard Bahn, der Medien und der «Furka-Welt». Er erinnerte daran, dass 1982, nach der Eröffnung des Basistunnels die Bergstrecke hätte abgebrochen werden sollen. Bereits 1983 wurde der Demontage Einhalt geboten, der VFB (Verein Furka-Bergstrecke) gegründet und damit die Wiederherstellung eingeleitet. Mittlerweile zählt der VFB in 23 Sektionen rund 7000 Mitglieder – 2000 davon im Ausland. Im Hinblick auf die Konzessionierung wurden

die DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) AG und jüngst zur Finanzierung der grossen Investitionen die SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) gegründet. Dank vieler Engagierter können jährlich rund 25'000 Passagiere in den historischen Dampfzügen Natur und Landschaft an einer europäischen Wasserscheide geniessen. «Mit dem Spatenstich wird die Baustelle Gletsch–Oberwald eröffnet», stellte Wenger fest, «dabei geht es um die Wiederherstellung der Originalstrecke zur Freude der Eisenbahnfans und zum Nutzen der Tourismusregionen Goms und Urseren.» Der Verwaltungsratspräsident erinnerte daran, dass Bau, Unterhalt und Betrieb einer Dampfbahn im Hochgebirge den Gegebenheiten von Klima und Natur unterliegen. Jetzt, da die Strecke vollendet wird, sei an die Pioniere zu denken, welche sich – unbeirrt durch grosse Widerstände – für die Erhaltung des Kulturgutes einsetzten, und an alle, die seither mit Ideen, Arbeitskraft und Geld zum Gedeihen der Dampfbahn beigetragen haben. «Ihnen allen gebühren heute Dank und

Glückwunsch», schloss Wenger seine Ansprache.

### Grosse Spende – grosse Aufgabe

Für die Wiederherstellung der Strecke Oberwald–Gletsch sei die Planung weit fortgeschritten. Die Ausführung könne gestartet werden, weil die Finanzierung gesichert ist, bemerkte Stiftungsratspräsident Peter Schwaller. Die SFB, welche zur Mittelbeschaffung für die Investitionen gegründet wurde, hat von Hansjörg Wyss die grosszügige Spende von 3 Millionen Franken entgegennehmen dürfen. Bedauerlicherweise konnte der grosszügige Mäzen am Spatenstich nicht anwesend sein. Der von der Eisenbahn begeisterte Wyss bekundete mit der Spende, dass er seinen Erfolg mit Menschen teilen möchte, die sich uneigennützig für eine gute Sache engagieren. Er wünscht der Dampfbahn viele Nachahmer. Die Spenden können von den Steuern abgezogen werden. Schwaller wies darauf hin, dass die Dampfbahn im Tourismus-Gefüge von San Gottardo eine wichtige Stellung hat.

### Bauprojekt und Umsetzung

«20 Jahre habe ich auf diesen Moment gewartet», freute sich der DFB-Bauchef Walter Willi. Er skizzierte die rund 4,7 Kilometer lange Strecke vom MGB-Bahnhof

Oberwald bis zum DFB-Depot in Gletsch mit Zahnstangenabschnitten, Kehrtunnel und Brücken. Die Wiederherstellung lasse sich in die drei Teilprojekte «Infrastruktur Oberwald», «Überquerung der Kantonsstrasse» und «restliche Strecke» gliedern. An dieser «restlichen Strecke», an der 1,5 km Gleis vollständig zu erneuern sind, seien die Arbeiten bereits begonnen worden. Für die beiden anderen Teilprojekte laufen aufwändige Genehmigungsverfahren. Die Bewilligungen werden für 2007 erwartet. Walter Willi schilderte die Wiederherstellung der Strecke, insbesondere die Einfahrt in den Bahnhof Oberwald und die vorgesehene Gleisverbindung mit der MGB. Die Kantonsstrasse wird mit einer elektromechanisch absenkbaren Zahnstange auf einem mit Schranken und Blinklicht gesicherten Übergang überquert. Auf einer Besichtigungstour mit Medienleuten erklärte Walter Willi das Vorgehen bei der Wiederherstellung der Strecke durch die Rottenschlucht. Mittels Kehrtunnel und Zahnstangenabschnitten mit zu meist 90 Promille Steigung wird auf einer Länge von 4,7 Kilometer eine Höhendifferenz von rund 450 Meter überwunden.

### Fronddienst – das besondere Kapital

Geschäftsleiter Peter Bernhard wies auf den einstigen Betrieb der FO auf der Bergstrecke hin, und erwähnte die Gründung



Verwaltungsratspräsident Claude Wenger  
*Claude Wenger, président du conseil d'administration.*



Stiftungsratspräsident Peter Schwaller  
*Peter Schwaller, président du conseil de fondation.*

von VFB 1983 und DFB AG 1985 als Anlaufpunkte zu deren Wiederherstellung. Er erinnerte an die Aufsicht durch das BAV (Bundesamt für Verkehr) und die jährliche Abnahme der Strecke. Jedes Jahr würden für den Unterhalt der Strecke Realp-Gletsch 15'000 Fronddienststunden geleistet. Für das Teilstück Gletsch–Oberwald sei zusätzlich ein vergleichbarer Einsatz nötig. Peter Bernhard würdigte das Werk der Fronddienstleute und hob die ausserordentlichen Leistungen von Walter und Manfred Willi hervor. Das Kulturgut Dampfbahn Furka-Bergstrecke umfasst nebst der Strecke historisches Rollmaterial, das ebenfalls im Fronddienst aufgearbeitet und unterhalten wird. Nach Fertigstellung der Originalstrecke werden nebst dem passierenden Verkehr Kurzfahrten zwischen Oberwald und Gletsch angeboten. Der entsprechende Dampfbetrieb wird sich indessen nur zusammen mit der MGB und Partnern aus der Wirtschaft realisieren lassen.



Marketing-Chef Paul Güdel begrüsst die Spatenstichgäste.  
*Souhaits de bienvenue de Paul Güdel, chef marketing.*

Im Zusammenhang mit der Ausdehnung des Betriebes bis Oberwald ist dringend die Remise in Realp zu erweitern, damit das Rollmaterial besser gewartet und geschützt werden kann. Erfreulich ist die Fertigstellung des Aufnahmegebäudes in Realp. Es dient dem Fahrdienst, dem Billett- und dem Souvenirverkauf und bietet den ankommenden Fahrgästen einen freundlichen Empfang.



*Geschäftsleiter Peter Bernhard  
Peter Bernhard, chef d'entreprise.*



*Thomas Burgener, Staatsratspräsident  
Kanton Wallis – Thomas Burgener, président  
du Conseil d'Etat du Valais.*

### Geschenk der Partner-Bahn

## MGB übergibt Strecke an SFB

*Die Matterhorn Gotthard Bahn schenkt die Strecke Oberwald–Gletsch der Stiftung Furka-Bergstrecke und beweist damit einmal mehr die gute Partnerschaft mit der Dampfbahn.*

Im Rahmen des Spatenstichs hat Direktor Hans-Rudolf Mooser Gruss und Glückwunsch der MGB überbracht und die bisher erbrachten Leistungen der DFB ge-

würdigt. Dabei erwähnte er nebst der anspruchsvollen Strecke, die lediglich an 70 Tagen betrieben werden kann, auch die Aufarbeitung des historischen Rollmaterials. Er sei vom «guten Produkt DFB» überzeugt. Auf der Bergstrecke werde kompetent, ehrlich und zielstrebig gearbeitet. Mooser schenkte nicht nur die Strecke, sondern sicherte weiterhin die Unterstützung und Kooperation der MGB zu.



*Hans-Rudolf Mooser, Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn  
Hans-Rudolf Mooser, directeur du Chemin de fer Matterhorn Gotthard.*

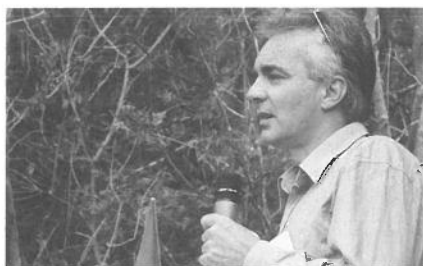
### Wallis, Uri und die DFB

## Zukunftsprojekt

*Der Walliser Staatsratspräsident Thomas Burgener und Dr. Emil Kälin von der Volkswirtschaftsdirektion Uri freuen sich über die Wiederherstellung der ganzen Bergstrecke.*

Thomas Burgener würdigte die bisherigen Leistungen der «Furka-Welt» und stellte fest, dass die Bergstrecke eine prächtige Landschaft erschliesst. Sie gehöre zum Kulturgut der Anstösser-Kantone. Die Strecke sei nicht Museum, sondern wiederbelebte historische Verbindung. Sie sei eine bedeutende Tourismus-Einrichtung in den Zentralalpen. Die Fertigstellung der Originalstrecke sei als zukunftsgerichtetes Projekt zu begrüssen.

Emil Kälin erinnerte an frühere Beziehungen des Urserentals zur Walliser Kantons-hauptstadt und schlug den Bogen zum aktuellen Grossprojekt in Andermatt. Die Bergstrecke sei eine einmalige touristische Attraktion und helfe die Bestrebungen zur wirtschaftlichen Entwicklung der weiteren Region zu vernetzen.



*Dr. Emil Kälin, Volkswirtschaftsdirektion  
Kanton Uri – Dr. Emil Kälin, direction de  
l'économie publique du canton d'Uri.*

## Tourismus und Dampfbahn

# Wechselseitige Abhängigkeit

*Die Vollendung der DFB-Originalstrecke erfolgt für und mit den Tourismus-Regionen rund um die Furka und liegt auch im Interesse der Gemeinde Oberwald.*

«Werte muss man kultivieren, nicht konservieren», stellte Paul Güdel bei der Ansage der Tourismus-Verantwortlichen aus Goms und Urseren fest. Peter Müller von Goms Tourismus freute sich über das neue

Produkt, das beiden Partnern neue Werbemöglichkeiten eröffnet. Er wies auf das Walliser Tourismusgesetz hin, das derzeit revidiert wird und anerkannte, dass die DFB rasch viel hat vollbringen können. Müller versprach, die Werbemassnahmen für die Original-Bergstrecke zu unterstützen. Auch Marcel Wenger von Andermatt-Gotthard Tourismus lobte Anstrengungen und Beharrlichkeit der Dampfbahn-Leute.

Mit der Schliessung des Beförderungskreises baue die DFB touristische Brücken. Es gelte, die Kräfte zu bündeln und aus «San Gottardo» eine starke Marke zu machen. Wenger wünschte ebenso wie sein Walliser Kollege der Dampfbahn alles Gute.

Thomas Käch entbot als Gemeindepräsident von Oberwald der talwärts vorstossenden Dampfbahn einen besonderen Willkomm. Auch er hofft, dass Bahn und Gemeinde von den vielfältigen Marketingaktivitäten wechselseitig profitieren können. Aus Freude über die näher rückende Inbetriebnahme des Abschnittes Gletsch–Oberwald spendierte die Gommer Gemeinde den Apéro.



*Peter Müller, Goms Tourismus*



*Marcel Wenger, Andermatt-Gotthard Tourismus*



*Thomas Käch, Gemeindepräsident Oberwald*

## Ehemalige und Aktive:

# Freude über die letzte Etappe

*Alt Nationalrat Silvio Bircher hat an die politische Vorarbeit zur Rettung der Bergstrecke erinnert. Bernd Hillemeyr, Vizepräsident des VFB, wies auf die unentgeltlich erbrachten Arbeitsleistungen hin.*

Beim Apéro berichtete der ehemalige Aargauer SP-Nationalrat Silvio Bircher, wie er mit seinem Zürcher SVP-Kollegen Akeret bei Bundesrat Léon Schlumpf erwirkte, dass die Gleise über den Berg belassen wurden. Bircher würdigte den Einsatz aller, die seither praktisch umsetzten, was die Politik vorgespurt hatte. Stellvertretend für die vielen Enthusiasten der ers-

ten Zeit nannte er Alfred Gysin. Bircher erinnerte auch an die Wiedereröffnung des Hotels «Glacier du Rhône» und nannte es



*Silvio Bircher*

einen «siamesischen Zwilling» der Dampfbahn.

Bernd Hillemeyr erinnerte daran, dass der VFB in der Schweiz rund 5000 und im Ausland etwa 2000 Mitglieder zählt. Sie alle seien vom «Furka-Virus» angesteckt. Viele vollbringen als Fronis die Arbeit von Profis. Es sei schön, dass die DFB mit dem Tag des Spatenstichs auf die «kurvenreiche Zielgerade» einbiegen kann.



*Bernd Hillemeyr*



Echo auf den Spatenstich in Oberwald

## Die DFB findet grossen Widerhall in den Printmedien

OBERWALD (fi) – Der Spatenstich zum Baubeginn am Abschnitt Gletsch–Oberwald ist bewusst als Medienanlass gestaltet worden. Der Widerhall bestätigt, dass das Konzept

stimmte. Einige Ausschnitte aus Zeitungen und Zeitschriften der Deutschschweiz sollen das Interesse belegen, das der DFB und dem Ausbau der ganzen Originalstrecke entgegenge-

bracht wird. Eine Wiedergabe der ganzen – meist auch bebilderten – Beiträge ist aus Platzgründen nicht möglich.

**Tages-Anzeiger**  
Dienstag, 27. Juni 2006  
Ostschweizer Bauequipe in Gletsch eingedrückt. Eine Gruppe der Frondienstler hat den Auftrag, auf einem ansteigenden Teilstück die Zahnstangen der Zahnradbahn zu ersetzen.

Die Nostalgiezüge winden sich seit 2000 in den Sommermonaten wieder von Realp hinauf zum Scheiteltunnel der Furka, vorbei am legendären Hotel Belvédère und dem zurückweichenden Rhonegletscher hinunter nach Gletsch, der vorläufigen Endstation der Dampfbahn. Als 1982, nach der Eröffnung des Furkabasistunnels, die damalige Furka-Oberalp-Bahn den Betrieb auf der Bergstrecke nach 56 Jahren einstellte, glaubten nur unverbesserliche Optimisten, dass je wieder ein Zug das alte Trasse befahren werde. 7000 Bahnenthusiasten vom Schlag eines Jan Rümke, die als Mitglieder des Vereins Furka Bergstrecke dieses technische Kulturgut unbedingt erhalten wollen, haben das Unmögliche möglich gemacht.

**Basler Zeitung**  
8. August 2006

**BEHARRLICH.** Als 1982 der Furka-Basistunnel in Betrieb genommen werden konnte, wurde die alte Berglinie überflüssig. Die damalige Leitung der Furka-Oberalp-Bahn beschloss, die 17,7 Kilometer lange Bergstrecke aufzugeben. Als ein paar dampfbegeisterte Eisenbahnfreunde ihre Pläne bekannt machten, aus eigener Initiative die Geleise zu nutzen, nahm sie niemand ernst. Doch mit grosser Beharrlichkeit erreichten sie ihr Ziel. Die Strecke wurde von Realp (UR) her wieder zugänglicher hergerichtet. In harter Fronarbeit. Die «Spinner» des Vereins Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) gingen gar noch einen Schritt weiter: Sie holten aus Vietnam die Originaldampflokomotiven zurück. Im Jahr 2000 wurde der Sommerfahrbetrieb zwischen Realp und Gletsch (VS) eröffnet. Jetzt fehlen bloss noch die letzten 4,8 Kilometer hinunter nach Oberwald. Sie sollen bis in zwei Jahren ebenfalls wieder befahren werden können.

**Eisenbahn Amateur**  
6/2006

### Anschlussbauwerk Oberwald

Für die Überquerung der Kantonsstrasse oberhalb der Station musste eine sichere und zu vertretbaren Kosten realisierbare Lösung gefunden werden. Bei der östlichen Ausfahrt Oberwald steigt das neue Trasse mit etwa 70% (Zahnstange) auf einem neu geschütteten Damm zur Kantonsstrassenquerung. Vor dieser Querung wird die Steigung auf 25% verkleinert. Im Bereich der Strassenoberbau muss dazu auf einer Länge von rund 40 m angepasst werden. Bei der Strassenquerung werden Doppelschienen mit Gummieinlagen eingebaut. Zur Sicherung des Strassenverkehrs wird eine Vollschränkenanlage vorgesehen. Nach der Strassenquerung ändert die Steigung von 25 auf 110%. Nach etwa 180 m wird das Niveau der bestehenden Trasse erreicht.

**Neue Zürcher Zeitung**  
Mittwoch, 28. Juni 2006

### Das Bahntrasse als Geschenk

Die Matterhorn-Gotthard-Bahn hat den Betreibern der Furka-Bergstrecke zum Baubeginn auf dem letzten noch fehlenden Teilstück der Originalstrecke das Bahntrasse auf seiner ganzen Länge zum Geschenk gemacht. Gleichzeitig sichert sie dem kleinen Bahn-Bruder Hilfe bei der Erstellung der Stationsanlagen in Oberwald zu. Bei Oberwald muss ein Teil der Geleise völlig neu erstellt werden. Die Querung der Kantonsstrasse geschieht hier mit einer 9,5 Meter langen Zahnstange, die sich elektromechanisch heben und senken lässt. Der Verein Furka-Bergstrecke wird noch einmal an seine 7000 Mitglieder appellieren, um weitere Geldmittel zu bekommen und erneut freiwillige Helfer zu begeistern. «Wir führen die Freiwilligen in den Gebrauch von Schaufel und Pickel ein», versichert der Bergstrecken-Bauchef Walter Willi. Tüchtig zupacken müssen die Helfer beim Unterhalt und Betrieb der schon restaurierten Strecke: Alljährlich braucht es rund 36 000 Frondienststunden im Gegenwert von fast einer halben Million Franken. Allein für die Schneeräumung im Mai, wenn die Alpendampfbahn aus dem Winterschlaf erwacht, sind an die 5000 Arbeitsstunden nötig.

**Walliser Bote**  
Mittwoch, 28. Juni 2006

Oberwald. – (wb) Auch der letzte Abschnitt der Furka-Bergstrecke wird saniert. Gestern erfolgte in Oberwald der erste Spatenstich für die Herichtung und Wiederinbetriebnahme des 4,7 Kilometer langen Teilstücks. Das Schmuckstück der Strecke Oberwald-Gletsch ist ohne Zweifel der Kehrtunnel vor Gletsch. Dieses Bauwerk ist noch gut erhalten, einzig im Portalbereich sind umfangreichere Arbeiten nötig. Auf einer Strecke von 1,5 Kilometern müssen zudem die Zahnstangen ersetzt werden.

**Neue Luzerner Zeitung**  
Mittwoch, 28. Juni 2006

Arbeitslose, Frühpensionierte und Eisenbahnfreaks aus halb Europa, die in Fronarbeit Zahnstangen montieren, Dämme bauen und Geleise verlegen. Ein scheinbar harmloses Detail entpuppt sich dabei als kniffligstes Problem: Die Überquerung der Kantonsstrasse bei Oberwald mit Zahnradbetrieb. Inzwischen wurde aber ein Weg gefunden, die Zahnstange in das Strassenbett zu versenken.

### Arbeit geht noch lange weiter

Mit der Eröffnung des letzten Teilstücks 2009 wird die Vision der Bahn-nostalgieger zwar endgültig Realität. Doch die Arbeit geht weiter, wie Paul Güdel betont: «Die Strecke muss laufend unterhalten und ausgebessert werden.» Dazu kommt, dass die Furka-Bergstrecke stark Naturgefahren ausgesetzt ist – Reparaturen nach einem schneereichen Winter sind nichts Aussergewöhnliches.

## Am Rand des Spatenstichs

# Info-Point Gletsch besichtigt

*Andermatt-Gotthard-Tourismus, Goms-Tourismus, KWO, Verein San Gottardo und DFB betreiben im alten Postgebäude an der Gabelung von Furka- und Grimselstrasse einen Info-Point.*

Am Ende der Medienfahrt entlang der DFB Strecke konnte in Gletsch der im Aufbau begriffene Info-Point besichtigt werden. Marketingchef Paul Güdel führte dabei aus, dass das Bahnerlebnis für die Kundenbindung nicht genügt. Er wies auf die Rundfahrten, den Nostalgie Glacier Express und die Partnerschaft mit 30 Hotels hin.

### Erlebnis à la carte

Die Furka-Region hat eine Fülle von touristischen Schätzen, die bekannt zu machen, zu erschliessen und zu vermarkten sind. Der von der Interessengemeinschaft betriebene Info-Point möchte den Gast in die Lage versetzen, aus dem breiten Angebot ein seinen Vorlieben entsprechendes Reise- oder Ferienerlebnis zu gestalten.

Die DFB, deren Kiosk-Personal den Info-Point betreut, zeigt mit anschaulichen Bildtafeln Landschaft, Geschichte, Linienführung, Fahrzeuge und Betrieb der Bergstrecke. Sie weist in Prospekten auf Regel- und Sonderfahrten hin. Die Ausstellung ist mit einer Grundausrüstung gestartet worden und soll weiter verfeinert und ergänzt werden.

### Kraftwerke aus drei Epochen

Die Stiftung Revita beabsichtigt die alten Kraftwerke im Blauen Haus und beim «Glacier du Rhône» wieder betriebsfähig zu machen oder zumindest als Schaustück herzurichten. Ausserdem ist ein modernes Trinkwasserkraftwerk geplant. Näheres ist im Juni-Heft nachzulesen.

Die historische Energietechnik wird – ebenso wie die historische Bahntechnik – auf Interesse stossen. Bergquerende

Fahrten und Kurstreckenangebote durch die Rottenschlucht lassen sich mit Wanderungen oder mit einer naturkundlichen Exkursion im Gletscherboden kombinie-

ren. Schliesslich bewegt sich auch das Hotel «Glacier du Rhône» und bietet ab nächstem Jahr Selbstbedienung an. Dadurch geht der Verpflegungs- und Beherbergungsbetrieb auf die veränderten Aufenthaltszeiten der DFB ein. Auch das traditionsreiche Hotel am Platz leistet seinen Beitrag zur erfolgreichen Umgestaltung von Gletsch von der End- zur Zwischenstation der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.



*Ein Teil des DFB-Bereiches im Info-Point Gletsch.  
Une partie de l'Info-Point réservée au DFB.*





Ernste Mannen am frohen Fest: Jakob Knöpfel, Peter Bernhard, Markus Staubli und Albert Gasser.  
Hommes austères lors de la fête joyeuse : Jakob Knöpfel, Peter Bernhard, Markus Staubli et Albert Gasser.

### Tage der offenen Türen in der Lok-Werkstatt

## Erneuerte Dampflokomotive HG 3/4 FO 4 übergeben

CHUR (fi) – Die offizielle Übergabe der Lok FO 4 an den Betrieb hat im Zentrum der Besuchstage in der DFB-Werkstatt stattgefunden. Dass bis zum Einsatz auf der Bergstrecke noch einige Zeit vergehen wird, tat der Freude über die «wie nagelneu» strahlende Maschine keinen Abbruch.

Nach einer Begrüssung durch den Sprecher des von Toni Westreicher, Chef ZfW präsierten OK, Finanzchef Albert Gasser, betreten Geschäftsleiter Peter Bernhard, Werkstattleiter Jakob Knöpfel und sein Stellvertreter Markus Staubli die Bühne. Knöpfel und Staubli gaben, stellvertretend für das ganze Werkstatt-Team, die Lok FO 4 in die Obhut von Geschäftsleiter Bernhard in dem sie symbolisch die Kohlenschaukel überreichten.

### Historischer Augenblick

Peter Bernhard begrüsst die sehr zahlreich erschienenen Gäste aus der Schweiz, aus Deutschland und aus den Niederlanden. Die Übergabe der Lok FO 4 an den Betrieb, die nach ihrer Aufarbeitung in neuem Glanz erstrahlt, sei ein historischer Moment. Mit ihr werde, ebenso wie mit der Furka-Bergstrecke insgesamt, ausserordentliches Kulturgut erhalten. Der Redner skizzierte die Geschichte der Bahn über die Furka, deren Anfänge ins Jahr 1914 zurückreichen und mit der Eröffnung des Basistunnels 1982 dem Untergang geweiht schien. 1983 wurde der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) gegründet mit dem Ziel, den Betrieb auf der Originalstrecke etappenweise wieder aufzunehmen. Dieser läuft dank jährlich rund 10'000 Frondienststunden mittlerweile

zwischen Realp und Gletsch und in Kürze auch bis zum Endpunkt Oberwald.

### Willkommene Verstärkung

Der Maschinenpark der DFB mit den Dampflokomotiven «Weisshorn», «Gletschhorn» und «Furkahorn» und einigen Dieselfahrzeugen erfährt mit der «FO 4» eine dringend nötige Verstärkung. 2007 wird sie zum fahrplanmässigen Einsatz kommen. Die FO 4 war 1913 bei der SLM in Winterthur für die BFD (Brig-Furka-Disentis-Bahn) gebaut worden. Nach einem wechselvollen Lebenslauf bei FO und RhB kam die Maschine unter die Fittiche der DFB. Mit rund 18'000 Frondienststunden und beträchtlichem finanziellem Aufwand ist sie in der Werkstatt Chur in einen neuwertigen Zustand gebracht worden. Gleichermassen willkommen wie die aufgearbeitete Lokomotive ist auch der Wagen BD 2502, dem erst in Chur und dann in Aarau zu neuem Glanz verholfen wurde. Er wird Teil des künftigen Nostalgiezuges sein. Einmal mehr rief Peter Bernhard in Erinnerung, dass die Erschliessung der ganzen

Strecke noch grosser Anstrengungen bedarf. Insbesondere müssten die Fahrzeuge unter ein schützendes Dach gestellt werden können.

### Ab Ende Juni wird gefahren

Mit dem Hinweis auf die Remise in Realp war die Überleitung zu einem Ausblick gemacht. Dieser Ausblick galt vorerst den Loks HG 4/4, die in der Werkstatt als «Rosthaufen» einen bedauernswerten Eindruck machen. Mindestens eine dieser aus Vietnam zurückgeholten Maschinen wird wieder aufgearbeitet und auf der Bergstrecke zum Einsatz kommen. Sie

wird dazumal die stärkste Zahnradlok Europas sein. Auch sie stellt erhaltenswertes Kulturgut dar.

Damit Maschinen aufgearbeitet, Gleisanlagen und Kunstbauten erstellt und unterhalten und während 70 Tagen gefahren werden kann, braucht es nicht nur unzählige Frondienststunden, sondern auch viel Geld. Die 3 Millionen Franken-Spende für «Gletsch-Oberwald» wird ausserordentlich geschätzt. Doch ist damit der Finanzbedarf noch längst nicht gedeckt. Allein die zwingend nötige Remise in Realp wird eine grosse Summe verschlingen.

Peter Bernhard dankte allen, die für die

DFB auf der Strecke, in Fahrdienst, Planung, Administration und Werkstätten Frondienst leisten, und allen, die mit Natural- und Geldspenden den Betrieb ermöglichen. Sein Dank galt auch allen Festbesuchern, die mit ihrer Anwesenheit Interesse an der DFB bekundeten. Er schloss mit dem Hinweis: «Ab Ende Juni wird wieder gefahren!»

### Beiträge aus Aarau und Berlin-Brandenburg

Werner Beer, Leiter der Wagenwerkstatt Aarau, freute sich, dass der Wagen BD 2502 rechtzeitig fertiggestellt und in Chur präsentiert werden konnte. Der Wagen sei 1914 von der SIG Neuhausen für die BFD gebaut worden. Nach einer wechselvollen Geschichte kam er zur DFB und wurde in Chur und Aarau in rund 6000 Stunden aufgearbeitet. Dabei wurde der Wagenkasten erneuert. Nach dem Kurzbesuch in Chur werde der Wagen, der gar nicht erst vom Tiefgänger abgeladen wurde, direkt nach Realp überführt. Wie Beer bemerkte, hätte die Aufarbeitung des Fahrzeugs in Aarau dank eingespieltem Team und grosszügigen Sponsoren zu einem guten Ende gebracht werden können. Wagenwerkstatt und VFB-Sektion Aargau gratulieren den Churer Kollegen zur FO 4. Der Dampflokomotive wie dem Wagen sei allzeit gute Fahrt gewünscht.

Als letzter Redner hatte Axel Schiele einen kurzen aber höchst willkommenen Beitrag zu leisten. Er berichtete, dass die VFB-Sektion Berlin-Brandenburg den Erlös der 13. Modellbautage auf 3000 Franken aufgerundet hat und nun der Lok-Werkstatt Chur spendet. Peter Bernhard nahm den Zustupf dankbar entgegen.

### Der festliche Rahmen

An den beiden Besuchstagen, 10./11. Juni, präsentierte sich die Werkstatt in besonderem Glanz. Über den «Star», die Lok FO 4, war im vorletzten Heft viel berichtet worden. Jetzt musste man sie einfach bewundern, wie sie blitzblank, mit glänzenden Armaturen und mit Blumen geschmückt auf ihren eigenen Rädern stand. Im Vorfeld der Halle präsentierte sich der BD 2502 ebenso vorteilhaft. Mit grossem



BD 2502: Drittklasswagen erstklassig aufgearbeitet.  
BD 2502 : voiture de troisième classe reconstruite magistralement.



Nachwuchs braucht die DFB! – La relève se presse au portillon du DFB.



Die FO 4 ist der Star kleiner und grosser Fotografen.  
La FO 4 est la star des grands et petits photographes.



Werkstattleiter unter sich: Jakob Knöpfel und Werner Beer.  
Les chefs d'atelier entre eux : Jakob Knöpfel et Werner Beer.

Interesse nahmen die Besucherinnen und Besucher auch die HG 4/4 in Augenschein. Die Ausstellung wichtiger Komponenten, die Bilderschaufenster und der Werkzeugmaschinenpark zogen die Leute

ebenso an. Im Vorbereich der Halle bot Furka-Wirt Hannes Hoffelner mit seinem Team den grossen Völkerscharen Speis und Trank, derweil im Gourmet-Bereich der Halle Kurt Aeberli und seine Leute

«Haute Cuisine» zelebrierten. Schliesslich seien Filmvorführung und Souvenirstand nicht vergessen, die den Leuten flüchtige und bleibende Eindrücke von der DFB vermittelten.

## Stiftung Furka-Bergstrecke

# Das Spendenbarometer

Die Stiftung Furka-Bergstrecke hat die Aufgabe, die finanziellen Mittel für die noch anstehenden grossen Vorhaben der DFB AG in den Bereichen Wiederaufbau und Instandhaltung sowie Erneuerung der Anlagen und Mobilien bereitzustellen.

Die Mittelbeschaffung erfolgt über Spenden von Mäzenen, Sponsoren und über breit gestreute Spendenaufrufe für konkrete Projekte. Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter. Damit ist sie insbesondere attraktiv für Spendende, die ihren Beitrag steuerbefreit in das Stiftungsvermögen und damit in das Kulturgut unserer Bahn einbringen wollen. Das Stiftungsvermögen ist bis Ende August 2006 auf rund CHF 3'560'000 angewachsen:

- Der grösste zweckbestimmte Beitrag von CHF 3 Mio stammt vom Mäzen Hansjörg Wyss, mit dem der Wiederaufbau der Strecke Gletsch-Oberwald vollumfänglich finanziert ist.

- Rund CHF 145'000 hat der 1000erClub zur Finanzierung einer HG 4/4 eingebracht – diese Mittel werden durch die Stiftung verwaltet. Der 1000erClub ist damit auf 125 Mitglieder angewachsen.
- Über die Kooperationsvereinbarung mit der Sektion Rhein-Main, die für die Stiftung die Funktion einer «Spendenstelle Deutschland» übernommen hat, sind für den Bau der Remise Realp Spendengelder in Höhe von CHF 19'000 eingegangen. Spenden, die über diesen Weg in die Stiftung fliessen, sind auch für deutsche Spender steuerbefreit.
- Die Stiftung hat zwei Spendenaufrufe erlassen: Der Spendenaufruf 2005/2006 für alle grösseren Bauvorhaben und die Aktion «Kohle für Dampf» für die Finanzierung des dringend benötigten Erweiterungsbaus der Remise/Werkstätte Realp; die DFB AG plant, dieses Bauvorhaben ab 2007 zu erstellen. Über diese Spendenaktionen sind rund

CHF 400'000 in das Stiftungsvermögen eingegangen.

Die Finanzierung der für die Wiederinbetriebnahme der ganzen Bergstrecke noch geplanten, grossen Projekte erfordert noch weitere Mittel im Umfang von rund CHF 4.5 Mio.

Der Stiftungsrat dankt allen Spendern und Spenderinnen für ihre Beiträge, die die Stiftung zweckbestimmt für die Finanzierung von Projekten der DFB AG einsetzen wird. Ebenso dankt er den Partnerorganisationen DFB AG und VFB für die einvernehmliche und fruchtbare Zusammenarbeit zum Wohle der Bergstrecke!

Für den Stiftungsrat:  
Peter Schwaller, Präsident

## Jahresabschlussfest

der ständig Mitarbeitenden  
der DFB AG:

**21. Oktober 2006,**

**10.40 Uhr, in Bauma.**

Weitere Informationen folgen.



## Mitteilung des Geschäftsleiters

# Geglückter Saison-Start

*Mit «Volldampf», das heisst 3-Zugbetrieb, durften wir am 26. Juni in die Saison 2006 einsteigen.*

Der Marketingabteilung war es in Zusammenarbeit mit der VFB Sektion Gotthard gelungen, dem Verband Schweizerischer Schreinermeister und Möbelfabrikanten die Delegiertenversammlung mit zu organisieren und ihnen eine Dampf-Fahrt mit über 400 Teilnehmern auf unserer Strecke schmackhaft zu machen.

Sehr erfreulich war natürlich, dass wir die Saison gleich aus dem neuen, beinahe fertig gestellten Bahnhofgebäude angehen durften. Die hellen Räumlichkeiten, wie Billett-Schalter, der attraktive Souvenirladen sowie das Betriebsbüro wirken sehr einladend.

### Strecke und Rollmaterial fit

Die Strecke befand sich dank intensiver Fronarbeit in bestem Zustand und auch die Dampflok glänzten, als kämen sie direkt aus der Fabrikation. Einmal mehr gilt hier mein aufrichtigster Dank an alle frei-



*Der Geschäftsleiter im Bau-Einsatz  
Le chef d'entreprise lors d'un engagement de travail.*

willigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die während den langen Wintermonaten unverdrossen an unserm Kulturgut arbeiten und keine Mühe scheuen, auch bei widrigsten Wetterverhältnissen den Weg nach Realp unter die Füsse zu nehmen.

### Spatenstich und Baubeginn

Nach dem gelungenen Saisonauftakt erfolgte gleich ein weiterer Höhepunkt, der Spatenstich am 27. Juni zur offiziellen Eröffnung der Bautätigkeiten Gletsch – Oberwald. Mit diesem letzten Teilstück, das wir hoffen, im Laufe des Jahres 2008 beendet zu haben, wird wieder die Befahrung der ganzen ursprünglichen «Glacier Express»-Linie möglich sein. Zudem kann damit auch den Furka Dampfbahn Pionieren Rechnung getragen und ihr Traum von der Verbindung Realp–Oberwald erfüllt werden.

### Lok FO 4 in Realp

Am 18. Juli herrschte frühmorgens rege Tätigkeit um die Remise Realp. Etwas verspätet, bedingt durch den Felssturz an der Gotthardstrasse, traf die lang ersehnte HG 3/4, FO 4 aus Chur ein. Mit viel Sorgfalt wurde die auf Vollglanz polierte Dampflok vom Strassentransporter auf die Schiene verschoben und somit in die Dampflokflotte Realp integriert. Es folgen nun noch Probefahrten, kleinere Anpassungen und dann die Abnahme durch das BAV (Bundesamt für Verkehr). Der regelmässige Einsatz der FO 4 ist auf die Saison 2007 vorgesehen. Sicher werden wir dieses Ereignis zusammen mit der Einweihung des Bahnhofes Realp noch gebührend feiern und damit die vielen, freiwilligen Arbeitsstunden sowie Spenden würdigen.

### Reisewetter

Die heissen Wassertage im Juli haben viele Touristen bewogen, das etwas kühlere Berggebiet aufzusuchen. Erfreulicherwei-

se konnten auch wir davon profitieren und damit die Fahrgastzahlen des Vorjahres überbieten. Es bleibt nur zu hoffen, dass sich der Wettereinbruch im August nicht allzu negativ auf unser attraktives Angebot auswirkt.

### Traktionsfahrzeuge

Ein Besuch in der Remise Realp beweist vorerst die prekären Platzverhältnisse. An allen vier Dampflok müssen immer noch Unterhalts-Tätigkeiten ausgeübt werden. Die Verschiebung einer Dampflok in geeignete Lokaltäten im Unterland wird geprüft, um während den Wintermonaten die anstehenden, dringenden, raumfordernden Revisionsarbeiten ausführen zu können.

Bei den Dieseltraktionsfahrzeugen fällt vor allem der Tmh 985 auf. Intensiv wird an diesem Fahrzeug gearbeitet damit es für die Bautätigkeiten Gletsch–Oberwald eingesetzt werden kann. Die Dieselcrew ist überzeugt, dass das Fahrzeug noch in dieser Saison fahrbereit sein wird.

### Bau

Wie eingangs erwähnt, ist der Bahnhof Realp bereits in vollem Betrieb. Die Gestaltung der Fassade, Umgebungsarbeiten, kleinere Anpassungen innen sowie Beschriftung werden noch vorgenommen.

Neben den unabdingbaren Unterhaltsarbeiten an der bestehenden Strecke Realp–Gletsch wird bereits intensiv zwischen Gletsch und Oberwald gearbeitet. So gilt es den ganzen Schotterbelag zu erneuern, Brücken und Tunnel zu sanieren, den Strassenübergang Gletsch zu verbessern und das allerletzte Teilstück bis Oberwald wieder in Stand zu stellen.

Die Planung für die Überfahrt der Kantonsstrasse in Oberwald ist in vollem Gange und die Erschliessung des Bahnhofes Oberwald wird in enger Zusammenarbeit mit der MGB evaluiert.

Die vielen Freiwilligenstunden, die an diesem Teilstück nötig sind, bedingen auch gewisse, logistische Anpassungen. Wir haben deshalb vorgesehen, im «Blauen Haus» eine Teilsanierung vorzunehmen, das heisst Unterkunft und Verpflegungs-



FO 4 auf dem Transport von Chur nach Realp  
FO 4 lors du transport de Coire à Realp.

(Foto: Kurt Baasch)

möglichkeiten zu verbessern ohne ein mögliches, zukünftiges Nutzungskonzept zu beeinflussen.

Neben all den erwähnten, zeitaufwändigen Tätigkeiten warten wir auf die Baubewilligung für den Remisenausbau Realp und sind immer noch auf der Suche nach wintersicheren Unterstellmöglichkeiten für unsere Personenwagen.

### Verschiedenes

Im organisatorischen Bereich wird das Rechnungswesen neu von der Treuhandfirma Martin Alther geführt. Ich möchte an dieser Stelle Albert Gasser, der aus der Geschäftsleitung austritt, für seine Tätigkeiten im Finanzbereich danken.

Die Marketingabteilung sucht immer neue Wege, um Erlebnisse rund um die Dampfbahn anzubieten und damit unsere Fahrgastzahlen zu erhöhen und die entsprechenden Erträge zu steigern. In Gletsch wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern ein attraktiver Info-Point geschaffen, der die Geschichte der Dampfbahn illustriert und auf verschiedene, touristische Attraktivitäten in der Umgebung hinweist. In Bearbeitung ist auch unser Internetauftritt.

Nach wie vor bereitet uns der Nachwuchs, vor allem beim Lokpersonal, Sorgen.

Dank der Bereitwilligkeit und der Flexibilität der bestehenden Lokführer konnte der geplante Betrieb aufrechterhalten und nur Abstriche bei Doppelführungen gemacht werden. Für diesen Einsatz gebührt ihnen ein ganz spezieller Dank. Grosse Anstrengungen werden unternommen, um den Bestand bald möglichst zu erhöhen.

Bald schon gehört auch die Saison 2006 wieder der Vergangenheit an. Die doch relativ kurze Fahrsaison steht in keinem Vergleich zum Aufwand, der getrieben werden muss. Ich möchte deshalb einmal mehr darauf hinweisen, wie wichtig der Einsatz aller freiwilliger Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ist, aber auch wie nötig es ist, Geschichte und Werdegang der Dampfbahn mit allen Nebenerscheinungen (Schneeräumung, Unterhalt an Infrastruktur und Fahrzeugen, Pioniergeist, Betrieb, Marketing und Administration) immer wieder unsern Fahrgästen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Dank für unsern Einsatz ist die Freude, zufriedene Fahrgäste über die Furka dampfen zu lassen, um in der heutigen, schnelllebigen Zeit ein ausserordentliches Kulturgut zu unterhalten und zu betreiben, das auch der Nachwelt erhalten bleibt.

Peter Bernhard

Melodie: Mir fahred mit der SBB

## DFB-Furkalied

Mir fahred mit dr DE EF BE  
wie früehner scho mit Kohle.  
Mir wänd drum no dr Gletscher gseh  
mir lönd eus nit versohle.  
Durchs Furka-Loch da gsesch nüt meh  
vo Realp bis Oberwald.  
Da hilft nur no en Grossmäzen  
mir hoffed, de chunt bald.

Au Du bisch doch en Furka-Fän  
mit Lieb und Seel derby.

Jetzt hämmer au e Stiftig no  
di Spend isch hüt stüürfry.  
Doch das allei gnüegt no nit  
es brucht halt eifach meh.  
En Spenderääge bsunderer Art  
wenn Oberwald wilsch gseh.

Mir lönd nit lugg a eusem Ziel  
S Glück stoht scho vor dr Tür  
Dr Spatestich isch au scho ta  
für Oberwald e Kür.

Mir danket eusem Grossmäzen  
dr Wunsch wird jetzt zur Thes(e).  
Nur DE EF BE Gletsch-Oberwald  
bringt eus di ächt Synthes(e).

Au älter werde tuet nit weh  
das wirsch du sälber gseh.  
Trink Tag für Tag des Gläsli Wy  
und dänk ad DE EF BE.  
Drum stosse mir jetzt alli a  
mir Froni wie au Spender  
und brichted vo der DE EF BE  
in alli Herreländer.

Hellmut Kuhlmann

## Ausblick des Vereins San Gottardo

# Attraktivität für zentrale Alpenregion

*AIROLO (fi) – Der Verein San Gottardo, dem auch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke als Mitglied angehört, verfolgt die Vision und das Ziel, den Grossraum Gotthard – Surselva – Ursern – Goms – Alto Ticino als attraktiven Lebensraum in der zentralen Alpenregion der Schweiz zu erhalten und zu verbessern.*

Im jüngst erschienenen Jahresbericht des Vorstandes, der die Unterschriften von Peter Schwaller und Jean Odermatt trägt, werden die Ziele und Aktivitäten des Vereins zusammengefasst. Unter der Marke San Gottardo sollen vorhandene und neue touristische Angebote der Region ein prägnantes, unverwechselbares Gesicht geben.

### Verzetteltes zusammenführen

Rund um den Gotthard gibt es zahlreiche einzigartige Angebote: vom Gletscher zur Passstrasse, von der Festung zur Dampfbahn, vom Kulturevent zum Trekking auf Alpwegen. Es ist eine Erlebnislandschaft von besonderer Güte. Heute sind die Angebote noch verzettelt. Eine kantonsübergreifende Koordination fehlt. Der Verein San Gottardo sieht seine Rolle darin, die vorhandenen Initiativen nach innen zu koordinieren und nach aussen hin zu einer einheitlichen Marketing-Plattform zusammenzuführen. Dadurch kann auf dem na-

tionalen und globalen Markt eine nachhaltige Präsenz erreicht werden. Mit einer politisch abgestützten aber unternehmerisch tätigen Marketing-Organisation will der Verein die Koordination übernehmen, Dienstleistungen anbieten, Synergien bilden und ausnützen und neue Produkte entwickeln. Er hat das Ziel, diesem Raum mit dem klang- und bedeutungsvollen Namen San Gottardo über Produkte und Dienstleistungen ein prägnantes, unverwechselbares Gesicht zu geben. Der Gast soll San Gottardo mit seinen Regionen, Themen und Geschichten als Gesamtheit erfassen und erleben können.

### Politische Autorität gesucht

Für Vorstand und Verein war es 2005 schwierig, unter den gegebenen finanziellen und strukturellen Verhältnissen den ersten Schritt zur Umsetzung der Idee San Gottardo zu finden. Nach aussen hin sichtbar ist der neu geschaffene Flyer. Im Sommer 2006 sind auf der Gotthard-Passhöhe und in Gletsch Info-Points geschaffen worden, welche alle Projekte der Region der Kundschaft übersichtlich und verständlich nahe bringen. Weitere Info-Points in anderen Gotthard-Regionen sollen folgen. Die Verantwortlichen sind überzeugt, dass der Aufbau einer Marke über eine kleine Organisation im Kern der Region, nämlich auf der Gotthard-Passhöhe,

richtig ist. Sie wird getragen durch wichtige Leistungserbringer und dürfte sich sukzessive auf den ganzen Gotthard-Raum ausdehnen. Was nach wie vor fehlt, ist eine politische Autorität, die das Unternehmen über die vier beteiligten Kantone hinweg nachhaltig unterstützt.

Der Vorstand hofft, die Marke «San Gottardo» in absehbarer Zeit im Markt etablieren zu können. Obschon Idee und Projekt weite Kreise überzeugen, gilt es noch einige finanzielle und organisatorische Hürden zu überwinden. Vorstand und Projektteam danken allen Beteiligten, den Geldgebern von Bund und Kantonen und den Mitgliedern des Vereins.

### Zum Gedenken

## Heinz Scherer gestorben

Am 6. August 2006 ist Heinz im Alter von 58 Jahren unerwartet gestorben. Heinz war bei unserer Bahn ein sehr geschätzter, engagierter und frohmütiger Zugbegleiter, Schaltermitarbeiter und in den letzten Jahren Protokollführer in unserem Verwaltungsrat. Schon seit etwa zwei Jahren machte Heinz – zum Glück erfolgreich verlaufene – Krebsbehandlungen durch. Noch vor drei Wochen kündigte mir Heinz einen weiteren kurz bevorstehenden Spitalaufenthalt an und war voller Hoffnung, dass es den Ärzten neu gelingen werde, die Krankheit in den Griff zu bekommen. Er freute sich über seinen neuen Dienstausweis und auf eine baldige Reise mit einem unserer Züge über den Furkapass. Nun aber hat er eine andere – seine letzte – Reise angetreten. Wir wollen ihn dabei in Gedanken still begleiten. Der Abschiedsgottesdienst und die anschliessende Urnenbeisetzung fand am 11. August in Ennetbaden statt. Wir wünsche seiner Gattin und den Angehörigen viel Kraft für die schwere Zeit.

*Peter Schwarzenbach, Leiter Personal*

**Der Verwaltungsrat der DFB AG sucht**

## Protokollführer/Protokollführerin

Wer hat Zeit und Interesse eine anspruchsvolle und diskrete Aufgabe in seiner Freizeit zu übernehmen? Der Verwaltungsrat tagt etwa sechs- bis siebenmal jährlich. Gern erwarte ich einen entsprechenden Anruf. Peter Schwarzenbach, Personalchef, Raad, 8498 Gibswil, Telefon/Fax 055 246 36 15. Mail: [dfb-personal@fu-be.ch](mailto:dfb-personal@fu-be.ch)



DFB-Geste zu Gunsten Benachteiligter

## Erfolgreicher «Dampftag für Behinderte»

*REALP (fi) – 24 Behinderte aus verschiedenen Landesteilen haben am 26. Juli zusammen mit zwölf Betreuenden auf der Furka-Bergstrecke einen unvergesslichen Dampftag erlebt. Die Aktion wurde von «Denk an mich» unterstützt.*

24 Behinderte im Alter von 20 bis 45 Jahren waren mit der MGB vom Feriendorf bei Fiesch nach Realp gereist. Auf dem Bahnhof MGB wurden sie von Silvia und Paul Güdel sowie vom «Denk an mich»-Gründerpaar Jeannette und Martin Plattner empfangen. Paul Güdel begrüßte die Gäste im Namen der DFB und erklärte mit einfachen Worten Rollmaterial und Strecke. Er wies auf die geografischen und klimatischen Besonderheiten hin. Danach wanderte die Gruppe gemütlich zum Bahnhof DFB, wo am Kiosk noch kleine Einkäufe getätigt werden konnten. Mit einiger Ungeduld wurde im reservierten Wagen die Abfahrt erwartet. Endlich machten Martin Horath und Stefan Langenberger der Lok 9 gehörig Dampf. Die Passagiere wurden von Zugchef Ruedi Burri, bestens unterstützt durch Karlheinz Wirz, betreut und informiert. Nach dem obligaten Halt in Tiefenbach wurde die Station Furka erreicht. Hier waren Hannes Hoffelner und die ganze Mannschaft des Berghauses für den Ansturm gewappnet.

Nach der 20 Minuten-Fahrtunterbrechung ging es weiter nach Gletsch, wo auf der Station das Manöver besichtigt und alsdann das «Glacier du Rhône» angesteuert wurde. Hier bekamen die Gäste rasch und gut Essen und Getränke serviert. Danach konnte im – wiederum voll besetzten Zug – die Rückfahrt angetreten werden. Die Behinderten wurden zum MGB-Bahnhof begleitet und am Zug verabschiedet. Der von Silvia Güdel organisierte Anlass verlief pannen- und unfallfrei. Die behinderten Gäste, denen kaum Kommentare zu ent-

locken waren, liessen auf ihre Weise Freude und Zufriedenheit erkennen.

### «Denk an mich» als Partner

Die Billettkosten sind von der DFB für die Behinderten ganz und für die Betreuenden zur Hälfte übernommen worden. Die restlichen Fahrtkosten und die Verpflegung wurden von «Denk an mich» aufgebracht. «Denk an mich» hat ausserdem für die Massnahmen zur Rollstuhlgängigkeit auf der Station Oberwald einen namhaften Beitrag zugesichert. Die Stiftung «Denk an mich» unterstützt Ferienlager und Freizeitaktivitäten von Behinderten. Die eng mit Radio DRS zusammen arbeitende Stiftung war von Jeannette und Martin Plattner gegründet worden. Sie hat ein jährliches Spenden-Volumen von rund 2 Millionen Franken und richtet – bei schlanker Administration – Leistungen in nahezu der selben Höhe aus.

Die Behinderten, die in Genuss des Dampftages gekommen waren, stammten aus verschiedenen Landesgegenden und genossen ein Ferienlager von «insieme». «insieme» ist eine Selbsthilfeorgani-

sation von Eltern geistig Behinderter. Sie wurde 1960 gegründet und zählt mittlerweile etwa 9000 Mitglieder, die in Regionalgruppen organisiert sind.

### Solidarität und Publizität

Die Dampfbahn hat an diesem Tag Solidarität mit Menschen bewiesen, die eher auf der Schattenseite des Lebens stehen und sich mit deren Angehörigen und Betreuenden verbunden. Die Freude der Teilnehmenden wäre dafür Lohn genug. Dank der Verbindung von «Denk an mich» und Schweizer Radio können jedoch Interviews mit unmittelbar an der Aktion Beteiligten, sowie mit weiteren DFB- und VFB-Leuten ausgestrahlt und gar eine CD produziert werden.



*Vergnügliche Fahrt auf der Bergstrecke. Course joyeuse sur le Ligne sommitale.*



*Paul Güdel begrüsst, Martin Plattner macht Tonaufnahmen. Paul Güdel souhaite la bienvenue, Martin Plattner fait des prises de son.*

Winterliche Instandsetzung abgeschlossen

## Schiebediensttraktor Tm 506 revidiert

*REALP – In aller Stille wurde der Tm 506 über den Winter revidiert. Hier eine kurze Nachlese, was gemacht wurde.*

Der Tm 506, fast allen Fahrgästen der Dampfbahn als Schiebediensttraktor bekannt, ist das am häufigsten benötigte Dieselfahrzeug der DFB und muss während der Betriebssaison ohne grosse Störungen laufen. Leider hat der Dieselmotor in der letzten Saison auffällige Verschleisserscheinungen gezeigt, eine gründliche Revision war unumgänglich. Im Rahmen der Umbau- und Revisionsarbeiten des Tm 506 führte die Dieselcrew folgende Arbeiten durch:

- Ersatz des alten Dieselmotors Saurer CT 1 D
- Kompletter Neuanstrich
- Umbau der Ladebrücke
- Diverse mechanische Kleinarbeiten

Da in der Remise Realp aufgrund des Umbaus des Tmh 985 kein Platz vorhanden war, musste ein anderer Standort gesucht werden. Adolf Odermatt wurde in der Nähe seines Wohnortes Stans fündig: bei der Firma Gut Transporte konnte zu sehr günstigen Bedingungen ein Einstellplatz gemietet werden.

Am 8. Oktober 2005 wurde der Traktor mittels LKW von Realp nach Stans überführt. Bereits wenige Tage später begann Dölf mit dem Ausbau des alten Motors. Aufgrund des schlechten Zustands wurde beschlossen, auf eine aufwändige und entsprechend teure Motorenrevision zu verzichten und stattdessen einen geeigneten Occasionsmotor einzusetzen. Unser Saurer-Spezialist Marcus Levy hat seine Kontakte spielen lassen und wurde in einem Hinterhof fündig: zwei kostengünstige Saurermotoren C 615 D konnten erworben werden, um aus diesen einen guten Ersatzmotor zusammenzustellen.

Dieser Motorentyp ist bereits in den beiden Tmh eingebaut, dort allerdings mit

mechanischem Ladegebläse. So konnte die Anzahl verschiedenartiger Dieselmotoren bei der DFB reduziert und damit die Ersatzteilbevorratung vereinfacht werden. Und dass der Tm 506 damit auch noch 20 PS mehr hat als vorher, ist auch nicht schlecht. Somit sind bei den DFB-Dieseltaktoren folgende Motoren eingesetzt:

- Saurer C 615 DLm Tmh 985/986
- Saurer C 615 D Tm 506
- Saurer C 415 D Tm 91/92

Dass der Tm 506 jetzt über einen fast neuwertigen Motor verfügt, verdankt die DFB der Firma Altherr in Nesslau, die für ihr grosses Saurer-Knowhow bekannt ist und aus den beiden Motoren aus dem Hinterhof und dem alten CT1D in Fronarbeit(!) den nun eingesetzten Motor zusammengebaut hat. Nach dem Test auf dem Prüfstand wurde der neuwertige Motor nach Stans geliefert. Umbau und Lieferung sind dabei in Rekordzeit erfolgt.

Um den Einbau des neuen Motors zu er-

möglichen mussten mehrere mechanische Anpassungen vorgenommen werden. Nach dem Abschluss der restlichen Revisionen und der Neulackierung, bei der unter Leitung von Adolf Odermatt auch der Rest seiner Familie mitgewirkt hat, konnte der Traktor am 10. Juni zurück nach Realp überführt werden. Er wurde noch am gleichen Tag nach Muttbach überstellt, um dort erste Bauzugeinsätze zu leisten. Seither läuft der Tm 506 zur Freude aller Traktorführer ohne Probleme. An dieser Stelle möchten wir uns bei den folgenden Firmen für ihre grosszügige Unterstützung bedanken:

- Fa. Altherr, Nesslau  
Aufarbeitung Dieselmotor
- Fa. Gut Transporte, Stans Einstellplatz,  
Transporte Tm 506
- Fa. Lehnherr Transporte, Uetikon

Mit dem Tm 506 steht uns für den Verkehr im Bereich des Furka-Scheiteltunnels ein sicheres und zuverlässiges Fahrzeug zur Verfügung. Es verfügt über moderne Überwachungs- und Sicherheitsausrüstungen sowie über zeitgemässe Elektro- und Pneumatikausrüstung. Nach der erfolgten Revision hoffen wir, dass er wieder lang sorgenfrei fährt.

*Wolfgang Kling und Jürg Bolliger*



*Adolf Odermatt vor dem Schiebetraktör Tm 506.  
Adolf Odermatt devant le tracteur Tm 506.*

Zuger Messe, 21. bis 29. Oktober 2006

## Gruppe R12 präsentiert sich

*Nach dem erfolgreichen Auftritt vom Mai 2004 im Mythen-Center Schwyz hat die Gruppe R12 die Möglichkeit, sich an der diesjährigen Zuger Messe vorzustellen.*

Die Zuger Messe findet vom 21. bis 29. Oktober auf dem Messegelände in Zug statt. Auf 40'000 Quadratmeter Gelände, aufgeteilt in 17 Sektoren und mit ungefähr 450 Ausstellern ist die Zuger Messe die wichtigste Gewerbeausstellung des Kan-

tons und es werden etwa 80'000 Besucher erwartet.

Die Gruppe R12 organisiert eine Sonderausstellung zum Thema «Dampfgeschichte(n)» auf einer Aussenfläche von rund 400 Quadratmetern und in einem Zelt (etwa 100 Quadratmeter). Im Aussengelände sind die Dampfwaize John Fowler von 1901 und das Locomobil von 1876 täglich in Betrieb. Mit einer der beiden Maschinen wird eine Seitengattersäge angetrieben,

mit welcher Balken und Bretter hergestellt werden.

Im Zelt werden Dampfgeschichte und Dampfgeschichten in Text, Bild und mit Modellen dargestellt. Als weitere Schwerpunkte präsentieren sich die Gruppe R12, die Dampfbahn Furka-Bergstrecke und die Rigi Bahnen. Verhandlungen mit zusätzlichen interessanten Dampfpartnern sind noch in Abklärung. Wenn alles klappt, wird sich auch ein Originalobjekt der Furka Bergstrecke auf dem Areal befinden!

Die Gruppe R12 freut sich auf Ihren Besuch. Die genauen Öffnungszeiten finden Sie auf der Homepage [www.zugermesse.ch](http://www.zugermesse.ch) oder in den lokalen Medien.

*Martin Horath*

### Sinnvolle Erwerbung

## Der neue Gelbe

*REALP – Wer wieder einmal einen Rundgang bei der DFB gemacht hat wird vielleicht einem unbekanntem Dieselgefährt begegnet sein.*

Es gibt Gelegenheiten, die muss man einfach nutzen, schnell und sofort. So hat es sich auf wundersame Weise ergeben, dass seit Mitte Mai der Tm 91 der RhB ohne grossen Aufruhr an die DFB übergegangen ist. Und das alles zu einem sehr akzeptablen Preis.

Bevor die Fragen kommen hier die Antwort: ja, es war notwendig. Fakt ist, dass der im Rangierdienst in Realp eingesetzte Tm 68 ein Leichtgewicht ist und daher eine geringe Zugkraft und noch viel schlimmer, eine sehr geringe Bremsleistung hat. Auch antriebstechnisch ist dieses Fahrzeug nicht mehr auf einem technisch akzeptablen Stand, muss doch zum Fahrtrichtungswechsel jedes Mal der Motor abgestellt werden.

### Die technische Ausstattung

Der Tm 91 der RhB kommt da wie gerufen, löst er doch mehrere Probleme auf einen Schlag. Und das, obwohl die techni-



*Die Traktoren Tm 91 und Tm 68 in Realp – Les tracteurs Tm 91 et Tm 68 à Realp.*

sche Ausstattung dieses Gefährts auch eher spartanisch ist, verfügt es doch neben Motor und Getriebe über keine weiteren Einrichtungen. Die elektrische Anlage ist auf Batterie, Anlasser, Alternator und Beleuchtung beschränkt und die Vakuumschläuche stellen nur eine Durchgangsleitung dar. Vakuumpumpe und Druckluftkompressor – Fehlanzeige! Die mechanische Bremse wird über Wurfhebel ähnlich den Weichengewichten betätigt und verlangt vom Traktorführer echte Muskelarbeit.

Doch es gibt auch einige technische Einrichtungen, die den Tm 91 für den Rangierbetrieb sehr interessant machen. Der

Dieselmotor, ein Saurer C415 D mit 48kW Leistung stammt aus der gleichen Baureihe wie die Motoren des Tm 506 und Tmh 985 / 986, einfach nur mit vier Zylindern. Das vereinfacht die Instandhaltung und Ersatzteilbevorratung wesentlich. Der Motor treibt über einen hydrostatischen Antrieb und ein Schaltgetriebe zur Wahl von Strecken- oder Rangiergang über Rollenketten beide Achsen an. Im Rangiergang steht die volle Zugkraft bei niedrigen Geschwindigkeiten zur Verfügung, während im Streckengang die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit von 40 km/h bei kleiner Zugkraft erreicht werden kann.



Wie beim Tmh 985 war das hydrostatische Getriebe zum Zeitpunkt der Inbetriebsetzung 1959 neuartig und ermöglicht eine sehr einfache Bedienung. Man kann mit diesem Getriebe stufenlos anfahren, im Leerlauf rollen oder verschleissfrei bremsen – und das alles in beide Fahrrichtungen mit nur einem Handrad ohne irgend etwas umschalten zu müssen – ausser vielleicht die Dienstbeleuchtung. Damit eignet sich der Traktor hervorragend für Depotmanöver, die häufig genug vorkommen und mit diesem Fahrzeug dank der einfachen Bedienung auch durch die auf Dieselfahrzeugen weniger geübten Dampflokmführer selbst durchgeführt werden können. Gleichzeitig ist genug Zugkraft am Rad vorhanden um grössere Rangierleistungen im Bahnhof Realp durchzuführen oder Bauzüge bis zur Zahnstangeneinfahrt bespannen zu können. Bei grossen Lasten und schlechter Adhäsion wirkt sich dabei die bereits eingebaute Sandereinrichtung positiv aus.

#### Der Einsatzbereich

Mit dem Tm 91 hat die DFB einen mehr als vollwertigen Ersatz für den kränkenden Tm 68, über dessen Zukunft noch Unklarheit herrscht. Er ist mit einer Länge über Puffer von 5 Meter zwar deutlich länger und mit 10 Tonnen Dienstgewicht auch schwerer, passt aber gut in die Sammlung von Aebi-Traktoren der Dieselcrew und überzeugt auch sonst durch robuste Einfachheit. Neben dem Tm 91 wird der noch bei der RhB in Betrieb stehende baugleiche Tm 92 bei Gelegenheit auch an die DFB übergehen und als Pendant zu seinem Kollegen in Realp die nach der Streckenöffnung Gletsch–Oberwald häufiger anfallenden Rangieraufgaben in Gletsch übernehmen. Damit ist der Bedarf an Adhäsions-Rangierfahrzeugen langfristig gedeckt, es wird keine DFB-Stationstraktoren in Oberwald oder Tiefenbach geben. Entgegen allen Befürchtungen wird der Tm 91 fast so bleiben, wie er ist. Das Gelb bleibt gelb, die Wurfhebelbremse wird es auch in ferner Zukunft noch geben und er wird sicher nie zahnstangentauglich. Einzig der Einbau einer Vakuumbremse ist als Option angedacht, um die Sicherheit beim

Rangieren zu erhöhen. Daneben werden Signalhorn und Dienstbeleuchtung noch Änderungen erfahren.

Nicht verheimlicht werden soll, dass der Dieselmotor ein paar Leiden hat. Die mangelnde Kompression erschwert den Startvorgang bei kaltem Motor erheblich und sorgt im Vollastbereich für eine unsaubere Verbrennung und damit geringere Leistung als möglich. Auch die Abgase erinnern eher an eine Dampflokm. Deshalb ist vorgesehen, den Dieselmotor im kommenden Winter auszubauen und ihn ent-

weder revidieren zu lassen oder einen Neuen zu finden.

Inzwischen hat sich der Tm 91 trotz Motorproblemen weitgehend bewährt, es konnten bereits grössere Rangiermanöver auch im Bahnhof Realp MGB durchgeführt werden, die mit dem Tm 68 nicht möglich gewesen wären. Besonders erfreulich ist jedoch, dass dieses Fahrzeug bereits jetzt unter den Dampflokmführern einige grosse Fans hat, die neuerdings sehr gerne Manöver selbst ausführen.

Wolfgang Kling

#### Neuzugang im DFB-Wagenpark

## X 2914 – unser neuer Bierwagen

*Der einzige Neuzugang im Wagenpark der DFB in dieser Saison ist der X 2914, der am 24. Juli 2006 in Gletsch angekommen ist. Dieser Wagen hat eine ganz spezielle Geschichte, welche hier erläutert werden soll.*

Nach dem Zweiten Weltkrieg verloren viele Bahnen in der Schweiz den Grossteil ihres Güterverkehrs an die Strasse. Immer mehr Güter wurden mit Lastwagen transportiert, die Bahnen konnten mit ihrer schwerfälligen Struktur dieser Konkurrenz nichts mehr länger entgegenhalten.

#### Gütertransporte für Talsperren

Viele Bergbahnen erlebten jedoch gerade in den Fünfzigerjahren einen regelrechten Boom im Gütertransport. Der Grund hierfür ist einfach zu finden: In praktisch jedem Alpental baute man damals eine Talsperre, um einen künstlichen See zur Gewinnung von elektrischem Strom zu stauen. Um alle benötigten Baumaterialien in diese abgelegenen Täler zu bringen, stand damals nur der Transport via Schiene zur Verfügung. Profitiert hat damals jede der bekannten Bahnen: Die RhB brachte Güter zum Bau der Stauseen am Bernina, im Hinterrhein und Valsertal (z.B. Zervreila-

see), die Furka-Oberalp-Bahn von Osten her zum Bau der Curnera- und Nalpsperren in der Surselva, im Westen zur Baustelle der Grimselwerke via Goms, der damals grösste Stausee entstand jedoch im Bereich der Brig-Visp-Zermatt-Bahn: die Grand Dixence.

Ab 1955 wurde in einem Nachbartal des Matternals die höchste Staumauer der Welt errichtet, während eines Jahrzehnts bauten über 3000 Mann ein komplexes System von Stollen, Rückhaltebecken, Kraftwerken und Überläufen, heute produziert die ganze Anlage bis zu 2100 Gigawatt pro Stunde, versorgt 18 Kantone mit Energie und stellt einen Fünftel der in der Schweiz speicherbaren Elektrizität bereit. In der Tat besitzt der Kanton Wallis (12 Prozent der Gesamtfläche der Schweiz) 56 Prozent der Gletscher des Landes, das heisst die grösste Wasserkraftreserve Europas.

Zu dieser Zeit entdeckten also nicht nur immer mehr Touristen den magischen Anziehungspunkt Zermatt mit seinem Matterhorn, die BVZ hatte auch Tausende Tonnen von Baumaterial, vor allem Zement, ins hintere Matternal zu befördern. Zu Baubeginn der Staumauer verfügte die BVZ über keinen einzigen Silowagen aus-



Der alte Bierwagen X 2914 – L'ancien wagon à bière X 2914.

ser einem Öl-Zisternenwagen des Oberkriegskommissariats. Es wurden daher Ende der fünfziger Jahre Lösungen gesucht, um möglichst einfach und kurzfristig Schüttgüter zu befördern.

### Besondere Güterwagen-Geschichte

1958 übernahm die BVZ von den Berner Oberland-Bahnen (BOB) vier Untergestelle ehemaliger dreiachsiger Personenwagen. Die Wagen A 1, AB 12, AB 14 und B 34 (je nach Quelle könnte es auch Wagen 35 gewesen sein) mit Baujahr 1890 wurden durch ACMV (Ateliers de Construction mécanique de Vevey – heute Bombardier Schweiz) zu zweiachsigen Tragwagen für Zementsilos umgebaut. Die zwei ersten Wagen wurden noch als OB 185 und 186 in Betrieb gesetzt, erhielten 1959 mit Inbetriebnahmen der anderen zwei Wagen die Nummern 2821 und 2822, das zweite Paar die Nummern 2823 und 2824.

### Technische Daten:

|                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| Gewicht leer:      | 8,1 to              |
| Zuladung:          | 6 to                |
| Bodenfläche:       | 11,7 m <sup>2</sup> |
| Länge über Puffer: | 7,17 m              |
| Breite:            | 2,49 m              |
| Achsstand:         | 3,15 m              |

1960 erhielten die vier Wagen nochmals vier Brüder, die Lb 2635 bis 2638 sind als Behältertragwagen konstruiert worden, meist trugen sie aber nur Zisternen zum Heizöl- und Zementtransport.

Nach Beendigung der Bauarbeiten an der Staumauer wurden die vier OB zwischen 1964 und 1966 abgebrochen. Sie dienten also nicht mal ein Jahrzehnt bei der BVZ.

### Der Sonderfall X 2914

Hier beginnt die interessante Geschichte unseres X 2914. Genau lässt sich die Geburtsstunde dieses Fahrzeuges nicht mehr nachvollziehen, doch nach intensiver Suche kann ich mit grösster Wahrscheinlichkeit seinen Weg beschreiben. Alle Quellen geben ein Entstehungsdatum von 1959 an, der beteiligte Konstrukteur war ebenfalls die ACMV. Die oben genannten OB 2821 bis 2823 erhielten die Fabriknummern 941 bis 944, unser Kühlwagen die Nummer 946. Auch bei diesem Wagen wird ein Umbau aus einem BOB-Personenwagen vermerkt, allerdings ohne irgendwo auf eine Nummer bzw. Quelle zu verweisen.

Da die vier Zementwagen aus vier dreiachsigen Wagen mit einer Länge über Puffer von fast 10 Metern zu zweiachsigen Wagen mit nur 6,7 m langem Chassis umgebaut wurden, müssten ja vier Chassis-Stücke von ca. 3 m Länge sowie vier Ach-

sen übrig geblieben sein. Und tatsächlich, bei näherem Hinsehen entdeckt man an unserm 2914 in der Mitte des Untergestells eine durchgehende Schweissnaht. Es ist also davon auszugehen, dass unser Neuester aus Resten der vier Zementwagen «zusammengeflickt» wurde.

Er erhielt in Vevey einen speziellen, sehr dick isolierten Kasten (Wandstärke rund 20 cm), Flügeltüren und wurde als Privatwagen der Brasserie Cardinal (Fribourg) mit der Nummer OJb 2996 im Jahr 1959 bei der BVZ eingestellt. Bereits 1960 erhielt er die neue Nummer 2896, 1973 dann die Bezeichnung Hk-v 2896.

Sein Holzkasten war weiss bemalt, stolz trug er das Logo der Brauerei «Biere du Cardinal».

1974, mit der Inbetriebnahme der neuen Privat-Wagen der Brauerei, wurde der kleine Kühlwagen zum Materialwagen der Abteilung elektrische Anlagen, erhielt die Nummer X 2914 und einen neuen, orangefarbenen Aussenanstrich.

### Der Verschrottung entgangen

Vor zwei Jahren wurde er bei der MGB (die den Wagen unterdessen in ihren Bestand aufgenommen hatte) ausrangiert und zur Verschrottung abgegeben. Der damit beauftragte Händler hatte aber Mitleid mit dem kleinen Sonderling und hütete ihn so lange, bis ihn die DFB diesen Sommer übernehmen konnte. Am 24. Juli schliesslich habe ich ihn mit dem Pneukran vom Tiefgänger der Firma Clausen Kran in Gletsch wieder auf ein Meterspurgeleise gehoben, gleichentags erfolgte die Überfuhr nach Realp mit der Dampflok.

Nach gründlicher Kontrolle und Aufarbeitung der Bremskomponenten soll der Wagen ab nächstem Sommer unserem Furka-Wirt als Kühlraum zur Verfügung gestellt werden. Gesucht werden noch Sponsoren für einen Anstrich wie anno dazumal (Gespräche mit interessierten Brauereien sind im Gang) sowie für ein Kühlaggregat (um den Wagen auf 5° C zu kühlen, ca. 20 m<sup>3</sup> Rauminhalt). Schön, einen weiteren Wagen mit interessanter Geschichte bei der DFB begrüessen zu dürfen!

Martin Fischer



*Martin Alther betreut neu die Finanzen. Martin Alther, nouveau préposé aux finances.*

#### Änderungen im Finanzbereich

## Verwaltung im Mandat

*Ende August 06 hat das Treuhandbüro Alther die Finanzverwaltung der DFB im Mandat übernommen.*

Wir heissen den Inhaber, Martin Alther, herzlich willkommen und wünschen ihm und seiner Mitarbeiterin, Evelin Müller, alles Gute bei der doch recht umfangreichen Finanzverwaltung unseres Unternehmens.

#### Zur Person von Martin Alther

Beruflicher Werdegang: Verwaltungslehre/Weiterbildung zum Konkursbeamten/Abschluss als Immobilienverwalter an der HSG St.Gallen / Ausbildung zum Treuhänder/seit 1984 Inhaber des Treuhandbüros Alther (Hauptsitz in 8264 Eschenz TG und Filiale in 5603 Staufen AG).

Weitere Tätigkeiten: Präsident des Aufsichtsrates einer Regionalbank, Gemeinderat, Mitarbeit bei verschiedenen Freizeitorganisationen.

#### Erreichbarkeit:

Treuhandbüro Alther, Postfach 41, 8264 Eschenz oder Kornweg 7, 5603 Staufen, Telefon 052 741 10 16 (wird von Fall zu Fall umgeleitet), Fax 052 741 35 07, Mobile: 079 430 52 70, E-Mail: [dfb@alther-treuhand.ch](mailto:dfb@alther-treuhand.ch)

## Agenda de la Section Romande

Vous êtes cordialement conviés à participer et à nous rendre visite !

Notre section sera présente avec un stand aux bourses et expositions suivantes :

|                        |   |
|------------------------|---|
| 13 au 15 octobre 06    | Rail-Expo à Nyon  |
| 4 novembre 2006        | Bourse aux vieux jouets organisée par le Choeur d'hommes « L'Echo du Lac », à Auvernier |
| 24 au 26 novembre 2006 | Fama, salon romand du modélisme et de l'artisanat, à Bulle.                             |

Réservez déjà le 2 mars 2007 : assemblée générale de la Section romande à l'Hôtel de la Navigation, Ouchy, Lausanne.

Visitez notre site : [www.alsf.ch](http://www.alsf.ch) !

#### Journées portes ouvertes à l'atelier de locomotives

## Locomotive HG 3/4 FO 4 délivrée

*COIRE (fi) – Le transfert officiel de la locomotive FO 4 à l'exploitation a eu lieu durant les journées portes ouvertes à l'atelier DFB de Coire. Le fait que cette machine rutilante ne soit pas immédiatement mise en service sur la Ligne sommitale n'a pas terni le plaisir des participants à la fête.*

Après les souhaits de bienvenue d'Albert Gasser, chef finances, qui officiait comme présentateur du comité d'organisation dirigé par Anton Westreicher, chef TA (Traction Ateliers), le chef d'entreprise Peter Bernhard, le chef d'atelier Jakob Knöpfel et son remplaçant Markus Staubli sont montés à la tribune. Au nom de toute l'équipe de l'atelier, Knöpfel et Staubli ont confié la locomotive FO 4 au directeur de l'entreprise en lui remettant symboliquement la pelle à charbon.

#### Instant historique

Peter Bernhard a salué les nombreux hôtes venus de toute la Suisse, d'Allemagne et des Pays-Bas. Le directeur de l'entreprise a fait remarquer que la remise de la loc FO 4, qui brille de tous ses feux après sa restauration, est un instant historique. Par sa conservation, comme de celle de la Ligne sommitale, un bien culturel excepti-

onnel est sauvegardé. L'orateur a décrit l'histoire du train qui franchit la Furka, depuis ses débuts en 1914 jusqu'en 1982, quand l'ouverture du tunnel de base semblait condamner la ligne sommitale à la ruine. En 1983 a été fondée l'Association Ligne sommitale de la Furka dans le but de remettre en service par étapes le tronçon abandonné. Entre-temps, moyennant environ 10'000 heures de bénévolat par an, le service des trains a repris entre Realp et Gletsch. Sous peu, il sera étendu jusqu'à Oberwald.

#### Renfort de traction bienvenu

Le parc de véhicules moteur du DFB, qui comprend actuellement la « Weisshorn », la « Gletschhorn » et la « Furkahorn », ainsi que plusieurs machines diesel, subit ainsi un agrandissement indispensable. La FO 4 sera mise en service régulier en 2007. La FO 4 avait été construite en 1913 par la SLM à Winterthur pour le BFD (Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis). Le DFB l'a prise sous son aile après qu'elle eût eu une vie mouvementée au service du FO et du RhB. 18'000 heures de travail de bénévolat et des moyens financiers conséquents ont permis de la remettre à neuf à l'atelier de Coire.



Est aussi le bienvenu le wagon BD 2502, dont la restauration avait commencé à Coire et s'est terminée à Aarau.

Peter Bernhard a rappelé que la remise en état de toute la ligne exige encore de nombreux efforts. Notamment les véhicules doivent pouvoir être entreposés sous abri.

### Les trains circulent dès la fin juin

Peter Bernhard a saisi le thème de la remise de Realp pour passer en revue l'ensemble des projets importants en cours. Il y a d'abord les locomotives à vapeur HG 4/4, entreposées à l'atelier : ressemblant à des tas de ferraille, elles éveillent la compassion. Au moins une des deux machines rapportées du Vietnam sera restaurée et mise en service sur la Ligne sommitale. Elle sera alors la plus puissante locomotive à vapeur à crémaillère d'Europe. Elle aussi est un bien culturel digne d'être sauvegardé. Pour restaurer des machines, construire et entretenir des voies et des ouvrages d'art, ainsi que pour circuler avec des trains à vapeur durant 70 jours par année, d'innombrables heures de travail de bénévolat et de l'argent sont nécessaires. Le don de 3 millions de francs pour Gletsch-Oberwald est très apprécié. Mais les besoins financiers ne sont pas tous couverts. La construction de l'indispensable remise à Realp absorbera beaucoup d'argent.

Peter Bernhard a adressé ses remerciements à tous ceux qui travaillent bénévolement pour le DFB, sur la ligne, à la planification, dans l'administration, dans les ateliers, ainsi qu'à toutes les personnes qui, par des dons en nature et en argent, rendent possible l'exploitation. Ses remerciements sont aussi allés aux nombreux visiteurs. Il a conclu avec l'information : « dès la fin juin, les trains circuleront. »

### Contribution de Berlin-Brandebourg

Werner Beer, chef de l'atelier de wagons d'Aarau, s'est réjoui de voir le wagon BD 2502 terminé à temps et exposé à Coire. Cette voiture-voyageurs a été construite en 1914 par la SIG Neuhausen pour le BFD. Après avoir vécu une histoire mouvementée, elle est arrivée au DFB et a été

restaurée à Coire, puis à Aarau, moyennant 6000 heures de travail de bénévolat. Sa caisse a été renouvelée. Après sa visite à Coire, le wagon, qui était resté sur la remorque surbaissée pour l'exposition, sera transféré à Realp. Beer a fait remarquer que la terminaison de la restauration du wagon à Aarau a pu avoir lieu grâce à une équipe de travail bien rodée et des sponsors généreux. L'équipe d'Aarau et la section ALSF-Aarau congratulent les collègues de Coire pour la FO 4 et souhaitent bon voyage aux deux véhicules.

Le dernier orateur, Axel Schiele, a tenu un discours bref au contenu bienvenu. Il a rapporté que la section VFB-Berlin-Brandebourg a arrondi à Fr. 3000 le montant de la recette faite par la section lors des 13e journées du modélisme, somme qu'elle offre à l'atelier de Coire.

### Le cadre de la fête

L'atelier brillait de tous ses feux lors des journées portes ouvertes des 10/11 juin. La « star » était évidemment la FO 4, montée sur ses essieux, aux armatures brillantes et décorée de fleurs. Le BD 2502 a aussi fait très bonne impression. Les visiteurs ont minutieusement examiné les HG 4/4. L'exhibition de composants importants, les expositions de photos et le parc de machines-outils ont également éveillé l'attention des visiteurs. L'aubergiste de la Furka, Hannes Höffelner, et son équipe ont servi à boire et à manger au nombreux visiteurs, alors que Kurt Aeberli et ses gens célébraient la « haute gastronomie » dans l'espace-gourmet de l'atelier. Des projections de films et la boutique-cadeaux ont permis aux visiteurs d'emporter des souvenirs périssables et permanents.

### Des contributions intéressantes

## Pour séduire un nouveau public

*« dampf an der furka » désire renseigner sur le DFB, l'ALSF et sur leur environnement de manière brève, concise, mais expressive. Les lecteurs profanes aussi doivent être interpellés afin qu'ils se rallient à la cause du Train à vapeur de la Furka.*

Le comité de rédaction du « dampf an der furka », dont font partie Peter Schwarzenbach, Irène Schär, Christian Stern, Claude Solioz, Ueli Burkhard, Julian Witschi et le rédacteur responsable, rappellent par ces quelques lignes ce qui avait déjà été évoqué dans ce magazine en 2004. La place disponible dans chaque cahier de la revue doit être utilisée avec intelligence afin de diminuer les frais de production. Ceci est valable aussi pour les rapports des sections. Par principe, il y a de la place pour tout et pour tous. Malgré cela, les auteurs des rapports des sections voudront bien, dans toute la mesure du possible, tenir compte du fait que nous voulions façonner un « dampf an der furka » plus intéressant, aussi pour ceux qui ne sont ni actionnai-

res, ni membres de l'Association. Car c'est auprès de ce cercle de lecteurs que nous voulons faire de la publicité pour la Ligne sommitale de la Furka dans le but de les persuader de participer. Des textes d'intérêt général, renseignant sur un engagement de travail particulier, une action publicitaire originale, l'avancement d'un travail d'atelier ou la conférence d'un invité lors d'une assemblée générale, sont à cet effet plus utiles que des renseignements extrêmement détaillés sur un comité, des protocoles complets concernant une assemblée générale ou le énième bilan détaillé de l'état des membres. Comme nous l'avons déjà relevé, il y aura toujours de la place réservée dans ce magazine à ce dernier genre de rapport, mais il faut être attentif à accorder les justes priorités. Le comité de rédaction est par ailleurs très satisfait des articles provenant des sections. Surtout de ceux qui arrivent à temps avant la date de clôture de rédaction !

Julian Witschi

**Coup d'envoi pour l'achèvement de la Ligne sommitale d'origine**

## De l'utopie à la réalité

*OBERWALD (fi) – La reconstruction du tronçon Oberwald-Gletsch a débuté officiellement le 27 juin avec le boulonnage du premier rail-crémaillère. Dès la saison 2009, les trains à vapeur du DFB pourront de nouveau circuler sur l'entier de la ligne d'origine qui franchit la Furka.*

Le premier « coup de pioche donné avec une clé à écrou » a eu lieu en présence d'environ 200 personnes du monde politique, du tourisme, d'entreprises partenaires, des médias, de la Fondation SFB, de ALSF et du DFB SA. L'acte symbolique a eu lieu par beau temps au-dessus de la route cantonale, non loin de la future station MGB/DFB Oberwald. La locomotive diesel HGm 51 qui, venant de Gletsch, avait rejoint les lieux de la manifestation en empruntant le tronçon sommairement remis en état, servait de podium aux orateurs. Ceux-ci étaient annoncés par le chef marketing Paul Güdel qui coordonnait l'événement à la satisfaction de tous.

### **Au service du bien culturel et de la région de la Furka**

Le président du conseil d'administration du DFB SA, Claude Wenger, a souhaité la bienvenue aux représentants de la politique cantonale et locale, des organisations touristiques, du chemin de fer MGB, des médias et du « monde de la Furka ». Il a rappelé que la ligne sommitale aurait dû être défermée après l'ouverture du tunnel de base en 1982. En 1983 déjà, le démontage a été suspendu, le VFB (Verein Furka-Bergstrecke – Association Ligne sommitale de la Furka ALSF) fondé et la reconstruction ainsi lancée. Actuellement, l'ALSF compte 23 sections avec 7000 membres, dont 2000 à l'étranger. Le DFB SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG – Train à vapeur de la Ligne sommitale de la Furka SA) a été fondé en 1985 pour obtenir la concession d'exploitation et derniè-

rement, la SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke – Fondation Ligne sommitale de la Furka) dont le but est d'assurer le financement des gros investissements. Grâce à l'engagement bénévole de nombreuses personnes, environ 25'000 passagers peuvent chaque année admirer depuis le train à vapeur historique le paysage et la nature sur les deux versants d'une ligne de partage des eaux. « Avec ce coup de pioche, le chantier Gletsch-Oberwald est ouvert », a lancé Claude Wenger, « afin de reconstruire la ligne originale pour le plaisir des amis du chemin de fer et pour l'avantage des régions touristiques des vallées de Conches et d'Ursern ». Le président du conseil d'administration a rappelé que la construction, l'entretien et l'exploitation d'un train à vapeur en haute montagne sont soumis aux caprices du climat et de la nature. Maintenant, alors que la ligne va être complétée, il faut se souvenir des pionniers, qui se sont engagés – malgré de fortes contrariétés – de manière déterminée pour le bien culturel, ainsi que de tous ceux qui depuis lors fournissent leur contribution avec leurs idées, la force de leur travail et de l'argent. « Ils méritent tous nos remerciements et félicitations », a conclu Claude Wenger.

### **Don généreux – tâche considérable**

Peter Schwaller, le président du conseil de fondation a fait remarquer que les travaux de planification de la reconstruction du tronçon Oberwald-Gletsch ont bien avancé. Le financement étant assuré, les travaux peuvent commencer. La SFB, qui a été créée dans le but de trouver les moyens financiers pour les investissements, a pu recevoir de M. Hansjörg Wyss un don substantiel de 3 millions de francs. Malheureusement, le généreux mécène n'a pas pu être présent aux festivités marquant le premier coup de pioche. Avec ce don, Wyss, amateur passionné de chemins de fer, a attesté sa volonté de parta-

ger son succès avec des gens qui s'engagent de façon désintéressée pour une bonne cause. Il souhaite avoir beaucoup d'imitateurs pour l'avantage du Train à vapeur. Les dons sont exonérés d'impôts. Schwaller a fait remarquer que le Train à vapeur occupe une position importante dans la structure touristique de San Gottardo.

### **Projet de construction et réalisation**

« Cela fait 20 ans que j'attendais cet instant », s'est exclamé réjoui Walter Willi, chef construction du DFB. Il a esquissé le tronçon d'environ 4,7 kilomètres depuis la gare MGB à Oberwald jusqu'au dépôt DFB à Gletsch avec le tronçon à crémaillère, le tunnel hélicoïdal et les ponts. Le projet est subdivisé en trois projets partiels « infrastructure Oberwald », « franchissement de la route cantonale », et « reste du tronçon ». Les travaux ont déjà commencé sur le « reste du tronçon » où 1,5 km de voie doivent être totalement changées. Les demandes d'autorisation sont en cours pour les deux autres projets partiels. Les autorisations sont attendues pour 2007. Walter Willi a décrit la remise en état du tronçon, notamment l'entrée dans la gare d'Oberwald et le raccordement aux voies MGB. La route cantonale est franchie avec une crémaillère qui peut être abaissée électromécaniquement sur un passage à niveau sécurisé par des barrières et des signaux lumineux. Au cours d'une excursion avec les représentants de la presse, Walter Willi a expliqué la procédure de restauration de la ligne dans les gorges du Rhône. Entre Oberwald et Gletsch, la voie gravit une dénivellation d'environ 450 mètres à l'aide d'un tunnel hélicoïdal et d'une ligne de 4,7 km établie en crémaillère dans une pente atteignant habituellement 90 ‰.

### **Le bénévolat – une forme particulière de capital**

Peter Bernhard, le directeur d'entreprise, a conté l'ancienne exploitation de la ligne sommitale par le FO, puis la fondation du VFB (ALSF) en 1983 et du DFB SA en 1985 comme points de départ de la reconstruction. Il a rappelé le devoir de surveillance de l'OFT (Office fédéral des

transports) et l'examen de réception annuel de la ligne. Chaque année, 15'000 heures de travail de bénévolat sont fournies pour l'entretien du tronçon Realp–Gletsch. Pour le tronçon Gletsch–Oberwald, il faut s'attendre à un masse de travail à peu près équivalente. Peter Bernhard a honoré l'œuvre des bénévoles et relevé les prestations de Walter et Manfred Willi. Le bien culturel « Train à vapeur Ligne

sommitale de la Furka » comprend, en plus de la ligne proprement dite, aussi le matériel roulant historique, restauré lui aussi par l'action de bénévolat.

Après la terminaison de la ligne d'origine de la Furka, des courses partielles Oberwald–Gletsch seront offertes en plus de celles franchissant le col. Le service vapeur correspondant ne pourra toutefois être organisé qu'en collaboration avec le

MGB et les partenaires du monde de l'économie. L'extension de l'exploitation jusqu'à Oberwald nécessite l'agrandissement des remises à Realp, afin de mieux pouvoir entretenir et protéger le matériel roulant. La nouvelle de la finition du bâtiment d'accueil est réjouissante. Il est utile au service des trains, rend plus aisée la vente de billets et de souvenirs et nous passagers s'y sentent bien reçus.

### Cadeau du chemin de fer partenaire

## Le MGB fait don du tronçon à la Fondation SFB

Le Matterhorn Gotthard Bahn MGB offre à la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB (Stiftung Furka-Bergstrecke) le tronçon Oberwald–Gletsch, faisant ainsi preuve, une fois de plus, de l'existence d'excellentes relations de partenariat. Dans le cadre de la manifestation du pre-

mier coup de pioche, le directeur Hans-Rudolf Mooser a transmis les vœux et les souhaits de prospérité du MGB et a honoré les performances du DFB. Il a relevé le tracé exigeant, exploitable seulement 70 jours par année et la restauration du matériel roulant historique. Il est persuadé

des qualités du « bon produit DFB » et estime qu'on travaille de façon compétente, honnête et consciencieuse sur la Ligne sommitale. Mooser a non seulement fait cadeau du tronçon, mais a aussi assuré le soutien et la coopération du MGB.

### Valais, Uri et le DFB

## Projet d'avenir

*Thomas Burgener, le président du Conseil d'Etat du Valais et Dr Emil Kälin, de la direction du Département de l'économie publique d'Uri, se félicitent de la reconstruction intégrale de la Ligne sommitale.*

### Tourisme et Train à vapeur

## Interdépendance

*L'achèvement de la ligne originale du DFB s'accomplit pour et avec les régions touristiques de la région de la Furka et dans l'intérêt de la commune d'Oberwald.*

«Les valeurs doivent être cultivées, pas conservées», a fait remarquer Paul Güdel quand il a présenté les responsables du tourisme des régions de Conches et d'Ursern. Peter Müller de Goms Tourismus s'est réjoui du nouveau produit, qui offre aux deux partenaires de nouvelles possibilités publicitaires. Il a attiré l'attention sur la loi valaisanne sur le tourisme, actuellement en cours de révision, et a reconnu que le DFB a accompli beaucoup en peu de temps. Müller a promis de soutenir les mesures publicitaires en faveur de la Ligne sommitale d'origine.

Marcel Wenger d'Andermatt-Gotthard Tourismus a loué l'application et l'opiniâtreté des gens du Train à vapeur. Avec la mise en boucle du réseau, le DFB jette des ponts. Il s'agit maintenant de regrouper les forces et de faire de « San Gottardo » une marque vigoureuse. Comme son collègue valaisan, Wenger a souhaité tout le bien possible au Train à vapeur.

Le président de la commune d'Oberwald, Thomas Käch, a transmis au gens du Train à vapeur, qui descend en direction de la vallée, les vœux chaleureux de sa commune. Lui aussi espère que le Train et la commune profitent mutuellement des multiples activités de marketing. Pour faire ressortir le plaisir ressenti, la commune du sommet de la vallée de Conches a offert l'apéritif aux personnes présentes.

Thomas Burgener a honoré les prestations fournies jusqu'ici par le « monde de la Furka » et a constaté que la Ligne sommitale rend accessible un superbe paysage de montagne. Elle fait partie du bien culturel des cantons adjacents. La Ligne n'est pas simplement un musée, mais une liaison historique réanimée. Elle est un équipement touristique d'importance dans les Alpes centrales. La finition de la ligne originale est à saluer en tant que projet orienté vers l'avenir.

Emil Kälin a rappelé les liens anciens qui unissent la vallée d'Ursern et la capitale valaisanne et a fait le rapprochement avec le grand projet en cours à Andermatt. La Ligne sommitale est une attraction touristique unique qui aide à mettre en réseau les efforts de développement économique de la région.

**En marge du premier coup de pioche**

## Visite de l'Info-Point Gletsch

*Andermatt-Gotthard-Tourismus, Goms-Tourismus, KWO (Forces motrices Oberhasli), Association San Gottardo et DFB exploitent un Info-Point commun dans l'ancien bâtiment de la poste, à la bifurcation des routes du Grimsel et de la Furka.*

Après la course organisée à leur intention le long de la ligne du DFB, les représentants des médias ont pu visiter l'Info-Point en cours de réalisation à Gletsch. A cette occasion, Paul Güdel, chef marketing, a expliqué que le seul voyage en train ne suffit pas pour fidéliser le client. Il a attiré l'attention sur les voyages circulaires, le Nostalgie Glacier Express et le partenariat avec 30 hôtels.

### Événements à la carte

La région de la Furka dispose d'une multitude d'atouts touristiques qui doivent être révélés, exploités et commercialisés. L'Info-Point, exploité par le groupement d'intérêt, voudrait offrir à l'hôte la possibilité d'aménager son voyage et ses vacances selon ses préférences à partir d'un éventail d'offres.

Le DFB, dont le personnel du kiosque fait fonctionner l'Info-Point, présente à l'aide de tableaux explicatifs le paysage, l'histoire, le tracé de la voie, les véhicules et l'exploitation de la Ligne sommitale. Au moyen de prospectus, il indique les courses spéciales et régulières. L'exposition a démarré avec un équipement de base et doit être affinée et complétée.

### Centrales électriques de 3 époques

La fondation Revita envisage de remettre en état, ou du moins de préparer comme objets de présentation, les trois centrales électriques dans la Maison bleue et dans l'hôtel « Glacier du Rhône ». De plus, une centrale électrique à eau potable moderne est planifiée.

### Gare intermédiaire au lieu de terminus

La technique de la production d'énergie – autant que la technique ferroviaire historique – éveilleront la curiosité. Des courses franchissant la montagne et des offres li-

mitées à des parcours à travers les gorges du Rhône pourront être combinées avec des randonnées à la découverte de la nature dans le vallon de Gletsch. Finalement l'hôtel « Glacier du Rhône » s'adapte aussi et, dès l'année prochaine, instaurera le libre service. Ainsi le service de restauration et d'auberge tiennent compte des temps d'arrêt remaniés du DFB. L'hôtel riche de tradition de la place fournit ainsi sa contribution à la transformation réussie de Gletsch en gare intermédiaire de la Ligne sommitale de la Furka.

### Anciens et actifs

## La joie d'entamer la dernière étape

*L'ancien Conseiller national Silvio Bircher a retracé le travail politique préparatoire pour le sauvetage de la Ligne sommitale de la Furka. Bernd Hillemeyr, vice-président de l'ALSF, a rappelé les prestations fournies bénévolement.*

Lors de l'apéro, l'ancien Conseiller national PS Silvio Bircher s'est remémoré comment, avec son collègue zurichois Akeret du parti UDC, il a obtenu du Conseiller fédéral Léon Schlumpf la renonciation au déferrement de la ligne qui franchit la montagne. Bircher a rendu hommage à tous ceux qui depuis

lors se sont engagés et ont réalisé ce que la politique avait préparé. De façon exemplaire pour tous les enthousiastes il a cité Alfred Gysin. Bircher a aussi rappelé en mémoire l'aventure de l'hôtel « Glacier du Rhône » le « jumeau siamois » du Train à vapeur. Bernd Hillemeyr a relevé que l'ALSF compte 5000 membres en Suisse et 2000 à l'étranger. Ils ont tous été infectés par le « virus de la Furka ». Beaucoup parmi eux accomplissent du travail de professionnel en tant que bénévoles. Il est bien que le DFB puisse maintenant entamer la « dernière ligne droite sinueuse ».



*Der Info-Point am Schnittpunkt der Pässe Grimsel und Furka. L'Info-Point à la croisée des routes du Grimsel et de la Furka.*



Geste du DFB en faveur des défavorisés

## Journée-vapeur pour handicapés

*REALP (fi) – Le 26 juillet, des personnes souffrant d'un handicap, originaires de diverses régions de Suisse, ont vécu une journée inoubliable sur la Ligne sommitale de la Furka en compagnie de leurs 12 accompagnateurs. Cette action était soutenue par la fondation « Denk an mich ».*

Les 24 handicapés, âgés de 20 à 45 ans, ont fait le voyage d'accès depuis le village de vacances de Fiesch à Realp avec le MGB. A la gare MGB de Realp, ils ont été reçus par Silvia et Paul Güdel ainsi que par le couple fondateur de « Denk an mich » (« Pense à moi »), Jeannette et Martin Plattner. Paul Güdel a salué les participants au nom du DFB et a expliqué avec des mots simples le matériel roulant et la ligne. Il a renseigné sur les particularités géographiques et climatiques de la région. Ensuite, le groupe s'est tranquillement déplacé vers la gare DFB, où des achats ont été faits au kiosque. Le départ était attendu avec quelque impatience dans la voiture voyageurs réservée. Enfin Martin Horath et Stefan Langenberger ont mis la pression vapeur et le train est parti, loc no. 9 en tête. Les passagers étaient parfaitement soutenus par le chef de train Ruedi Burri, alors que Karlheinz Wirz assurait l'excellence de l'encadrement et de l'information. Après l'arrêt obligatoire à Tiefenbach, le train a atteint la station Furka où Hannes Hoffelner et l'équipe de l'auberge étaient prêts servir les arrivants.

Après une pause de 20 minutes, le voyage en train a continué en direction de Gletsch où les voyageurs ont assisté aux manoeuvres en gare avant de se déplacer à l'hôtel « Glacier du Rhône ». Les hôtes y ont été rapidement et bien servis. Après s'être restauré, le groupe a entamé le voyage de retour vers Realp dans le train qui affichait complet. A Realp, les hôtes handicapés ont été accompagnés à la ga-

re MGB pour les adieux. L'événement, organisé par Silvia Güdel, s'est déroulé sans incident ni accident. Les invités, auxquels ils était difficile de demander de faire des commentaires, ont à leur façon fait part de leur joie et contentement.

### Le partenaire « Denk an mich »

Le frais pour les billets des handicapés ont été entièrement pris en charge par le DFB qui a aussi participé à raison de la moitié à ceux des accompagnateurs. Les autres frais de voyage et le ravitaillement ont été assumés par « Denk an mich » qui, par ailleurs, a assuré vouloir fournir une notable contribution aux dépens pour l'aménagement de la gare d'Oberwald en faveur des personnes à mobilité réduite.

La fondation « Denk an mich », qui avait été créée par Jeannette et Martin Plattner, soutient des camps de vacances et des activités de temps libre pour handicapés

et travaille en étroite collaboration avec Radio DRS. Elle a un volume annuel de donation d'environ 2 millions de francs et – grâce à une structure administrative allégée – verse des prestations d'un montant quasiment identique.

Les handicapés, qui ont pu bénéficier du voyage en train à vapeur, provenaient de diverses régions du pays et étaient en camp de vacances, placé sous l'égide de « Insieme ». « Insieme » est une organisation d'entraide de parents d'enfants handicapés. Elle a été fondée en 1960 et compte actuellement environ 9000 membres organisés en groupes régionaux.

### Solidarité et publicité

Le jour en question, le Train à vapeur a fait preuve de solidarité avec des être humains désavantagés. Il s'est lié avec des proches et des accompagnateurs. La joie exprimée par les participants au voyage était pour les gens du Train un salaire. De plus, grâce aux relations avec « Denk an mich » et avec Radio DRS, des interviews avec des participants à l'action et avec d'autres personnes du DFB et de l'ALSF pourront être diffusés et peut-être même un CD produit.



*Behinderte beim Aufenthalt auf der Furka – Handicapés lors de la halte à la Furka.*



Baugruppe der Sektion Zürich vor dem Depot Realp.  
Equipe de construction de la Section Zurich devant le dépôt Realp.



Gruppe beim Verlegen von Verbundsteinen.  
Groupe lors de la pose de plots de ciment.

## Sektion Zürich

### Bericht von der 22. Bauwoche

Wie in den vergangenen Jahren war auch die Sektion Zürich mit einer eigenen Baugruppe von 14 Teilnehmenden in der 22. Woche vom 29. Mai bis 3. Juni 2006 an der Furka beschäftigt.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Siegfried Ammann, Beat Christoffel, Gustav Furrer, Xaver Grüter, Edi Gubler, Käthi und Kurt Häusler, Ernst Jäggi, Jakob Keller, Peter Marques, Kurt Schärer, Edi Schlumpf, Lothar Sinnwell und Ueli Stoffner. Unsere Aufgaben waren vielseitig. Wir organisierten uns in mehreren Gruppen:

- Neubau AG Realp:  
Vorplatz gegen Strasse Verlegen von Verbundsteinen  
2 Kanalschlüsse für Dachwasser  
Innere Malerarbeiten  
Montage Beschläge an Türen und Schränken  
Schalung, Armierung und Beton Winkelmauer beim Eingang von der Strasse
- Gleisumbau: Strecke Oberwald-Gletsch, Bereitstellen von diversen Materialien
- Elektrowagen: Reparaturen sowie Auf- und Einräumen
- Abladen einer Schienenlieferung
- Transport von Schienenlaschen von Oberwald

Die einzelnen Baugruppen machten sich am Montag bei Nieselregen und kaltem Wetter auf den Weg zu ihren Bauplätzen.

Das Wetter war die ganze Woche, mit Ausnahme vom Freitag, kalt und unwirtlich (Schneefall). Uns zugeteilt war Ernst Jäggi als Betreuer und zukünftiger Baugruppenleiter. Wir danken Walter und Manfred Willi für die Zuteilung der interessanten Arbeiten. Der Küchengehilfe Gustav Furrer war dem Koch Heinrich Stoffel (bis Dienstag) sowie den Köchinnen Alice Regli und Heidi Hossmann unterstellt. Das Essen wurde von den Zweiertteams vorzüglich zube-

reitet. Dank den vielen Früchten, Salaten und Gemüsen, welche wieder von der Gärtnerei Christian und Hanni Friedli-Rey, Wohlenschwil (Mitglieder Sektion ZH) gesponsert wurden, waren die Menüs abwechslungsreich und üppig. Wir denken an den feinen, frischen Fruchtsalat sowie die Äpfel, Birnen, Orangen und Bananen als Zwischenverpflegung! Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen TeilnehmerInnen für ihren Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle gesund und mit neuem Elan im Jahr 2007 wieder dabei sein könnten.

Edi Gubler,  
Baugruppenleiter VFB/Zürich

### Reise der Sektion Zürich vom 5. August 2006

#### Oberwald und Bergstrecke

*Eine gutgelaunte Schar... Nein nicht schon wieder diese abgedroschene Formel! Also nochmals: 39 Mitglieder, also genau 2 Prozent unseres momentanen Bestandes plus ein (Noch)Nichtmitglied, starteten an diesem trüben Tag um 08:09 mit dem IR Richtung Süden.*

Nach der Ankunft in Realp stand eine knappe Stunde für die Besichtigung der Remise und des Materiallagers im Bunker «Bielen», unter Führung von Emil Halter, zur Verfügung. In der Remise stand die eben fertig restaurierte Lok FO 4 in vollem Glanz, schöner als sie wohl am Tag der Ablieferung vor

92 Jahren ausgesehen hat! Sie steht jetzt mitten in der Testphase und gemäss Jakob Knöpfel, der uns über das Programm persönlich orientierte, lief sie vom Start weg wie ein Rolls Royce! Nach der Fahrt über die «Talstrecke» ging es schnurstracks ins Hotel «Tannenhof», wo uns Odilo Hischer und Team ein feines Mittagessen auftrachten, mit einer währschaften Gommer Lauchsuppe als willkommenes Entrée (die erhoffte Wetterbesserung im Oberwallis blieb leider ein Wunschtraum, und über die Temperatur sei hier lieber kein Wort verloren!) Pünktlich traf auch Walter Willi, der Bauchef DFB, ein und

informierte uns über die Infrastrukturprojekte in und um Oberwald. Leider durfte er uns die Zeichnung der in der Strasse versenkbaren Zahnstange nicht zeigen, da das Ganze vom BAV noch nicht abgenommen ist. Er und wir alle mit ihm hoffen aber, dass dies in Kürze soweit sein wird! Der Reiseleiter nutzte die Gunst der Stunde und veranstaltete eine Sammlung zu Gunsten der Erweiterung des Stützpunktes Realp. Denn ohne die Realisierung dieses aufwändigen Projektes ist ein Betrieb bis Oberwald gar nicht denkbar! Da dies die 10. Reise ist, die er für die Sektion organisiert hat, entschloss er sich spontan, den gesammelten Betrag aus der eigenen Tasche zu verdoppeln! Das und die Anwesenheit des Bauchefs beflügelte natürlich die Spendierfreudigkeit, und so kamen aus der Runde ganze 1100 Franken zusammen; inklusive dem Überschuss in der Reisekasse wurden am Montag darauf genau 2600 auf das Konto der Stiftung überwiesen! Es folgte noch ein kurzer «Lokaltermin» am Ort des zukünftigen Bahnübergangs, wo Walter uns im Gelände genau beschrieb, wo was sein wird. Im Geist sahen wohl alle schon den ersten Zug herannahen! Mit Kleinbussen fuhr er wir dann Richtung Gletsch, bis dort, wo man einen schönen Blick auf das Trasse und das talseitige Portal des Kehrtunnels hat. Nochmals erklärte uns Walter die teilweise schon vollendeten Abschnitte, bevor dann ein grosser Teil der Reisenden trotz Wind und Nieselregen auf das Trasse abstie-

gen und dort bergwärts wanderten bis Gletsch. Dabei war festzustellen, dass dieser Abschnitt sich schon in einem tadellosen Zustand präsentiert. Diejenigen, die eine Taschenlampe bei sich hatten, liessen es sich nicht nehmen, im Trockenen durch den Kehrtunnel zu marschieren!

In Gletsch blieb dann noch Zeit genug, in kleinen Grüppchen, je nach Interesse, das blaue Haus, (ehemalige Dépendance des Hotels) zu besichtigen, wo jetzt die Fronis übernachten können. Auch das alte Wasserkraftwerk im Untergeschoss, Baujahr 1899, das demnächst restauriert werden soll, war zugänglich. Natürlich fand auch der neue «Info-Point» reges Interesse. Unterdessen stand schon unser Zug mit der Lok 6 «Weisshorn» bereit zum Einsteigen und zur Erleichterung des Reiseleiters waren alle wieder pünktlich zur Stelle. Ausser uns waren noch sehr viele Einzelreisende gebucht, die meisten davon aus Richtung Brig und mit einem garantierten Anschluss in Realp. Deshalb mussten die vorgesehenen Info-Halte unterwegs fallengelassen werden. Die Rangierfahrten auf der Station Furka wurden aber umso aufmerksamer verfolgt, und da die Kreuzung mit dem «Nostalgie-Glacier-Express» abgewartet werden musste, reichte es doch noch für eine kurze Zwischenverpflegung; der Heizerkaffee tat jedenfalls seinem Namen alle Ehre! In Realp war dann reichlich Zeit für eine ausgiebige Besichtigung des neuen, sehr grosszügig ausgestatteten Bahnhofes. Zu dessen Vollendung (nur die Fassaden-Verkleidung fehlt noch) hat unsere Sektion einen massgeblichen Teil beigetragen, und zwar mit Fronarbeit mitten im Winter und auch dank Material-Sponsoring für Boden- und Wandbeläge. Diese Leistung hat uns auch Walter nach dem Mittagessen ausdrücklich bestätigt und verdankt!

Die Heimreise mit MGB und SBB verlief problemlos und in guter Stimmung; pünktlich, allerdings später als üblich, fuhr der IR um 21:51 im Hauptbahnhof ein. Ich möchte hier allen Mitreisenden danken für das gezeigte Interesse und die grosszügigen Spenden, aber auch für das Verständnis für die Umdispositionen, die nötig waren. Bis heute hat jedenfalls noch niemand sein Geld zurückverlangt!

Und zum Schluss noch dies: Das am Anfang erwähnte (Noch)Nichtmitglied ist unterdessen beigetreten auf Lebenszeit und ist entschlossen, in der Werkstatt Chur mitzuarbeiten. Herzlich willkommen in unserem Kreis!

PS: Nach zehn Reisen, die ich seit 1997 für die Sektion organisiert habe, möchte ich diesen Job abgeben. Es wäre schön, wenn sich ein jüngeres Mitglied als Nachfolger melden würde! Es besteht so die Chance, dass neue Ideen auftauchen, wenn gewünscht, werde ich auch gern meine Erfahrungen weitergeben. Ich freue mich auf zahlreiche «Bewerbungen»!

Euer Reiseleiter:

Fritz Schmutz, Lindenstrasse 37, 8307 Effretikon  
Tel./Fax: 052 343 40 31  
h.f.schmutz@freesurf.ch

#### **Besichtigung der Stadler-Rail AG in Bussnang**

Der schon für letztes Jahr geplante Besuch bei diesem erfolgreichen Wagenbau-Unternehmen kommt doch noch zustande. Eine Besichtigung ist leider nur unter der Woche möglich, so dass die noch im Berufsleben stehenden einen halben Tag frei nehmen müssen! Voraussichtlich werden wir für einmal mit dem Car fahren, so dass ein Fahrplan mit mehreren Einsteigeorten möglich ist.

Datum: Freitag, 11. November 2006, Zeit: 14.30 bis 16 Uhr.

Anmeldungen so rasch wie möglich an den Reiseleiter per Post, Fax oder E-Mail, mit Angabe der Adresse. (Bei grossem Andrang werde ich das Eingangsdatum berücksichtigen müssen).

Die Angemeldeten werden ca. eine Woche vor dem Termin das Programm mit Fahrplan bekommen. Die Fahrkosten werden auf der Fahrt einkassiert.

#### **Stamm**

Wir möchten hier wieder einmal an unseren regelmässigen Stamm erinnern, der nach der Sommerpause wieder begonnen hat. Dieser findet wie folgt statt: Immer am zweiten Dienstag des Monats, ab 19 Uhr, abwechselungsweise:

In den geraden Monaten: Restaurant «Stadtter», Jona

In den ungeraden Monaten: Restaurant «Neubühl», Zürich Irchel  
Der Vorstand freut sich über eine rege Beteiligung und würde es begrüßen, wenn auch Neumitglieder diese Gelegenheit nützen würden, mit den «Aktivisten» Kontakt aufzunehmen und zu hören, was gerade in Arbeit ist. Bei dieser Gelegenheit sei auch unsere Homepage wieder einmal in Erinnerung gerufen; ein regelmässiger Besuch dort ist nur zu empfehlen: [www.vfb-zh.ch](http://www.vfb-zh.ch)

## **Zur Erinnerung an Eveline Stenke**

Seit Sommer 1988 war Evi, wie sie von allen liebe- und respektvoll genannte wurde, an der Furka-Bergstrecke, oft mehrmals in einer Bausaison, ein wichtiger Froni. Sie war mit Leib und Seele ein echter «Dampfbahn-Fan». Alles um die Furka-Bergstrecke interessierte sie von der ersten Stunde an.

An der Bergstrecke konnte sie ihre beruflichen und menschlichen Erfahrungen als ehemalige Leiterin einer Grossküche der Deutschen Bundesbahn hervorragend einbringen. Daher war für uns Fronis bei der anstrengenden Tagesarbeit die nie enttäuschte Vorfreude auf eine stärkende Mahlzeit bei Evi ein wichtiger Motivationspunkt.

Sie gehörte nicht nur zum «harten Kern» der Bauwochentelnehmer der Sektionen Rhein-Neckar und Norddeutschland, sondern war auch beim Ausfall von Küchenpersonal innerhalb kürzester Zeit in Realp vor Ort und brachte mit, was hungrige Fronarbeiter zur Wiederherstellung ihrer Arbeitskraft brauchten. Mit Bravour zauberte sie zunächst unter einfachsten Arbeitsverhältnissen im Lokschuppen in Gletsch oder der Containerküche in Realp, später dann in der Kantinenküche in Realp, mehrgängige wohlschmeckende Menüs auf den Tisch.

Stets war sie der Rückhalt ihrer Gruppe, zumal sie sich in der Männerwelt durchzusetzen verstand. Ihre menschliche Wärme liess sie immer ein offenes Ohr haben für grosse und kleine Kümernisse. Nicht vergessen sei auch ihre Hilfe bei der Organisation der 25 «Kranichsteiner Treffen» der deutschen Sektionen in «ihrem» Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein.

Nach mit Geduld ertragener Krankheit ist Evi am 18. Juni 2006 im Alter von 60 Jahren verstorben. Mit ihr haben wir einen lebenswerten Menschen und eine hilfsbereite Kameradin verloren. Die ganze «Furka-Gemeinde» verliert mit ihr eine starke, tätige und tapfere Frau sowie ein Vorbild an Fleiss und Pflichtgefühl, an Einsatzbereitschaft und Verantwortung. Unser Mitgefühl gilt ihrer Familie und ihrem Lebenspartner.

*Die Sektionen Rhein-Neckar, Rhein-Main und Norddeutschland*

### **Agenda der Sektion Aargau**

#### **Wagenwerkstätte**

Revisionsarbeiten an den Personenwagen  
B 4222 (ex BVZ B 2222)  
B 2206 (ex C206)  
B 2210 (ex C210)

Jeden Dienstagabend ab 16.00 Uhr

Jeden Donnerstagabend ab 18.00 Uhr

#### **Samstagsbesuche**

Samstag, 4. November 2006 ab 08.00 Uhr. Am Samstagbesuch wird ein gemeinsames Mittagessen offeriert. Anmeldung dazu ist erforderlich.

#### **Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke**

5. Arbeitstag Samstag, 16. September 06  
6. Arbeitstag Samstag, 14. Oktober 2006

#### **2. Arbeitswoche in Gletsch**

11. bis 16. September 2006

#### **Reisen**

**Sektionsreise:** 17. September 2006. Luzern – mit dem Dampfschiff nach Vitznau – mit dem Dampfzug auf die Rigi und weiter nach Arth-Goldau – Besichtigung des Depots der Arth-Rigi-Bahn – Besichtigung der in Revision befindlichen Dampf-Schneeschleuder Xroid R12



Bauarbeiten auf der Strecke – Travaux sur la ligne.

#### Sektion VFB-Gotthard

### 300. Mitglied aufgenommen

Im Juni durften wir unser 300. Mitglied begrüßen: Hans Frei aus Niederglatt. Er ist kein Unbekannter, hält er doch schon vier Weltrekorde im Rückwärtsfahren mit einem Anhängerzug. Im Internet findet man seine Rekordleistungen unter [www.lkw-rekord.ch](http://www.lkw-rekord.ch).

Wie alle Jahre wurde die Sektionsbauwoche im August von Wolfgang Hackl und seiner Frau Christina vorbereitet. Aus gesundheitlichen Gründen (Knieoperation) musste er jedoch kurzfristig die Leitung an Mathias Leible übergeben. Der Gruppe wurden 35 Polymechaniker-Lehrlinge von der Lehrwerkstatt Basel zugeteilt. Die Arbeiten wurden auf fünf Baustellen verteilt: Lammenviadukt (Gehsteig und diverse Anpassungen), Viadukt km 43,900 (Sanierungsarbeiten), Kehrtunnel (Montage Baustellenbeleuchtung und Vorarbeiten für zukünftigen Gleisumbau), Bahnhof Gletsch (Demontage Gleisjoche, Aufarbeitung Zahnstangenlamellen), Muttbach (Behhebung Unwetterschäden, Aushebung neuer Kabelkanal, Verlegung Schienenlager).

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön den drei Organisatoren sowie den Fronis für ihren Einsatz. Einen ausführlichen Bericht der Bauwoche mit Fotos finden Sie auf unserer Homepage [www.vfb-gotthard.com](http://www.vfb-gotthard.com).

Besuchen Sie uns an der URI06, der Gewerbeausstellung des Kantons Uri vom 27. September bis

01. Oktober in Schattdorf. Nebst einem Werbepoststand betreuen wir auch eine Kinder-Eisenbahn beim Eingang zur Ausstellung. Dazu verschiedene Events wie beispielsweise Salsa-Workshop und Konzert der Mundart-Band Plüsch! Detailinfos finden Sie unter [www.uri06.ch](http://www.uri06.ch).

Wegen Terminkollisionen mussten wir das Datum der Generalversammlung verschieben. Sie findet neu am Samstag, 2. Dezember 2006 im Hotel «Monopol» in Andermatt statt. Die Einladung erhalten Sie im November. Nebst den obligaten Traktanden geht es darum, den Vorstand neu zu bestellen. Da unser Präsident Anton Stadelmann demissioniert, ist ein neuer Präsident zu wählen. Tony bleibt uns als Mitglied und Wanderweg-Betreuer weiterhin erhalten. Wir hoffen, möglichst viele Mitglieder in Andermatt begrüßen zu dürfen!

Vorstand Sektion Gotthard

#### VFB-Sektion Solothurn

### Kurzweilige Reise über die Furka

Am 22. Juli hat unsere Sektion bei bestem Sommerwetter den Jahresausflug zur Furka unternommen.

Mit dem Car wurden die Reiseteilnehmer in Grenchen, Solothurn und Oensingen abgeholt. Eine zufriedene Gruppe fuhr über die Autobahn der Innerschweiz zu. Im Hotel-Restaurant «Postillon» in Buochs gab es einen Kaffeehalt, den sicher alle genossen haben. Danach wurde die Reise in Richtung Realp fortgesetzt. Bereits in Erstfeld verliessen wir die Autobahn, um dem kilometerlangen Stau auszuweichen. Auf der alten Gotthardstrasse ging es gemütlich der Schöllenen zu. Nach einem Gentleman-Stopp unseres Chauffeurs Walter, der nachfolgenden Fahrzeugen das Überholen ermöglichte, ging die Fahrt weiter. Die hinten sitzenden Reisenden meldeten später dem Fahrer, er solle ja nicht mehr ausstellen. Wollte er nämlich die Kolonne passieren lassen, könnte man noch die Dampffahrt versäumen. So erreichten wir frühzeitig die Station Realp DFB. Um handfeste und fotografische Andenken heimbringen zu können, wurden schnell der Kiosk und die bereit stehenden Wagen gestürmt. Schon bald kam die reisefertige, gut unter Druck stehende Lok 9 an unseren Zug. Wir hatten im reservierten roten Wagen – dem «Aargauer» – Platz genommen. Endlich kam der ersehnte Pfiff zur Abfahrt und mit Auspuffschlägen, die wie Musik klangen, fuhr der Zug aus der Station und der Furka entgegen. Am wilden Wasser der Furkareuss und den vielen bunten Blumen konnte sich das Auge erfreuen. Nach 20 Minuten

und 303 Meter überwundener Höhendifferenz ergänzte die Lok 9 ihren Wasservorrat. In Tiefenbach wurden wir von Lok 1 mit einem Bauzug herzlich begrüsst. Für Fotografen und Filmer war es ein «gefundenes Fressen». Der Aufenthalt war für viele Fahrgäste zu kurz. Die Zugbegleiter hatten Mühe, die verstreuten Schäflein wieder auf den Zug zu bringen. Sie liessen sich erst von den energischen Pfiffen der Lokomotive zum Einsteigen bewegen. Der Reiseleiter der Sektion Solothurn hatte allerdings mit seinen Leuten keine Probleme. Nach diesem Halt stampfte die Lok «Gletschhorn» weiter durch die Alpweiden mit ihrer schönen Blumenpracht und den weidenden Tieren dem Scheiteltunnel entgegen. Auf der Station Furka warteten wir auf den Gegenzug aus Gletsch und nutzten die Zeit, die trockenen Kehlen zu wässern. Dies war nötig, weil uns vor lauter Staunen oft der Mund offen blieb.

Viel zu schnell waren wir in Gletsch. Zuvor hatten wir bei den Strassenübergängen Freude an den winkenden Autofahrern – und sie wohl auch an uns. In Gletsch wurden wir vom Car erwartet, der uns zum Hotel «Grimsel Hospiz» fuhr. Da gab es zum Mittagessen einen guten «Furka-Teller». Planmässig konnte zur Heimreise an den Brienzersee gestartet werden. Zur Überraschung der Reisegeellschaft wurde auf das Dampfschiff «Lötschberg» umgestiegen, das uns nach Interlaken brachte. Von da aus fuhr uns Chauffeur Walter zu den Einsteigeorten zurück. Ein schöner Ausflug über die Furka ging zu Ende. Für das Mitkommen dankt allen

Robert Rellstab, Reiseleiter

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

*Der kurze Weg zur Information.*



## Das Schwungrad meint...

### Wer sät, darf auch ernten

Seit mehr als 20 Jahren sind wir daran, unsere Dampfbahn wieder über die Furka fahren zu lassen. Es brauchte viel Überzeugungsarbeit, dieses Vorhaben auch in die Tat umzusetzen. Ich habe im letzten Bericht über die sehr erfolgreich verlaufene Generalversammlung in Luzern berichtet. Heute möchte ich gern einem anderen Erfolg einige Zeilen widmen.

Bis zum Redaktionsschluss am 15. August hatte ich die Möglichkeit, fünf Mal mit der Dampfbahn über die Furka zu reisen. Ich hatte

unterschiedlich viele Gäste bei mir. Dabei war auch der 1111. Reisegast, den ich zur Fahrt über die Furka in meiner Gruppe hatte. Das war eine kleine Feier wert. Mein Fazit daraus: An allen Tagen waren die Züge sehr gut besetzt. Ich konnte durchwegs gut gelauntes und freundliches Bahnpersonal sehen und auch erfahren.

So wie alle das Schwungrad kennen, darf ich auch das Negative erwähnen. Ich habe im Bahnhof Realp fast jedes Mal wieder eine lange Schlange wartender Passagiere vor dem Schalter gesehen. Auch im neu gebauten Bahnhofsgebäude geht es leider noch nicht schneller als am alten Containerschalter. Da ist immer

noch «der Wurm drin». Gibt es denn hier immer noch keine glückliche Lösung? Bitte die Billette nach Hause schicken lassen, dann muss man nicht anstehen am Schalter – das ist hier mein Rat.

Nun aber weiter im positiven Bericht. Es ist doch für uns alle Mitglieder das Ziel, möglichst noch mehr Personen für unsere Dampfbahn zu gewinnen. Bei meinen informativen Gesprächen im Zug habe ich schon oft erlebt, dass viele Gäste zufällig mitfahren. Woher auch immer sie kommen, um eine Dampffahrt zu machen, will ich nicht wissen. Aber während fast zwei Stunden kann man über die Strecke, den Zug

und den laufenden Endausbau bis Oberwald informieren und die Leute begeistern. Als VFB-Mitglied habe ich immer Prospekte und Anmeldekarten im Rucksack. Während der Fahrt verteile ich das Material und lade zur vorteilhaften Mitgliedschaft ein. Es gibt nichts Erfreulicherer, als die Gäste bei ihrem höchsten und schönsten Nostalgie-Fahrerlebnis begeistern, überzeugen und zum Mitmachen bewegen zu können. Bei solch schönen Reisetagen erfüllt sich dann mein Vorsatz, mindestens zehn Neumitglieder zu werben, fast von alleine. Ich kann diese Art nur weiter empfehlen.

*Euer Schwungrad*

### Aus der Sektion NWS

## Mitgliederwerbung als Schwerpunkt

An der GV liessen wir uns von Claude Wenger über die Zusammenarbeit der Organisation Furka Dampfbahn orientieren, die sich in die Stiftung, die DFB AG und den Verein gliedert. Gespannt waren wir auch auf das Bauprogramm und dessen Prioritäten.

Der Vorstand wurde in seiner bisherigen Zusammensetzung bestätigt. Die Statuten der Sektion wurden genehmigt und zur Kenntnisnahme dem ZV vorgelegt. Wir werden in diesem Jahr die Wagenbauwerkstatt in Aarau und die Renovation der Schneeschleuder mit einem Beitrag aus unserer Kasse unterstützen.

Wir nehmen die Unterlagen des Zentralvorstandes des VFB für Werbung zur Kenntnis und wollen die Ratschläge nutzen. Wir planen zwei Anlässe wovon einer schwergewichtig auf die Werbung von Neumitgliedern ausgerichtet ist. Wir werden uns an Interessierte von Modelleisenbahnen wenden, welche die Gartenbahn «Ysebähnli am Rhy» besuchen. Die zweite Werbeaktion richtet sich an die Besucher des Einkaufszentrums in Münchenstein, wo es auch um die Werbung für unsere Bahn geht. Wir sind auf den Erfolg gespannt.

### Werbung für Neumitglieder und für unsere Bahn

2 Prozent Neumitglieder ist das Ziel des VFB für das Jahr 2006. Es gibt in der Region Basel die Gartenbahn «Ysebähnli am Rhy». Dampfbahnfreunde aus ganz Europa treffen sich hier mindestens einmal jährlich am «Dampfertreffen» und bringen teilweise auch ihre selbstgebaute Dampflokomotiven mit, um sie dort dem interessierten Publikum vorzuführen. Es lag nahe, in diesem Kreis für unsere Bahn zu werben und auch neue Vereinsmitglieder anzuheuern. Mit vier Werbetafeln versuchten wir, unsere Anliegen in allen Varianten darzustellen: Ohne Mitglieder kein Geld – keine Fronis – keine Bahn. Wir benötigen Mitarbeiter. Der Traum des Dampflokomotivführers könnte bei unserer Bahn verwirklicht werden. Technisch interessierte Berufsleute aller Art fänden hier eine sinnvolle Beschäftigung. Mit Bildern belegten wir, was bis jetzt an der Furka geschah und was wir noch erreichen wollten. Entstehungsgeschichte und Entwicklung unserer Bahn versuchten wir in einem Abriss darzustellen. Wir hoffen, dass es gelungen ist, neue Freunde für unsere Bahn zu werben.

*Heinz Stocker*



*Die Lokomotive FO 4 geschmückt in der Werkstatt Chur.  
La loc FO 4 pavoisée à l'atelier de Coire.*

**Sektion Innerschweiz****Vielfältige Einsätze**

Die Samstags-Einsätze der Sektion Innerschweiz waren bisher rege besucht, unter anderem wurde im Holz gearbeitet auf der Walliser-Seite. Eine Gruppe der CKW-Freileitung half beim Kabeleinzug.

Weiter wurden Arbeiten rund um den neuen Bahnhof ausgeführt und Natursteine für die Verkleidung vom Unternehmen Zumdorf zugeführt. Baumaterialien wurden über die Furka transportiert mit einem gesponserten Lastwagen der Firma Risi aus Baar. Auch Arbeiten am Gleis fanden statt: Demontage von Zahnstange und Geleise vor dem Einsatz der LO-

GIN-Gruppe unterhalb der Station Furka und Mähen der Böschungen von Realp aus.

Die Mitglieder des Vorstandes begleiteten die Reisen ab Luzern mit Postauto zur DFB und via Grimsel und Dampfschiff retour nach Luzern. Auch an der GV der DFB im Verkehrshaus in Luzern war die Sektion Innerschweiz als Helfer im Einsatz.

Folgende Arbeits-Einsätze finden im Herbst 2006 statt: Samstags: 16. und 30. September, 21. Oktober, 11. November. Auch im Herbst zählen wir auf zahlreiche Frondienstler aus der Sektion.

Auskunft: Jakob Hartmann, 041 917 15 46, wenn möglich Mittwoch abends ab 19 Uhr. Sektions-Adresse: VFB Sektion Innerschweiz, Postfach, 6002 Luzern.

Willy Auf der Maur

**Kurz gefasste Gebrauchsanweisung****Mitfahren**

Die Dampfzüge verkehren in diesem Jahr vom 24. Juni bis 1. Oktober. Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail reisedienst@fu-be.ch

**Mitarbeiten**

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

**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.)

**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<br>Raad, CH-8498 Gibswil, Tel. +41 55 246 36 15<br>dfb-personal@fu-be.ch |              |

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

Peter Schwaller  
Lägernweg 6  
CH-5304 Endingen  
Telefon P 056 242 15 14  
Mobile N 079 374 50 17  
E-Mail peter.schwaller@bluewin.ch

**SR-Vizepräsident**

Thomas Kaech  
Silberdistel B  
CH-3999 Oberwald  
Telefon G  
Telefon P 027 973 38 50  
Fax F 027 973 38 52  
Mobile N 079 483 42 70  
E-Mail kaech.t@bluewin.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 Hillemeyr  
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 hillemeyr@t-online.de

**SR**

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

**SR**

Hans Meiner  
Bergstrasse 82  
CH-6010 Kriens  
Telefon G  
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 G 041 875 26 20  
Telefon P 041 870 70 71  
Fax G 041 875 26 10  
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 79 646 34 41  
kurt.aeberli@freemove.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 3141  
fam.fehrlin@netvision.ch

### VR

Paul Güdel  
Zumhofstrasse 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 44 221 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
hermannwalser@bluewin.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

### Personal

Peter Schwarzenbach  
Raad  
CH-8498 Gibswil  
Telefon +41 55 246 36 15  
Fax +41 55 246 36 15  
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 Oktober) +41 79 205 14 24  
dfb-betrieb@fu-be.ch

### Reisedienst

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

### Zugförderung und Werkstätten

Anton Westreicher  
alte 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

### Mandat Finanzen

Treuhandbüro Martin Alther  
Kornweg 7  
CH-5603 Staufeu  
Telefon +41 62 891 73 73  
oder +41 52 741 10 16  
Mobile +41 79 430 52 70  
dfb@alther-treuhand.ch

### Sicherheit und Logistik

Fritz Tschanz  
Moosgasse 94  
3053 Münchenbuchsee  
Telefon +41 31 869 01 82  
Mobile +41 79 482 76 12  
dfb.clog@bluewin.ch

### Souvenirhandel DFB

Heidi Albisser  
Postfach 49  
CH-3428 Wiler  
Tel./Fax +41 32 665 11 24  
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

### Kommunikation

Irene Schär-Hänni  
Ruoipigenring 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 Hillemeier  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile +49 171 718 3896  
hillemeier@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 curson 2  
CH-1142 Pampigny  
Telefon +41 21 800 48 61  
jforinachon@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-Bergstracke.de

### Norddeutschland

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

### Nordrhein-Westfalen

Martin Fränsing  
Gottthelfstrasse 100  
D-44229 Dortmund  
Telefon/Fax +49 231 73 4061  
uwe.bodenstein@sparkasse-hennef.de

### 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 Hillemeier  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
hillemeier@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



Faszination Schmalspur

**BEMO**

ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE  
SCHMALSPUR-MODELLBAHNEN

[www.bemo-modellbahn.de](http://www.bemo-modellbahn.de)

Ab sofort Verkauf  
der **BEMO-Kollektion**



**BAHNSTEIG**  
**HOLTSMANN**  
**STEIGEN SIE EIN!**  
BEMO-Fachhändler

im Möbelhaus Holtmann  
31682 Obernkirchen/Gelldorf  
An der B65 · Gelldorfer Weg 46  
Tel. 0 57 24 - 39 60 · Fax -3 96 13  
eMail: [info@bahnsteig-holtmann.de](mailto:info@bahnsteig-holtmann.de)  
Internet: [www.bahnsteig-holtmann.de](http://www.bahnsteig-holtmann.de)

