



# dampf an der furka



### GV DFB AG

In Oberwald hat sich vieles bewegt. Vier neue VR lösten die bisherigen ab

S. 1



### ViaStoria: Unterwegs auf Kulturwegen

Vier herrliche Kulturwanderungen im Gebiet der Furka-Dampfbahn

S. 7



### Porträt Emil Halter

Er organisierte dieses Jahr zum 20. Mal den «Alcatel»-Einsatz

S. 10



### Wägeli im Doppelpack

Erleben Sie die Reise der renovierten Wagen B 2206 und B 2210 von Aarau nach Realp

S. 12



### Gipfelgeschichten

Woher haben Matterhorn, Jungfrau und Galenstock ihre Namen?

S. 14



### Unfälle beim Bau des Furka-Scheiteltunnels

Viele Geschichten ranken sich um den Bau dieses Werkes

S. 16



### Bauwoche Sektion Ostschweiz

Mit Alphornklängen zu erwachen ist etwas Besonderes

S. 26



### La section Romandie était présente sur la ligne de la Furka.

Au cours de cette semaine nous avons procédé à différents travaux sur deux sites principaux.

S. 27



### dfb-Gäste im Gespräch

Lesen Sie, wie Gäste unsere Dampfbahn erleben

S. 32

## Weitere Themen

### aktuelles

Editorial	1
Verwaltungsrat – Abschied und Willkommen	1
Neue Mitglieder und neue Sektionsbetreuung	4
Stiftung bewahrt und finanziert Kulturgut	4
Erfolgreiches Jahr – anforderungsreiche Zukunft	5
Jetzt sollten alle mitmachen	6
ViaStoria	7
Vier-Quellen-Weg	9
Porträt eines Top-Fronis	10
Die Gleisbauer	10
Wägeli im Doppelpack	12
Galenstock	14
Vorteile beim Eisenbahn-Amateur für VFB-Mitglieder	15
Lawinenunfall vom 15.5.1965	15
Unglücksfälle beim Bau des Furka-Scheiteltunnels	16
Generalversammlung 1000er Club	17
Conseil d'administration – Adieux et bienvenue	18
Chemin des quatre sources	19
Avalanche meurtrière du 15.5.1965	20
Accidents lors de la construction du tunnel de faite de la Furka	20
dfb-Gäste im Gespräch	32

### aus den sektionen

Aargau	24
Innerschweiz	25
Ostschweiz	26
Romandie	27
Solothurn	27
Zürich	28
Berlin	30
Norddeutschland	30

### impressum

3

### Titelbild/couverture

Zwischenhalt für die Lok 4 in Tiefenbach. Wasser wird aufgefüllt und dann geht die Fahrt weiter Richtung Furka und schliesslich ins Wallis.

La loc 4 marque un arrêt à Tiefenbach pour faire le plein d'eau, puis le voyage continue en direction de la Furka et du Valais.

Foto: Hansueli Fischer.

### Redaktionsschluss

**Ausgabe 4/2011 31.10.2011**

**Ausgabe 1/2012 15.01.2012**

**Ausgabe 2/2012 15.05.2012**

**Ausgabe 3/2012 15.08.2012**

## Editorial

Von Ruedi Traub, Redaktor

Zwei Schwerpunkte gab es im letzten Quartal. Zum Ersten fand am 25. Juni 2011 die GV der AG in Oberwald statt. Vier langjährige VR traten zurück und alle konnten wieder durch ausgezeichnete Fachleute ersetzt werden. Die Palette reicht vom Juristen über Diplom-Finanzwirt, Betriebswirtschaftler bis hin zum Chef Zugförderung bei den «Chemins de fer du Jura».

Zum Zweiten kamen am 6. August die sehnlichst erwarteten Wagen B 2206 und B 2210 in Realp an. Am Tag zuvor wurden sie in Aarau vor den Augen der Mitarbeiter und Gönner verladen und fuhren in einer spektakulären Fahrt mit zwei Lastwagen und angehängten Tiefladern die Schöllenen hinauf. Lesen Sie dazu den Beitrag in dieser Ausgabe und bestaunen Sie die Fotos.

Schon früh, 1911, versuchte man, eine Bahnlinie als Verbindung zwischen Wallis und Uri zu bauen, aber erst ab 1926 konnte der volle Fahrplanbetrieb auf der ganzen Strecke Brig–Disentis aufgenommen werden.

Einige Unfälle gab es an der Strecke. Zwischen 1911 und 1915 starben viele Menschen und vor fünfundvierzig Jahren stürzte die Lok 10 in einer Lawine den Hang hinunter und begrub zwei Mitarbeiter und zwei Gäste unter sich. Ein Mitarbeiter überlebte schwerverletzt. Heute befindet sich an der Stelle ein Kreuz und die Lokführer betätigen die Lokpfeife zu Ehren der Verstorbenen.

Der Vier-Quellen-Weg ist am ersten August feierlich eröffnet worden. Er führt vom Oberalppass Richtung Westen bis zum Furkapass und tangiert in fünf Tagen alle vier Quellen der Flüsse Rhein, Tessin, Reuss und Rhone.

Geniessen Sie die vorliegende Ausgabe.

25. Ordentliche Generalversammlung der DFB Dampfbahn  
Furka-Bergstrecke AG

## Verwaltungsrat – Abschied und Willkomm

Von Oskar Laubi, VR-Präsident

*OBERWALD – Die GV der DFB AG hat am 25. Juni vier verdiente Mitglieder des Verwaltungsrats verabschiedet und das Gremium mit neuen Persönlichkeiten ergänzt.*

Verwaltungsratspräsident Oskar Laubi konnte in der Mehrzweckhalle Oberwald, Gemeinde Obergoms, gegen 300 Aktionärinnen und Aktionäre begrüßen. Sie repräsentierten rund 90'000 Aktienstimmen. Zu Beginn überbrachte der Gemeindepräsident der Gemeinde Obergoms, Christian Imsand, als Gastgeber eine Grussbotschaft: Er hiess die Anwesenden willkommen und erläuterte die Entstehung der in den Landkarten noch nicht erkennbaren Gemeinde Obergoms. Sie ist ein Zusammenschluss der früheren Gemeinden und heutigen Teilgemeinden Oberwald, Obergesteln und Ulrichen. Er erinnerte an die enge Verbundenheit der Gemeinde mit der Dampfbahn und mit den zahllosen «Fronis», die sich hier wohl-

fühlen, und gratulierte zur Vollendung der Bergstrecke. Ganz besonders betonte er den wechselseitigen Nutzen, insbesondere bei der Förderung des Tourismus in der einzigartigen Bergwelt. Er schloss mit guten Wünschen für eine erfolgreiche Zukunft der Dampfbahn.

Der VR-Präsident dankte dem Gemeindepräsidenten für seine aufmunternden und aner kennenden Worte, aber auch für die Überlassung der Mehrzweckhalle und die vielfältige Unterstützung während des Jahres und für den offerierten Apéro zum Abschluss der GV.

Die üblichen Traktanden wie Jahresbericht, Rechnungsabnahme, Verwendung des Jahresergebnisses und Entlastung der Organe wurden ohne Diskussion einstimmig oder gegen wenige Einzelstimmen genehmigt. Die vorgeschlagene Statuten-Anpassung für die weitere Ermächtigung zu Kapitalerhöhungen wurde ebenfalls einstimmig genehmigt.



Foto: J. Zimmermann

*Verwaltungsräte (abtretende und neue), Präsidenten, Geschäftsführer / Conseillers d'administration (sortants et nouveaux), présidents, directeur d'entreprise*

## Verabschiedet...



Foto: J. Zimmermann

Karlheinz Orth



Foto: J. Zimmermann

Hans Tribolet



Foto: J. Zimmermann

Claude Wenger



Foto: J. Zimmermann

Paul Güdel

### Verabschiedet

Die Versammlung verabschiedete vier verdiente VR-Mitglieder:

*Karlheinz Orth* tritt nach acht Jahren Mitwirkung im Verwaltungsrat zurück. Er war der Vertreter der DFB-Freunde in Deutschland und Mitglied in der Marketinggruppe. Als Ingenieur hat Karlheinz wertvolle Beiträge zu technischen Fragen gegeben. Geschätzt wurde seine ausgleichende Persönlichkeit, welche in verschiedensten Situationen gute Wege gewiesen hat.

*Hans Tribolet* tritt ebenfalls nach acht Jahren Verwaltungsrats-Tätigkeit zurück. Als ehemaliger technischer Direktor der Matherhorn-Gotthard-Bahn hat er in vielfältiger Weise geholfen, insbesondere im technischen Bereich zu guten Entscheidungen zu kommen. Hans hat zudem fall-

weise im Betrieb und in einigen andern Gremien seine grosse Erfahrung einfließen lassen.

*Claude Wenger* hat sieben Jahre im Verwaltungsrat mitgewirkt, davon zwei Jahre als Präsident. Er hat die französisch sprechenden DFB-Freunde repräsentiert. Er vertrat zudem während zwei Jahren den Verwaltungsrat im Stiftungsrat der Stiftung Furka-Bergstrecke. Claude hat in vielen Situationen weise Vorschläge gemacht, er suchte stets das Verbindende.

*Paul Güdel* tritt nach sieben Jahren VR-Angehörigkeit zurück. Als Marketing-Verantwortlicher hat er den Auftritt der DFB AG nach aussen in einem grossen Ausmass mitgeprägt. Sein Einsatz für die DFB AG war und ist bis heute enorm. Er wurde und wird dabei von seiner Frau Silvia Güdel intensivst unterstützt. Paul wird

noch bis 31. März Marketing-Verantwortlicher in der Geschäftsleitung sein. Es wird dann der Zeitpunkt sein, alle seine grossen Leistungen für den Betrieb zu würdigen.

Unter grossem Applaus der Versammlung wurde den Austretenden eine gute Flasche Wein und eine Dauerfahrkarte auf der Furka-Bergstrecke überreicht.

### Willkommen geheissen

Der Präsident stellte die vom Verwaltungsrat vorgeschlagenen und bereits über das Internet bekannt gegebenen Kandidaten vor, welche den mit den Rücktritten verbundenen Kompetenzverlust kompensieren werden:

*Peter Bürker* mit einer juristischen Grundausbildung bringt eine breite praktische Managementenerfahrung in unterschiedlichsten Funktionen aus dem internationalen, heute amerikanischen Grosskonzern Mettler Toledo mit.

*Walter Knobloch* ist Diplom-Finanzwirt und war bis zu seiner Pensionierung Steuer-Kommissär für Unternehmungen in Fulda, Deutschland. Er kennt die DFB aus langjähriger Betreuung des Souvenir-Shops in Gletsch.

*Ernst Künzli* ist Betriebswirtschaftler. Er hat Erfahrung als Unternehmens-Berater und Finanzchef eines Gross-Spitals und ist seit 25 Jahren bei der UBS, heute als Leiter eines Betreuungsteams für grössere Firmenkunden.

*Theo Stolz* ist bilingue, arbeitet als Chef Zugförderung und Werkstätten bei den Chemins de fer du Jura und hat grosse Erfahrung im Bahn- und vor allem auch im Dampfbahnbereich, inkl. Ausbildung von Dampflokompersonal.

Die Generalversammlung wählte die vorgeschlagenen Kandidaten in globo, einstimmig, ohne Enthaltungen und ohne Gegenmehr.

In kürzeren und längeren Beiträgen berichteten der Präsident, der Geschäftsführer Peter Bernhard, der Präsident des VFB-Zentralvorstandes Robert Frech und der Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl über das vergangene Jahr und über ihre Sicht der aktuellen und zukünftigen Probleme.

## Beantragt

Zwei Anträge aus Aktionärskreisen lagen vor:

- Rudolf Schenk regte an, den Einsatz eines Shuttle-Zuges Elektrisch/Diesel auf der Strecke Oberwald–Gletsch zu prüfen. Stellungnahme des VR: Die Geschäftsleitung wird generell verschiedene Varianten für die Ausflugszüge prüfen. Kriterien für die Machbarkeit werden Personalfragen, Finanzen und das vorhandene nostalgische Rollmaterial sein. R. Schenk ist befriedigt.
- Stiftung und Verein haben über ihre Organe einen Antrag gestellt, der im Vorfeld mit dem VR auf folgenden Wortlaut bereinigt worden ist: «Eine Delegation, bestehend aus je drei Vertretern von Verwaltungsrat, Stiftungsrat, Zentralvorstand und Geschäftsleitung,

trifft sich mindestens einmal jährlich zur Information und Aussprache über strategische Ziele, Zusammenarbeit und Finanzen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.» Vizepräsident Hermann Walser betonte, dass es um die Verbesserung der Zusammenarbeit geht, nicht aber um die Errichtung einer übergeordneten Struktur, denn jede der drei Organisationen habe jeweils eigene, nicht delegierbare Aufgaben, für die sie Verantwortung zu tragen hat und die sie nicht an ein anderes Entscheidungsgremium abgeben kann.

Unter Varia wurde die Nachbildung einer Miniatur-Furka-Bergstrecke angeregt und der Vorschlag gemacht, eine nächste Generalversammlung im Mittelland durchzuführen. Mit Dank an die zahlreichen Helferinnen und Helfer schloss der Präsident

die Generalversammlung nach zwei Stunden und lud zum Apéro ein.

## Willkommen geheissen...

Foto: J. Zimmermann



Peter Bürker

Foto: J. Zimmermann



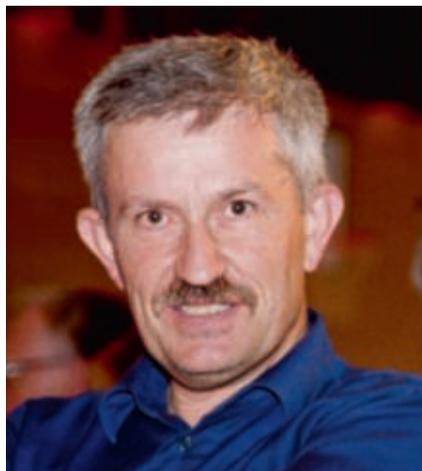
Walter Knobloch

Foto: J. Zimmermann



Ernst Künzli

Foto: J. Zimmermann



Theo Stolz

### top press

Für den aus familiären und gesundheitlichen Gründen zurücktretenden Geschäftsleiter Peter Bernhard konnte ein Nachfolger gefunden werden. Urs Walter Züllig-Glaus, Dipl. Ing. ETH wird am 1. Januar 2012 die Leitung der DFB AG übernehmen. Eine Vorstellung erfolgt im daF 4/11. In der Zwischenzeit wird er in die Belange unseres aussergewöhnlichen Kulturgutes eingeführt.

### Impressum

**Redaktionsadresse:** Ruedi Traub (tr),  
Talwiesenstrasse 92, 8055 Zürich  
Telefon +41 44 462 66 06  
E-Mail: daadf.redaktion@dfb.ch

#### Redaktionskommission:

Peter Walser, Hammerstrasse 2, CH-4414 Füllinsdorf,  
Tel. +41 61 901 27 20, peter.walser7@bluewin.ch;  
Julian Witschi, Sekretär VFB, Tel. +41 31 371 49 44,  
julian.witschi@dfb.ch;  
Peter Schwarzenbach, Personalchef DFB AG,  
Tel. +41 55 246 36 15, peter.schwarzenbach@dfb.ch;  
Claude Solloz (Sol), VFB/Übersetzer,  
Tel. +41 27 322 46 65, claude.solloz@dfb.ch;  
Irène Schär-Hänni, Kommunikation VFB,  
Tel. +41 41 250 07 09, irene.schaer@dfb.ch;  
Christian Stern, Betrieb DFB AG, Tel. +41 32 622 35 17  
Hansueli Fischer-Spuhler (fi), Goldenbühlstrasse 130,  
CH-5463 Wislikofen, Tel. +41 56 243 13 13,  
hansueli.fischer@dfb.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, Tel. +41 41 888 03 03,  
administration@dfb.ch

#### Adressänderungen Vereinsmitglieder:

VFB Verein Furka-Bergstrecke, c/o Simone Hurter,  
Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A.  
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

#### Herausgeber:

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG  
VFB Verein Furka-Bergstrecke  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke  
Postfach 35, CH 3999 Oberwald VS

#### Erscheinungsweise:

Vierteljährlich  
(Ende Februar, Mitte Juni, Mitte September,  
Ende November)

**Abonnement:** sFr. 35.– (Jahr) für Aktionäre

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

DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
VFB Verein Furka-Bergstrecke [www.v-f-b.info](http://www.v-f-b.info)  
SFB Stiftung Furka-Bergstrecke [www.s-f-b.info](http://www.s-f-b.info)

## Bericht des VFB-Präsidenten an der GV DFB AG

# Neue Mitglieder und neue Sektionsbetreuung

### Zusammenfassung: Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission

*OBERWALD – Robert Frech hat der DFB zum 25-Jahr-Jubiläum gratuliert und mit einer Video-Präsentation zur VFB-Strategie einen Rück- und Ausblick bis 2015 gegeben. Der VFB hat ein 5-Punkte-Programm für die nächsten Jahre festgelegt.*

#### 1. Mitgliederbestand kontinuierlich erhöhen

Zwischen Zentralvorstand und den Sektionen wurde eine Vereinbarung getroffen, dass der Verein Furka-Bergstrecke jährlich netto um 300 Neumitglieder wachsen soll. Demnach würde die Zahl der Mitglieder von derzeit 7994 auf 9500 im Jahre 2015 ansteigen.

#### 2. Sektionsbetreuung durch den Zentralvorstand

Der ZV schuf das neue Ressort «Sektionsbetreuung», bestehend aus drei Mitgliedern:

- Wolfgang Hänsel, Sektionsbetreuung Schweiz Ost
  - Irène Schär, Sektionsbetreuung Schweiz Mitte
  - N.N., Sektionsbetreuung Schweiz West
- Aufgabe der Sektionsbetreuung ist die Unterstützung der Sektionen bei der Teil-

nahme an Messen und Ausstellungen, bei der Mitgliederwerbung und bei der Drucksachenverteil-Logistik.

#### 3. Sicherstellung des Frondienstes

Die Ausgangslage ist dadurch gekennzeichnet, dass die Anforderungen an die Frondienst-Leistenden durch neue Vorschriften des BAV gestiegen sind.

- Es gilt, unsere Leute auf neue Anforderungen, vor allem bei Sicherheitsfragen, sachkundig und konsequent zu schulen und zu informieren.
- Die Motivation zur Freiwilligenarbeit wird verstärkt an die Hand genommen.
- Die Anerkennung dieser Leistungen muss für alle transparenter werden.

Die für die Bauabteilung der DFB AG geleisteten Frondienststunden betragen in den Jahren 2004 bis 2006 je rund 40'000, in den Jahren 2007 bis 2009 je etwa 44'000 und im Jahre 2010 46'016.

#### 4. VFB-Beiträge an DFB AG und SFB

Gemäss Kooperationsvertrag mit der DFB AG stellt der VFB – nebst den Frondienstleistenden – der DFB AG auch finanzielle Mittel zur Deckung der Betriebskosten zur Verfügung:

- Der Betrag beläuft sich jährlich auf mindestens 200'000 Franken. Im Jahre 2009 wurden 320'000, 2010 wurden 281'000 und 2011 wurden bis zum 24. Juni 171'000 Franken an die DFB AG überwiesen.
- Dafür sind gewisse Gegenleistungen der DFB AG vereinbart worden.
- Auch die Stiftung profitiert vom VFB. Der VFB hat der Stiftung für ihre Projekte in den letzten fünf Jahren über 110'000 Franken überwiesen.
- Der VFB hat mit dem ZV-Vizepräsidenten Einsitz im Stiftungsrat.

#### 5. Die drei tragenden Säulen der Bahn

- DFB AG für Betrieb und Unterhalt
- VFB für Fronarbeit und Betriebsbeitrag
- Stiftung für Finanzierung und Investitionen

Der VFB-Präsident erklärte unter Verweis auf den unter Traktandum 10 zu behandelnden Antrag:

- Wir wollen auf allen Ebenen der DFB-Gruppe eine auf Vertrauen basierende Zusammenarbeit erreichen.
- Wir pflegen einen offenen und ehrlichen Dialog innerhalb der DFB-Gruppe ohne «Wenn und Aber».
- Wir erwarten von unseren beiden Partnern «mit gleich langen Spiessen» behandelt zu werden.
- Wir erwarten bei strategischen Entscheidungen einbezogen zu werden.

## Ein- und Ausblick an der GV der DFB AG

# Stiftung bewahrt und finanziert Kulturgut

### Zusammenfassung: Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission

*OBERWALD – Die SFB Stiftung Furka-Bergstrecke sichert das Kulturgut Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Sie finanziert über einen Dotationsfonds Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel.*

Stiftungsratspräsident Peter Riedwyl erinnerte an der GV der DFB AG an den Stiftungszweck und an das Organisationsreglement der SFB. Gemäss diesem wird jährlich ein Gönnererevent durchgeführt. Die Mittel des Dotationsfonds können teils frei

für die DFB eingesetzt werden, teils sind sie projekt- oder zweckgebunden. Ausserdem ist ein Reservefonds für Unvorhergesehenes zu öffnen.

#### Klare Leitplanken

Der Stiftungsrat ist an das Stiftungsrecht gebunden. Er protokolliert und dokumentiert seine Entscheidungen und handelt unternehmerisch verantwortungsvoll. Zwischen der SFB und der DFB AG besteht eine Werkvereinbarung. Gemäss dieser war für die Instandstellung der Strecke Gletsch-Oberwald ein Kostendach von 3 Millionen

Franken vereinbart worden. Dieser Streckenabschnitt ist in das Eigentum oder in das Baurecht der SFB überzuführen. Mittlerweile hat der Kostenstand 4 Millionen Franken überschritten. Mit der DFB AG besteht auch eine Nutzungsvereinbarung. Diese erlaubt es der AG, unter Vorbehalt des erforderlichen Unterhalts und der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, die Strecke unentgeltlich zu nutzen. Der jährliche Wert dieses Nutzungsrechts wird auf rund 330'000 Franken veranschlagt.

### Spenden und Auflagen

Der 1000er-Club wird – gemäss einer entsprechenden Vereinbarung – die Wiederinstandstellung der ersten HG 4/4 finanziell mittragen. Der Aufwand pro Lokomotive ist auf 1,7 Millionen Franken veranschlagt. Bis jetzt wurden für die HG 4/4 704 394'963 Franken aufgewendet. Dazu hat der 1000er-Club 240'200 Franken beigesteuert. Für die HG 4/4 708 sind bis zur GV 373'351 Franken investiert worden. Für das laufende Jahr sind für Lok 704 345'000 und für Lok 708 235'000 Franken budgetiert worden.

Gemäss einer weiteren Vereinbarung hat es die VFB-Sektion Rhein-Main übernommen, steuerbegünstigte Spenden aus Deutschland an die SFB weiterzuleiten. Wo bei diesen Spenden keine Zweckbindung angemerkt ist, werden sie für die Erweiterung der Remise Realp verwendet. Bisher konnten für dieses Projekt rund 118'000 Franken verbucht werden. Bei grossen Spenden sind unterschiedliche Auflagen der Geldgeber zu beachten. Dies können besondere Verwendungszwecke sein. Gegebenenfalls sind Fristen zu beachten und geprüfte Zwischen- und Schlussabrechnungen vorzulegen. Unter diese Kategorie gehören die Spende von Hansjörg Wyss (Affiadit-Trust, USA) von 3,7 Millionen Franken, der Beitrag der Schweizer Berghilfe von 500'000 Franken, der Beitrag der Lotterie Romande von 450'000, des Kantons Uri von 100'000 und des Kantons Wallis von 130'000 Franken. Sinngemäss gilt dies für weitere Spender.

Im Jahr 2010 sind bei der SFB Spenden in der Höhe von 1'328'000 Franken ein-

gegangen. Dieser Betrag setzt sich aus rund 1960 Einzelspenden im Betrag von Fr. 1.10 bis 10'000 Franken zusammen. Bemerkenswert ist, dass 502 neue Spender gewonnen werden konnten.

Dass breit gefächerte Spendenaufrufe mit hohen Unkosten verbunden sind, zeigt sich an zwei Beispielen. Der Einhefter im «Beobachter Natur» brachte brutto 24'380 Franken ein, wovon netto 8789 Franken tatsächlich in die Kasse flossen. Bei einem Aussand an 40'000 Adressen konnten knapp die Kosten gedeckt werden.

### Verfügbare und benötigte Mittel

Die Stiftung hat den neuerlichen Mehrbedarf von gegen 400'000 Franken für die Strecke Gletsch–Oberwald zu decken. Der Stiftungsrat hat zu Händen von Hansjörg Wyss den Abschlussbericht zu erstellen, das Terrain für die neue Remise Realp zu erwerben und in Oberwald das Baurecht für den Bahnhof mit der MGB zu regeln.

Zu Beginn des Jahres 2011 verfügte die SFB über folgende Mittel:

Bezeichnung	Betrag
Gletsch–Oberwald	–54'346
Remise Realp	915'227
HG4/4 SFB	262'109
HG4/4 1000er-Club	133'761
Infra Gletsch	22'519
Wagenremise	5'483
Streckenerneuerung	5'210
frei verfügbar	44'121

Für die nahe Zukunft fehlen folgende Mittel: 600'000 Franken für die Remise Realp, 1,8 Millionen Franken für die HG 4/4 und 300'000 Franken für Gletsch–Oberwald. Noch nicht absehbar sind gemäss den Äusserungen des Stiftungsratspräsidenten die Aufwendungen für die Wagenremise und für die Aufarbeitung des Benzintrieb-wagens.

## Rückblick des Geschäftsleiters Peter Bernhard an der GV der DFB AG

# Erfolgreiches Jahr – anforderungsreiche Zukunft

### Zusammenfassung: Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission

*OBERWALD – 31'395 Fahrgäste sind 2010 von der Dampfbahn Furka-Bergstrecke befördert worden. Neben den passierenden konnten erstmals Züge Oberwald–Gletsch–Oberwald angeboten werden.*

Geschäftsleiter Peter Bernhard konnte den Aktionärinnen und Aktionären von einem unfallfreien Betriebsjahr berichten. Mehr als 26'000 Reisende haben die Fahrt über den Pass und über 5000 haben die neue Strecke durch die Rottenschlucht genossen. Die Auslastung der Ausflugszüge sei allerdings noch ungenügend, stellte Bernhard fest.

### Knacknüsse um Oberwald

Das letzte Betriebsjahr war durch die Erschliessung von Oberwald gekennzeich-

net. Das Eröffnungswochenende im August fand in den Medien grossen Widerhall. Sie machten das aussergewöhnliche Kulturgut und das einmalige Bahnunternehmen über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Bis gefeiert werden konnte, waren allerdings harte Nüsse zu knacken. So liess sich die Kantonsstrasse zufolge der Steigung nur mit Zahnrad überqueren. Um den Strassenverkehr nicht zu behindern, wurde eine absenkbar Zahnstange gewählt. Das vorgefertigte Element wurde in einer Nacht eingebaut. Wenig später setzten die Bauleute oberhalb des Übergangs das letzte Gleisstück ein und fixierten es mit goldenen Schrauben. Damit war die ursprüngliche Verbindung des berühmten Glacier-Express von Realp nach Oberwald wieder befahrbar. Zur Erinnerung an den geschichtsträchtigen Tag – 18. Juni

2010 – brachten Walter und Manfred Willi eine Erinnerungstafel an.

### Vom Neubeleben zum Unterhalten

Nach Eröffnung von «Oberwald» warten neue Aufgaben. Die zu unterhaltende Strecke ist um 5 Kilometer gewachsen. Zufolge erhöhter Anforderungen an die Traktionsfahrzeuge werden auch die Revisionen früher anfallen als bisher.

Wegen der geringen Niederschläge im letzten Winter boten Schneeräumung und Montage der Steffenbachbrücke keine grossen Probleme. Bevor man aber damit beginnen konnte, musste beim Tunnel 3 ein Felseinbruch behoben werden. 8 bis 10 Kubikmeter Geröll waren wegzuräumen und die Tunnelwand neu zu fixieren.

### Notwendige Bauten

Nachdem sich die Bauabteilung 2010 vor allem der Erschliessung von Oberwald gewidmet hatte, haben 2011 die Arbeiten an der Remise in Realp Vorrang. Derzeit werde an der Bekohlungsanlage gebaut, berichtete Peter Bernhard. Danach würden die weiteren Gebäudeteile folgen. «Die Realisierung der Remise ist vordringlich, um Unterhalt und Revisionen des Rollmaterials an einem Ort konzentriert vornehmen zu können», stellte der Geschäftsleiter fest.

Dringend zu realisieren ist auch eine Einstellhalle für Personenwagen, damit diese vor den Witterungseinflüssen geschützt sind. Um das Personal sinnvoll einsetzen zu können, ist das Vorhaben in Realp zu verwirklichen. Die Vorplanung ist bereits recht weit fortgeschritten.

Wo immer die DFB auch bauen möchte, sind zeitraubende Plangenehmigungsverfahren zu durchlaufen bei den kantonalen Instanzen und beim Bundesamt für Verkehr. Da ist gelegentlich viel Geduld gefordert.

### Notwendige Lokomotiven

Weil die Fahrgastzahlen steigen und die Nachfrage wächst, wird die Fertigstellung der Dampflokomotiven HG 4/4 immer wichtiger. Dieser Maschinentyp soll der einst das Rückgrat der DFB-Flotte bilden und es erlauben, die Erträge aus dem Reisendenverkehr merklich zu steigern.

Dank der grosszügigen Unterstützung von Peter Spuhler, Stadler Rail, konnten die Rahmenbleche der beiden HG 4/4 auf den dazu erforderlichen Spezialmaschinen bearbeitet werden. Die Beteiligten standen dabei unter Zeitdruck, weil diese Maschinen bereits verkauft waren.

Präzision ist bei der Bearbeitung der verschiedenen Komponenten unabdingbar. Sie lässt sich nur mit entsprechender maschineller Unterstützung erreichen. In diesem Zusammenhang berichtete Peter Bernhard, dass derzeit einige Spezialisten der DFB in den Werkhallen von Stadler Rail in Winterthur arbeiten würden.

### Auslastung verbessern

Zur Erschliessung von Oberwald war ein neues Betriebskonzept erarbeitet worden. Passquerende Züge werden ergänzt durch Ausflugszüge Gletsch–Oberwald–Gletsch. Diese Züge gilt es nun besser auszulasten. Gemäss Reservationsstatistik ist Gletsch als Um- und Aussteigeort im passquerenden Verkehr nach wie vor aktuell und besser genutzt als erwartet. Aufgrund einer für den Sommer 2011 vorgesehenen Kundenbefragung sollte es gelingen, das Betriebskonzept und letztlich auch die Erträge zu verbessern.

Da die Strecke zwischen Oberwald und Gletsch durch bewaldetes Gebiet führt, muss Brandschäden durch Funkenwurf vorgebeugt werden. Die DFB AG ist dankbar, dass die in Oberwald stationierte Diesellokomotive der MGB zu günstigen Bedingungen eingesetzt werden kann. Sie wird jeweils von DFB-Personal gefahren und ist kurzfristig startbereit.

### Lebenserfahrung gewonnen

Nach diesen wertvollen Informationen teilte Peter Bernhard mit, dass er aus familiären, gesundheitlichen Gründen die Geschäftsleitung niederlegen und so bald als möglich einem Nachfolger übergeben möchte. Er hätte in den vergangenen acht Jahren viel Herzblut in das Kulturgut «Dampfbahn Furka-Bergstrecke» gesteckt aber auch viel neue Lebenserfahrung gewonnen. Er verhehlte nicht, dass die Führung eines Betriebes, der vorwiegend mit Freiwilligen arbeitet, besonders

anspruchsvoll ist. Es sei aber unabdingbar, diese Freiwilligkeit aufrechtzuerhalten und zu pflegen. Peter Bernhard dankte allen, die ihn bei seiner Tätigkeit unterstützt haben und schloss mit der Feststellung: «Ich bin überzeugt, dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke auch in Zukunft zu den Perlen im Bereich Bahnerlebnis zählen wird und noch vielen Tausend Fahrgästen ein unvergessliches Erlebnis mit einem einmaligen technischen Kulturgut bescheren wird.»

### Das Schwungrad meint...

## Jetzt sollten alle mitmachen

Stell dir vor, du bist an einem grossen SBB Bahnschalter und fragst nach der Furka Dampfbahn. Die Person hinter der Glasscheibe schaut dich fragend an und gibt gelassen Auskunft, dass sie von dieser Bahn nichts wisse. Jetzt bist du natürlich schockiert, denn du hast doch erwartet, dass man bei der SBB bestimmt Auskunft weiss.

Dieses Vorkommnis habe ich auch sofort erfahren mit dem Auftrag, der unangenehmen Sache doch nachzugehen. Somit bin ich als Schwungrad auch noch «Sorgenmann» geworden. Also, ich werde versuchen, etwas zu unternehmen.

Unsere Marketingabteilung mit Paul Güdel als treibende Kraft macht alles, um die Dampfbahn richtig zu vermarkten. Auch die SBB ist mit den richtigen Unterlagen und Prospekten bedient. Ich habe selber erlebt, dass an einem mittelgrossen Bahnschalter jemand nach unserer Dampfbahn gefragt hat. Er wurde sofort mit einem unserer Prospekte bedient, sodass er an der erhaltenen Adresse nachfragen konnte. So weit, so gut.

Das ist nicht überall so. Sicher wird die SBB ihre Dienstleistungen immer mehr verbessern, sodass auch der Angestellte des kleinsten Schalters Auskunft über die dfb geben kann.

*Dies wünscht euch euer Schwungrad*

## Wandern auf historischen Wegen in der Furka-Region

# ViaStoria: Unterwegs auf Kulturwegen

### Von Caroline Süess, Kommunikation ViaStoria

*Reisen wie ein Säumer, ankommen wie eine Pilgerin, essen wie eine Römerin und nächtigen wie ein Bischof: Mit dem Programm Kulturwege Schweiz werden Reiseabenteuer vergangener Epochen lebendig. Eine Wanderung auf einem Kulturweg ist eine unvergleichlich reizvolle Art, die Schweiz mit allen Sinnen neu zu entdecken – ob individuell oder mit einem Package. Im Gebiet der Furka befinden sich vier historische Routen. Sie laden dazu ein, in die faszinierende Geschichte der Region einzutauchen.*

Kulturwege Schweiz ist ein Projekt von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte. Das Netz von Kulturwege Schweiz besteht aus historischen Routen, die auf wissenschaftlichen Grundlagen wie dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) basieren. Die sachgerechte Instandstellung und die touristische Nutzung von historischen Wegen leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Kulturlandschaft. Der Furkapass, der Alpenübergang zwischen Uri und Wallis, war schon zur Zeit der Römer von regionaler Bedeutung. Später nutzten ihn die Walserinnen und Walser, um in nördlichere Gefilde zu gelangen. Aus dem Mittelalter ist der rege Handel und Verkehr über den Furkapass bezeugt. Mit der 2010 abgeschlossenen Instandstellung der historischen Eisenbahn-Bergstrecke kann das jüngste Kapitel der Verkehrsgeschichte an der Furka heute wieder nacherlebt werden. Eine Fahrt mit der historischen Dampfbahn lässt sich auf ideale Weise mit einer Wanderung auf historischen Wegen verbinden. Vier Routen von Kulturwege Schweiz versprechen neben dem landschaftlichen ein besonderes kulturelles Erlebnis rund um den Furkapass: die ViaGottardo, die ViaSuworow, die ViaSbrinz und die «Umwanderung Welterbe Jungfrau-Aletsch».

### ViaGottardo: Mythen und Saumwege im Herzen der Schweizer Alpen

Andermatt–Gotthardpass

Strecke: 13 km, Aufstieg: 740 m,

Abstieg: 90 m, Dauer: 4 Std.

Signalisierung: Wanderland-Route 7

Die ViaGottardo folgt grösstenteils der zu Beginn des 13. Jahrhunderts erschlossenen Route von Basel bzw. Schaffhausen über den Gotthardpass nach Chiasso. Obwohl sie an einigen Stellen als «strada romana» überliefert ist, wurde sie als durchgehender Handelsweg erst zu Beginn des Spätmittelalters aktuell. Stand die Gotthardroute bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer in Konkurrenz mit den Bündner Alpenpässen, wurde sie mit der Eröffnung der Gotthardbahn und spätestens mit dem Bau des Autobahn-



Foto: Heinz Dieter Finck © ViaStoria

*ViaGottardo: Beim Mätteli im Aufstieg zur Gotthard-Passhöhe ist ein Abschnitt des Saumwegs wieder instand gestellt worden. / ViaGottardo: près du Mätteli, dans la montée vers le col du Gotthard, un tronçon du chemin muletier a été remis en état.*

tunnels zur bedeutendsten Transitroute durch die Schweizer Alpen. Wirtschaftliche Bedeutung und Überhöhung als Lebensader einer unabhängigen Schweiz machen die ViaGottardo zu einer spannenden Reiseroute durch Geschichte und Mythologie des Landes.

Die Reise beginnt in der Furka-Dampfbahn, die einen von Oberwald nach Realp bringt. Von dort geht es mit der Bahn in wenigen Minuten nach Andermatt, dem Ausgangspunkt der Wanderung. Durch wilde Landschaften wird der Gotthardpass erklommen. Auf eindrückliche Weise erfahren die Wandernden, wie der Pass zu verschiedenen Zeiten erschlossen und genutzt wurde. Einen Besuch wert ist das typische Passdorf Hospental mit seinen Gasthäusern, dem ehemaligen Sustgebäude und der Zollstation.

Weitere Informationen: [www.viagottardo.ch](http://www.viagottardo.ch), Führer Wanderland Schweiz: «ViaGottardo»

### ViaSuworow: Mit dem russischen General durch die Schweizer Alpen

Andermatt–Wassen

Strecke: 10 km, Aufstieg: 280 m,

Abstieg: 800 m, Dauer: 3 Std.

Signalisierung: Wanderland-Route 55

Der russische General Alexander Suworow zog im Herbst 1799 mit seinen Truppen durch die Schweizer Alpen, um zusammen mit den österreichischen Verbündeten die französische Revolutionsarmee aus dem Land zu vertreiben. Diesem Feldzug durch eine atemberaubende Berglandschaft folgt die ViaSuworow.

Die Reise startet mit dem Einstieg in die Furka-Dampfbahn in Oberwald. Sie bringt einen nach Realp, von wo es nur wenige Minuten mit dem Zug nach Andermatt sind. Hier beginnt die Wanderung auf Suworows Spuren. Die Schöllenschlucht in Beschlag zu nehmen ist heute um vieles einfacher als vor gut 200 Jahren. Als nachträgliche Anerkennung für die Strapazen erhielten der General und seine Soldaten 100 Jahre später vom russischen Staat bei der Teufelsbrücke ein Denkmal gesetzt. Es gehört wie die Brückenlandschaft der Teufelsbrücke, die



ViaSuworow: Die Häderlisbrücke am unteren Ausgang der Schöllenschlucht. / ViaSuworow : le pont Häderlis à la sortie inférieure des Schöllenen.

Häderlisbrücke, die Zollbrücke in Göschenen, die St. Josefskapelle in Wattingen und die Kirche von Wassen zu den zahlreichen Sehenswürdigkeiten dieser Wanderung.

Weitere Informationen: [www.viaregio.ch](http://www.viaregio.ch)

### ViaSbrinz: Wo einst die Säumer zogen

Guttannen–Obergesteln

Strecke: 24 km, Aufstieg: 1600 m,

Abstieg: 1300 m, Dauer: 8 Std. 55 Min.

Signalisierung: Wanderland-Route 40

Der reife Hartkäse, der heutige «Sbrinz», wurde im späten Mittelalter zum Exportschlager der Innerschweiz auf den norditalienischen Märkten. Nicht zuletzt dank ihm entwickelte sich der Saumpfad über den Grimsel- und Griespass nach Domodossola zur gut ausgebauten Handelsroute. Alte Wege mit viel Charakter und eine einmalige Gebirgslandschaft machen die ViaSbrinz heute zum unvergesslichen Wandererlebnis.

Die einstige Säumerstrecke von Guttannen nach Obergesteln ist nur etwas für fortgeschrittene Wanderer. Als Belohnung für die Mühen lockt am Ende eine Fahrt mit der Furka-Dampfbahn. Doch zuvor muss der Grimselpass überwunden werden. Zu entdecken gibt es vieles: die in den Fels gehauenen Stufen der Hälenplatte, Seen,

aus grobem Stein kunstvoll zusammengefügte historische Bogenbrücken, gepfästerte Saumwege und von vielen Jahrhunderten Saumverkehr abgetragene Felsen. Von Obergesteln ist es mit Zug oder Bus ein Katzensprung nach Oberwald, wo die Furka-Dampfbahn wartet.

Weitere Informationen: [www.viasbrinz.ch](http://www.viasbrinz.ch),  
Führer Wanderland Schweiz: Highlights  
Kulturwege Schweiz



ViaSbrinz: Die in den Fels gehauenen Stufen der Hälenplatte auf der Berner Seite des Grimselpasses gaben den Säumern Halt. / ViaSbrinz : une foulée plus sûre pour les muletiers grâce aux marches taillées dans la roche de la plaque Hälen, sur le versant bernois du col du Grimsel.

### Praktische Hinweise

Die vorgeschlagenen Tagestouren können unterteilt und nach Belieben zusammengesetzt werden. Zahlreiche Orte bieten sich für eine Übernachtung an. Mehrtägige Packages (ohne die Fahrt mit der Furka-Dampfbahn) können unter [www.kulturwege-schweiz.ch](http://www.kulturwege-schweiz.ch) gebucht werden.

Die Zeitangaben sind Richtzeiten ohne Pausen und Besichtigungen. Es empfiehlt sich, genügend Zeit einzuplanen und frühzeitig loszugehen. Die Fahrt mit der Furka-Dampfbahn muss geplant werden, eine Platzreservierung im Voraus ist obligatorisch. Auch die Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr sollten vor der Wanderung herausgesucht werden.

### Weitere Informationen

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Kulturwege Schweiz

Kapellenstrasse 5

CH-3011 Bern

[info@kulturwege-schweiz.ch](mailto:info@kulturwege-schweiz.ch)

+41 (0)31 300 70 60

[www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)

[www.kulturwege-schweiz.ch](http://www.kulturwege-schweiz.ch)

### Umwanderung Welterbe Jungfrau-Aletsch: Von Touristinnen, Käsehändlern und Gletscherforschern

Bellwald–Münster

Strecke: 16 km, Aufstieg: 200 m,

Abstieg: 500 m, Dauer: 4 Std. 45 Min.

Signalisierung: Ortsangaben auf den offiziellen Wanderwegweisern

Die «Umwanderung Welterbe Jungfrau-Aletsch» führt durch die Geschichte von der Jungsteinzeit bis in die Gegenwart. Die Route verspricht ein intensives Geschichts- und Kulturerlebnis in spektakulärer Alpenlandschaft.

Auf der Wanderung von Bellwald nach Münster lässt sich auf besonders engem Raum die eindrückliche Gommer Bau- und Wohnkultur erwandern und erleben. Zahlreiche Dörfer sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichnet. Typisch sind die nach Süden orientierten Giebelfronten sowie die Kontraste zwischen dunkel gebrannten Holzhäusern und weiss verputzten Mauern von Kapellen und Kirchen. Eines dieser besonders schönen Dörfer, Niederwald, ist der Geburtsort von Cäsar

Ritz (1850–1918), dem Gründer der luxuriösen Ritz Hotels. In Niederwald erinnern heute das Geburtshaus und der Cäsar-Ritz-Brunnen an den weltberühmten Hotelier. Neben Niederwald laden auch Blitzingen, Selkingen, Biel, Ritzingen,

Gluringen, Reckingen und Münster zum Verweilen ein. Von Münster aus geht es in einer knappen Viertelstunde im Zug nach Oberwald, wo die Furka-Dampfbahn bestiegen wird.

Weitere Informationen: [www.viaregio.ch](http://www.viaregio.ch)



Foto: Andriu Maissen © ViaStoria

*Umwanderung Welterbe Jungfrau-Aletsch: Von der Sonne dunkel gebrannte Häuser in Ritzingen. / Randonnée autour du patrimoine mondial Jungfrau-Aletsch : maisons brunies par le soleil à Ritzingen.*

Der Vier-Quellen-Weg ist teilweise eröffnet und er ist echt anspruchsvoll

## Vier-Quellen-Weg

Von Ruedi Traub, Redaktor

Gemeint ist damit ein neunzig Kilometer langer, hochalpiner Wanderweg vom Oberalp- über Gotthard- und Nufenen- bis zum Furkapass. Man passiert dabei die Quellen der Flüsse Rhein (Tomasee), Tessin (Nufenenpass), Rhone (Rhongletscher) und Reuss (Seelein östlich Lucendropass). Ein Teil der Route wurde am 1. August auf dem Gotthardpass eröffnet.

Der Wanderweg kann in fünf Etappen zurückgelegt werden und soll mit Kindern begehbar sein. Dabei muss man sich bewusst sein, dass die Anforderungen im

Bereich von T1 bis T3 sind (Internet: SAC Wanderskala). Dies bedeutet Trittsicherheit und Schwindelfreiheit (siehe «dampf an der Furka», S. 25/26) und elementare alpine Kenntnisse. Kinder sind an heiklen Stellen mit einer kurzen Reepschnur vor Ausrutschen zu sichern. Zudem dauern die Ausflüge zwischen fünf und sieben Stunden. Das Teilstück zwischen Oberwald und dem Belvédère kann auf der Karte (erhältlich im Souvenirshop oder [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch)) von Hansueli Fischer studiert werden (Blatt 7). Weitere Informationen findet man auf [www.vier-quellen-weg.ch](http://www.vier-quellen-weg.ch)



Foto: R. Traub

*Der Gedenkstein auf dem Gotthardpass mit dem Initiator des Weges, Paul Dubacher. / La pierre commémorative au col du Gotthard avec Paul Dubacher, l'initiateur du chemin.*

## Porträt eines Top-Fronis

Von Fritz Schmutz, Sektionsredaktor Zürich

*Im Zusammenhang mit dem Jubiläum «20 Jahre Alcatel-Einsätze» wollen wir hier das Wirken des Initiators dieser traditionellen Serie, Emil Halter, Mitglied der Sektion Zürich, einem grösseren Leserkreis bekannt machen.*

Der Anlass dazu ist der 20. Einsatz unter diesem Titel, der am 9. Juli 2011 mit 28 Teilnehmern stattgefunden hat. Eine Reportage über die vielseitigen Arbeiten an diesem Tag finden Sie in diesem Heft auf Seite 28 und auf der Website **vfb-zh.ch**.

Wie gewohnt hat Emil schon im Vorfeld die anstehenden Aufgaben minutiös und in enger Zusammenarbeit mit der Bau-Abteilung geplant. Dass auch die Rekrutierung der rekordhohen Teilnehmerzahl gelang, ist nur seinem grossem Beziehungsnetz und seiner Beharrlichkeit zu verdanken!

Was hat nun Alcatel, sein ehemaliger Arbeitgeber, damit zu tun? Sein damaliges Gesuch an die Firma hatte Erfolg: Sie zeigte sich bereit, pro Teilnehmer an diesem jährlichen Tageseinsatz Fr. 100.– an die DFB zu spenden! Diese Tradition hat dann später auch die Abspaltung von Alcatel überlebt: die Firma heisst heute «Thales Rail Signalling Solutions» und die Vereinbarung konnte bis heute lückenlos durchgezogen werden. So sind gut 400 Manntage Frondienst erbracht worden und dadurch über 40'000 Franken in die Kasse unserer Bahn geflossen. Die Firma war ausserdem bereit, der DFB während der Teilliquidation auch viel nicht mehr gebrauchtes Inventar zu überlassen: etwa 120 Meter Pallet-Gestelle sowie Maschinen und Mobiliar wie Drehbänke, Sandstrahl-Anlagen, Werkzeugschränke, Werkbänke und vieles mehr. Dass die Firma den Achszähler im Scheiteltunnel gratis geliefert hat, soll auch erwähnt werden.

Emils Aktivitäten beschränken sich aber nicht auf das bisher Erwähnte, deshalb folgt hier eine Aufzählung seiner wichtigsten weiteren Engagements:

- Er ist daneben auch an allen Fronten als «gewöhnlicher» Froni tätig.
- Die Zusammenarbeit mit dem Lernzentrum Oerlikon hat er vermittelt. Dort werden heute für Chur gratis anspruchsvolle Arbeiten ausgeführt.
- Seine Aktivität für die Werbung neuer Mitglieder ist beim VFB bekannt und er hat sich dafür schon viel Lob geholt! Details dazu sind auf der oben genannten Website zu lesen.

Auch wenn viele andere Fronis seit Jahren mit Herzblut dabei sind und oft im Stillen wirken, ist Emil doch jemand, der an allen Fronten in selbstloser Weise während Jahren für unsere Bahn sein Bestes gegeben hat und noch immer gibt. Die ganze Furka-Gemeinde dankt ihm für seinen vorbildlichen Einsatz und wünscht, dass er, der Oberturner, noch lange in guter Gesundheit in Zukunft etwas mehr Freizeit geniessen kann!

Wer noch mehr über sein Wirken erfahren möchte, kann auf derselben Website, unter dem Projekt Verbesserungen... darüber lesen.

Nachdem Manfred Willi als direkter Nutzniesser und Ansprechpartner von



Emil den obigen Artikel gelesen hatte, fand er, es sei darin eigentlich schon alles gesagt; immerhin denkt er, Emils Beharrlichkeit sollte nochmals hervorgehoben werden! Und er möchte klarstellen, dass der Ausdruck Froni bei uns der «Arbeitstitel» für alle Fronarbeiter ist und keineswegs abwertend gemeint ist! Er schreibt:

«Die Bauabteilung der DFB bedankt sich bei Emil Halter für den langjährigen und beharrlichen Einsatz. Dank seinem Wirken gelangen auch jedes Jahr die motivierten Kollegen von Alcatel/Thales an unsere Strecke. Der Firma Thales AG ein grosses Dankeschön für die grosszügige Unterstützung.»

**Bericht über die Bauwoche 25 vom 20.–25.06.2011 in Realp!**

### «Die Gleisbauer»

Von Dieter Koesling, Baugruppenleiter

Diese Woche war wieder ein voller Erfolg für uns. Am Sonntag reisten insgesamt 22 Fronis, darunter zwei Frauen, in Realp an. Irmgard Vogler für den Küchendienst und unsere Gleisbauerin LuBelle Kreutzer.

Noch am gleichen Abend teilte ich die Arbeit ein. Unsere Gruppe bestand aus sieben Teilnehmern von der Sektion Stuttgart, darunter ich als Gruppenleiter

Gleisbau, fünf kamen von der Sektion Rhein/Main. Als Einzelhelfer waren zehn Mitarbeiter u. A. aus Basel, Köln, Konstanz, Berlin und die Sachsencrew aus dem Erzgebirge.

Zwei Mitarbeiter wurden als Küchenhelfer eingesetzt, zwei unterstützten H.P. Bossert bei der Bekohlungsanlage, drei waren mit Walter Schmid im Projekt «Sanie-

rung Scheiteltunnel» eingesetzt. Der Rest von fünfzehn Leuten war im Gleisbau für ca. 300 m Gleistotalumbau eingesetzt.

Totalumbau heisst, dass die alten Gleisjoche ausgebaut, das Planum erstellt, die Neuschwellen ausgelegt, Zahnstangen und Schienen montiert und das Gleis ausgerichtet, eingeschottert und gestopft wird.

Wir hatten die Aufgabe, das Gleis, welches in der Vorwoche verlegt wurde, in Höhe- und Seitenlage einzurichten, einzuschottern und dann zu stopfen.

Unter normalen Umständen, wenn ein ordentliches Planum gefahren wurde, ist dies eine harte Knochenarbeit, auch wenn nur 3–4 cm Hebung aufgebracht wurde.

Der Maschinist in meiner Bauwoche, es war Bruno Hugo, hatte noch ein Reststück von ca. 30 m abzubrechen und das Planum zu fahren. Ich muss ihm ein dickes Lob aussprechen. Er hat ein Superplanum mit den vorgesehenen Höhen hingelegt. Es geht also. Im Übrigen ist dieser Maschinist sehr rege und sieht vor allen Dingen die Arbeit. Ich wünsche ihm mir für den nächsten Totalumbau zurück. Aber trotz all den Widrigkeiten konnte die Strecke bis Freitag gegen 12.00 Uhr fertig gestellt werden, unser Ziel war erreicht. So konnte am Nachmittag die Abnahme der Umbauarbeiten durch Manfred Willi durchgeführt, und somit die Freigabe für den Zugverkehr gegeben werden.

Ich möchte euch allen Danke sagen, dafür, dass ihr so toll gearbeitet habt, trotz dieser Schinderei. Stolz bin ich auf Euch, dass niemand die Flinte ins Korn geworfen hat und alle bis zum Schluss durchgehalten haben.

Dank an Heidi und Harry, die uns im Gnagiwagen so gut versorgt haben. Dank an die gesamte Küchenmannschaft in Realp mit Irmgard von der Sektion Stuttgart.

Denkt bitte immer daran, dass ich mich in der Gruppe nicht als Chef sehe, sondern als Mitarbeiter unter euch, was wäre ich eigentlich ohne euch?

Kommt bitte in der nächsten Saison alle wieder. Ich freue mich auf euch!

## Information für Neuleser, Erinnerung für «alte Hasen»

# Kurz gefasste Gebrauchsanweisung

### Mehr wissen

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

### Mitfahren

Die Dampfzüge verkehren von Ende Juni bis Ende September.

Auskunft und Reservation beim Reisedienst, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 0848 000 144, E-Mail: reisedienst@dfb.ch

### Mitarbeiten

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

### Mitglied werden

Wer dem VFB (Verein Furka-Bergstrecke) angehört (Jahresbeitrag 60 Franken für Einzelmitglieder und 90 Franken für Ehepaare), geniesst auf den Fahrpreisen einen Rabatt von 20 Prozent und erhält das viermal jährlich erscheinende Heft «dampf an der furka». Anmeldung: Simone Hurter, Steinacherstrasse 6, CH-8910 Affoltern a.A., Tel.: 044 761 47 01, Mobile: 079 329 47 62, E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch oder via Internet www.v-f-b.info

### Aktien kaufen

Auskunft und Anmeldung für den Aktienkauf bei Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, Aktienregister, Postfach 141, 6490 Andermatt, Telefon 041 888 03 03, E-Mail: dfb-aktienregister@dfb.ch

### Spendemöglichkeiten

Wir danken Ihnen für Spenden an die Stiftung, die diese für Investitionen bei der DFB (Loks und Wagen, Gebäude usw.) verwendet. Diese sind steuerbefreit. Sie können diese mit einem bei der Post erhältlichen neutralen Einzahlungsschein überweisen.

Einzahlungsschein-Muster:

Für Zahlungen aus dem Ausland:

Stiftung Furka-Bergstrecke, IBAN: CH90 0076 5000 H086 3207 7, Swift-Code: BCV SCH2LXXX

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 Steuerminderung erforderliche Zuwendungsbestätigung aus und teilt der Stiftung periodisch die eingegangenen Beträge mit. Für die Verdankung durch die Stiftung gelten die in Euro umgerechneten Betragsgrenzen.

Zwei neue Personenwagen aus der Wagenwerkstatt Aarau

## «Wägeli im Doppelpack» an die DFB abgeliefert

Von Heinz Unterweger, Vizepräsident Sektion Aargau



Foto: Heinz Unterweger

*Der B 2206 steht nach vielen Jahren wieder auf «heimischem» Gleis / Le B 2206 de nouveau sur les rails qui lui sont familiers.*

Es war eine lange Zeit, die die Chassis der beiden Wagen B 2206 und B 2210 in Aarau verbrachten. Mitte 2006 wurden sie von Chur bzw. Realp angeliefert und mussten bis Anfang 2009 warten, weil die Wagenwerkstatt Aarau in eine neue Lokalität umziehen musste und dies während gut zweier Jahre alle Kräfte in Anspruch nahm. Dann ging es aber mit vollem Einsatz los und am 6. August 2011 fuhren die beiden Wagen in einem spektakulären Transport huckepack auf Tiefladern von Aarau durch die Schöllenen-schlucht hinauf in ihre Heimat nach Realp.

### Baujahr 1914

Die beiden zweiachsigen Personenwagen sind Teil einer Serie von 10 Wagen, die 1914 als C 201 bis C 210 an die BFD geliefert wurden. Sie erlebten unterschiedliche Nutzungen, insbesondere nach der Elektrifizierung der Bergstrecke im Jahr 1942. Der B 2206 wurde z.B. als Bobinenwagen zum Ab- und Aufbau der elektrischen Oberleitung eingesetzt und be-

sass als solcher keinen Wagenkasten, sondern eine Plattform mit einer grossen Kabeltrommel. Der B 2210 war zuletzt als Kantinenwagen eingesetzt.

### Überarbeitung der Chassis und Neubau der Wagenkästen

Während das Chassis des B 2206 aus Chur in einem weitgehend überarbeiteten Zustand kam, musste jenes des B 2210 vollkommen zerlegt und überarbeitet werden. Beide Chassis wurden in Aarau vollkommen durchgecheckt. Im Besonderen wurden die Bremssysteme für höchste Betriebssicherheit überarbeitet und geprüft. Die hervorragend bestandenen Bremsproben auf der Bergstrecke bestätigten die Funktionstüchtigkeit.

### Neubau der Wagenkästen

Nicht nur der Kasten des B 2206 musste von Grund auf – aber nach Originalplänen – neu gebaut werden, auch der B 2210 kam in Aarau ohne Oberbau an, nachdem der Aufbau bereits in Re-

alp abgebrochen worden war. Das bedeutete vorerst viel Schreinerarbeit, um all die Boden- und Dachträger, die Stützbalken und Streben, die Dachspanten etc. mit ihren unzähligen Nuten und Zapfen präzise vorzufertigen. Vor dem Zusammenbau erhielten alle Teile eine Feuchteschutz-Imprägnierung und einen schützenden Lackanstrich.

Spektakulär anzusehen war das Zusammenstecken der vorgefertigten Teile innerhalb von weniger als zwei Stunden zum kompletten Wagengerippe. 15 bis 20 Personen tummelten sich gleichzeitig auf dem Wagenboden, um alle Zapfen in den zugehörigen Nuten und Bohrungen zu positionieren. Und es klappte! Die sorgfältige Vorarbeit hatte sich gelohnt.

Nach diesem Zusammenbau wurden alle Verbindungsstellen mit Metallwinkeln und Knotenblechen verstärkt, um dem Kasten die erforderliche Stabilität zu geben. Parallel gingen die Arbeiten weiter mit

- dem Eindecken des Daches (Täfer + Dachpappe + Alu-Haut)
- Fertigung der Sitzbänke
- Überarbeitung der Fensterscheren
- Herstellung der Fensterstoren und Überarbeitung der Abdeckungen



Foto: I. Boviens

*Der O²811 (B 2206) im Einsatz als Bobinenwagen zum Ab- und Aufbau der elektrischen Fahrleitung / Le wagon à bobines O²811 (B 2206) pour le montage et le démontage de la caténaire.*



Foto: Werner Beer

Richten des Chassis des B 2206 / Ajustage du châssis du B 2206



Foto: Heinz Unterwegger

Zusammenbau der Dachbögen im Türbereich / Assemblage des arcs de toit situés près des portes



Foto: Heinz Unterwegger

Das Dach des B 2206 schwebt ein, um auf die Träger des Kastens aufgesetzt zu werden / Le toit du B 2206 est posé sur les supports de caisse

- Überarbeitung der Fensterführungen und «Einsilikon» der neuen Fensterscheiben
- Überarbeitung der wunderschönen originalen Lüfterlampen
- Herstellung und Einbau der Dampfheizungs-Elemente und deren Abdeckungen
- Überarbeitung der Gepäckträger
- Einbau einer elektrischen Durchgangsleitung für den Einsatz in MGB-Zügen
- Etc., etc., etc.

Es würde zu weit führen, alle einzelnen Schritte des Werdens der beiden Wagen aufzuzählen. Insgesamt waren es über 15'000 Arbeitsstunden, die die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt leisteten, bis die Wagen «auslieferungsfertig» in der Halle standen. Spannend war die Schlussphase, als man sich manchmal gegenseitig auf die Füsse trat und an so manchem zusätzlichen Einsatz während der Woche, zu nächtlicher Zeit (z.B. für die aufwendige

Wagenbeschriftung in drei Farben) und an Samstagen gearbeitet wurde, um die beiden Wagen noch während der Fahrzeit der DFB zur Verfügung stellen zu können.

#### «Wagentaufe» und Rollout-Feier mit Sponsoren

Die Sektion Aargau führt mit ihren Mitarbeitern der Wagenwerkstatt unter der Leitung von Werkstattchef Werner Beer nicht nur die Renovationsarbeiten fachmännisch aus, sie ist auch um die Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Deckung externer Kosten (Materialien, gewisse Arbeiten) besorgt. Ein Grossteil dieser Mittel kommt von unseren Sitzplatz-Sponsoren, die symbolisch Sitzplätze erwerben und als Anerkennung ihres Beitrages eine Spender-Urkunde erhalten, zum Rollout der Wagen und zu einer Sponsorenfahrt eingeladen werden. Auf diese Weise sind wir in der Lage, die Wa-

gen der DFB kostenlos zur Verfügung zu stellen.

DFB-Geschäftsleiter Peter Bernhard drückte denn auch am Rollout-«Apéro» am 5. August seine Wertschätzung und Anerkennung der in Aarau geleisteten Arbeit aus. Vier Werkstatt-Mitgliedern wurde die Ehre zuteil, die Wagen mit dem Aufbringen des Revisionsdatums quasi zu taufen und damit zur Auslieferung freizugeben.

#### Auf Tiefladern Fahrt in die Berge

Vor den Gästen des Rollout-«Apéros» wurde dann der B 2206 auf den Tieflader gehievt und gesichert, nachdem der B 2210 bereits vor der Veranstaltung verladen worden war.

Am Samstag, 6. August, frühmorgens, setzte sich der spektakuläre Transport in Bewegung und fuhr via Luzern – mit Zwischenhalt in der Gotthard-Raststätte – durch die Schöllenschlucht nach Andermatt und weiter nach Realp. Viele Foto-



Foto: Heinz Unterwegger

Die beiden Wagen im Rohbau / Les deux voitures à l'état brut



Foto: Heinz Unterwegger

Das Wageninnere strahlt neu nach alten Plänen / Intérieur resplendissant d'après d'anciens plans



Foto: Heinz Unterwegger

Abladen mit dem Portalkran / Déchargement avec la grue à portique

grafen, ob spontan oder in Kenntnis des Transportes, verewigten die Fahrt der Zahnradwagen durch die Schöllenen ohne Zahnstange.

In Realp wurden die beiden Wagen mit dem Portalkran nach langen Jahren wieder auf die «heimischen» Schienen gesetzt. Die anschliessende technische Kontrolle einschliesslich Bremsprobe auf der Bergstrecke wurde sorgfältig zuhänden des Bundesamtes für Verkehr BAV dokumentiert und bestätigte den hervorragenden Zustand.

Die Sektion Aargau freut sich, dass mit den beiden neuen Wagen und zusammen mit den bereits früher abgelieferten B 2204 und BD 2502 nun Kompositionen wie zur Anfangszeit der Furka-Bergstrecke gebildet werden können.



Foto: Heinz Untenweger

*Die beiden Tieflader mit der wertvollen Last in der Schöllenen / Les deux transporteurs à pont surbaissé dans les gorges des Schöllenen*



Foto: Heinz Untenweger

*Bremsprobe: Die Lok fährt weiter während der Wagen autonom bremst / Essai de freinage : la loc continue seule, alors que la voiture freine de façon autonome*

**Gipfelgeschichten\* – oder wie die Schweizerberge zu ihrem Namen kamen**

## Galenstock

**Von Ruedi Traub, Redaktor**

*Fährt man das obere Goms hinauf, so sieht man den Gipfel bald einmal in seiner ganzen Pracht. Er ist 3586 m hoch und trägt eine weisse Schneekuppe, welche auch von der Urnerseite gesehen werden kann. Man kann ihn im Sommer und im Frühling besteigen. Im Frühling vorzugsweise mit Skis oder Snowboard, sobald die Furka-Passstrasse geöffnet ist.*

Der Grenzgipfel zwischen Uri und Wallis hat einen Namen keltischen Ursprungs. Als Galen wird ein begraster Bergrücken zwischen zwei Taleinschnitten oberhalb der Waldgrenze bezeichnet. Aber auch aus kalmis (=Bergweide) oder Columen (=Gulm, Kulm) könnte der Name hergeleitet werden. Nun ist der Galenstock allerdings alles andere als eine begraste Kuppe, jedoch sind rund um den Berg viele «Galen». Allein ober- und unterhalb der Furkapassstrasse, kurz vor der Passhöhe findet man jede Menge Galen, nämlich

Foto: Ruedi Traub

Galenloch, Galensattel, Galenstafel, Galenböden und Galenstöck. Ähnliche Namen gibt es bei Münster, aber auch bei

Zermatt und im Simmen- und Kandertal (Kanton Bern).

Ein grosser Namensforscher war der Bieler Paul Zinsli, welcher mit der Dissertation «Grund und Grat» an der Uni Zürich promovierte.

\* Nathalie Henseler, Gipfelgeschichten, Fontana Verlag, 2010, ISBN 978-3-03781-009-5, ca. CHF 45.–



*Wunderschön reckt sich der Gipfel des Galenstockes in den Himmel. Links der Dammastock. / Admirable ! Le Galenstock se dresse vers le ciel. A gauche, le Dammastock.*

Aus dem Zentralvorstand

## Vorteile beim Eisenbahn-Amateur für VFB-Mitglieder

Der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) tritt dem Verband Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateur (SVEA) bei. VFB-Mitglieder können damit das Journal «Eisenbahn-Amateur» zu Vorzugskonditionen abonnieren.

Nach erfolgtem Hinweis auf die VFB-Mitgliedschaft beträgt der Preis für ein Jahresabo CHF 77.– statt CHF 105.– (Stand: August 2011). Die Heft-Abonnierung ist beispielsweise im Internet unter [www.eisenbahn-amateur.ch](http://www.eisenbahn-amateur.ch) möglich, unter «Bemerkungen» kann die VFB-Mitgliedschaft angegeben werden. Das Inkasso erfolgt

durch den VFB, da dies eine Voraussetzung für die Gewährung des Rabattes war.

### Attraktivere Mitgliedschaft

Der Zentralvorstand sieht in der Vereinbarung mit dem Eisenbahn-Amateur eine weitere Attraktivierung der Mitgliedschaft beim VFB. VFB-Mitglieder erhalten zudem das «Dampf an der Furka» gratis und bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke nach Vorweisen des Mitgliederausweises beim Kauf von Fahrkarten 20 Prozent Rabatt auf die normalen Fahrpreise. An die Mit-

glieder appelliert der Zentralvorstand, bei Freunden, Bekannten und Verwandten für den VFB zu werben!

Eine Möglichkeit, um Interesse zu wecken, ist die Weitergabe des «Dampf an der Furka». Der Zentralvorstand ist auch gerne zu Vorträgen vor Gruppen oder anderen Vereinen bereit. Willkommen sind Mitglieder aller Alterskategorien, besonderer Nachholbedarf besteht aber bei Jungen. Vermutlich findet sich unter frisch Pensionierten der eine oder die andere, der/die sich neu engagieren möchte und sich aktiv für den Verein und damit zugunsten der Dampfbahn an der Furka einbringen könnte. Gesucht sind derzeit unter vielen anderen ein neuer Revisor und ein Sektionsbetreuer für die Westschweiz. Die Dampfbahn Furka Bergstrecke ist auf Freiwillige angewiesen, der Verein unterstützt sie personell und finanziell. Helfen Sie mit!

Begegnungstag an der Furka am 23. Juli 2011

## Lawinenunfall vom 15.5.1965

*Oberwald-Realp (sol) – Im Beisein einer Gruppe von Verwandten und Bekannten der Verunglückten wurde vor mehr als einem Jahr das von Bruno Rütli restaurierte Gedenkkreuz, das an die Lawinopfer (Karl Albert, Fritz Bolliger, Hugo Lehmann) vom 15.5.1965 erinnert, an der Unfallstelle unterhalb des Bidmergrates oberhalb Gletsch wieder am Felsen angebracht (Dampf an der Furka 3/2010, S. 23). Zum Teil aufgrund des genannten Artikels, sowie durch Mund-zu-Mund-Propaganda, haben zwischenzeitlich weitere Freunde und nächste Verwandte der Unglückopfer Kontakt mit Bruno aufgenommen. Grund genug, diese Gesellschaft zu einem Begegnungstag an der Furka zusammenzubringen!*

So trafen sich am 23.7.2011 ab 10 Uhr mehr als 20 Personen aus der ganzen Schweiz im Hotel Furka in Oberwald, zum

Austausch von Erinnerungen, um Bekanntschaft zu schliessen und für einen gemeinsamen Ausflug mit der Dampfbahn über die Furka. Alte Fotos wurden herumgereicht und Erinnerungen ausgetauscht. Dabei wurde in Erfahrung gebracht, dass Fritz Bolliger bereits ein Jahr vor dem Unfall einen Bericht über die FO geschrieben hatte und so zu den Schneeräumungsarbeiten im Mai 1965 eingeladen war, auch hatte er die Möglichkeit erhalten, einen Gast mitzubringen. So gesellte sich der junge, begeisterte Bergsteiger und Spitzenathlet Hugo Lehmann, Techniker bei der Forschungsanstalt in Würenlingen, zur Räumungsequipe. Ein Einwohner Oberwalds, dessen Vater damals im Schneepflug arbeitete, teilte mit, dass dieser von der Lawine nur wenig verspürte; als er aus dem Pflug stieg, sah er schockiert das leere Geleise und die Lok weiter unten am Hang. Der gleiche Zeitzeuge hob hervor,

dass der Unfallbeschrieb von Bruno im Dampf an der Furka 03/2010 genau dem entsprach, was die Augenzeugen damals vor Ort feststellten.

Bruno resümierte die Entstehungsgeschichte des Begegnungstages: eigentlich wollte er bloss das Erinnerungskreuz restaurieren, die Namen der Opfer auf der dazugehörigen Tafel aufführen, sowie deren Hinterbliebene zur Kreuzeinweihung am 12.6.2010 einladen. Eine Anfrage an das Zivilstandsamt in Brig-Glis brachte den Stein ins Rollen und einzelne Hinterbliebene wurden ohne Verletzung des Datenschutzgesetzes bekannt. Auch hatte der Artikel im Dampf an der Furka 03/2010 ein breites Echo ausgelöst, so kontaktierten nahe Verwandte und feste Freunde der Opfer den Projektleiter, womit das ganze Projekt mit dem Begegnungstag vom 23.7.2011 einen schönen Abschluss findet, denn «nicht nur das Kreuz ist restauriert, sondern die Hinterbliebenen hatten Jahre später die Möglichkeit, sich zu begegnen und kennen zu lernen», fasste Bruno zusammen. Paul Güdel, Marketingleiter und Verwaltungsrat der DFB, der sich der Reisegruppe anschloss, unterstrich in einer kurzen Ansprache, das Ziel

der Dampfbahn sei es, wertvolles Kulturgut zu erhalten und auch darauf zu achten, dass Erinnerungen an Geschehnisse vergangener Tage, die die Dampfbahn betreffen, nicht in Vergessenheit geraten. In diesem Sinne offeriere die Dampfbahn allen Teilnehmern dieses Ausfluges Kaffee und Kuchen auf der Station Furka.

Die Gesellschaft machte zum Abschluss die Reise über die Furka; in Gletsch grüs-

ste Heidi vom Fenster aus; beim Erinnerungskreuz unter dem Bidmergrat wurde ein Blumengebinde aus dem Zug geworfen, währenddessen der Lokführer mit der Lokpfeife einen extralangen Pfiff ertönen liess; auf der Furka gab's offerierten Kuchen und Kaffee; in Tiefenbach ein Erinnerungsfoto; in Realp ging die Reise fahrplanmässig zu Ende. Bis bald als Reisegast oder Mitglied in unserem Verein!

**Wie es wirklich war**

## Unglücksfälle beim Bau des Furka-Scheiteltunnels

**Von Hannes Wanner, Geologe, Fahrdienstleiter DFB**

Bei Muttbach erkennt man links des heutigen Tunnelportals ein Stück Gleis, das direkt unter einen Schutthaufen führt. «Der Scheiteltunnel wurde ursprünglich hier angefangen, aber nach 160 Meter Vortrieb stürzte er ein. Vermutlich liegen heute noch ein paar Mineure unter dem niedergebrochenen Gestein.» So lauten oft die Erklärungen der Gästebetreuer. Wie war es aber wirklich?

Eine Durchsicht aller Ausgaben des «Walliser Boten» von 1911 bis 1915 schafft etwas Klarheit. Es fällt auf, dass die Berichterstattung über die Brig–Furka–Disentis-Bahn recht spärlich ist. Über den gleichzeitigen Bau der Lötschbergbahn und der zweiten Tunnelröhre am Simplon wird ausführlich berichtet. Neuigkeiten von der Furka-Bahn sind der Redaktion meistens nur eine Kurzmeldung wert.

*11. Januar 1911:* Die Gemeinden wehren sich gegen die Zerstückelung ihrer Felder durch das Bahntrasse. «Noch ist kein Spatenstich getan, der Tunnelanfang in Gletsch abgerechnet.» Also ist man schon Anfang 1911 in Muttbach am «Lochen».

*13. Januar 1912:* Am Tunneleingang geht eine Staublawine nieder und begräbt einige Arbeiter, die bis auf einen heil davorkommen. «Die Tunnel-Arbeiten wollen da

nicht gelingen, wenn auch die Richtung geändert wurde. Man findet hier wie dort nur Lehmmasse statt Felspartien.»

*8. Mai 1912:* «Im Furkatunnel fand man keinen festen Felsen und der erste Plan muss daher abgeändert werden.»

*17. August 1912:* Im Furkatunnel sind 200 Arbeiter beschäftigt.

*22. Januar 1913:* Durch einen auf dem Schnee ausgelegten Draht besteht nun eine Telefonverbindung zur Tunnelbaustelle. Dadurch werden die Meldungen schneller und präziser.

*5. April 1913:* An der Furka gehen am 2. April drei grosse Lawinstürze nieder. Eine Lawine trifft die Sägerei, wo 6 Arbeiter beschäftigt sind. Alle werden fortgerissen. Man findet bald drei Leichen und zwei Verletzte. Eine Leiche kann noch nicht aufgefunden werden. 200 Arbeiter sind 12 Stunden lang im Tunnel eingeschlossen, bis man den Eingang wieder frei machen kann. Der materielle Schaden ist sehr gross, weil die Arbeiten einstweilen eingestellt werden müssen.

*25. Juni 1913:* Arbeiter der Furkabahn, befeuert durch die «hitzigen Kantinegetränke», werfen den Gendarmen von Oberwald zu Boden, der Ruhe schaffen wollte. 14 Mann aus Oberwald «werfen sich ins Wehrkleid» und treten mit ihren Gewehren so entschlossen auf, dass wieder Ruhe herrscht.

*13. August 1913:* Im Furkatunnel geht eine Mine zu spät los, als sich bereits einige Arbeiter der Stelle nähern. Zwei von ihnen werden getötet, drei verletzt.

*3. September 1913:* Der Landjäger von Ried-Mörel wird beim Eingang des Furkatunnels von einem herabrollenden Stein so arg verletzt, dass man an seinem Aufkommen zweifelt.

*17. Juni 1914:* Es erfolgt wiederum ein Einsturz. Der Schaden ist gross, doch nicht so, wie man anfangs meldete. «Es gibt glücklicherweise nur einen Todesfall.»

*14. September 1915:* Im Furkatunnel werden zwei Italiener durch eine Explosion so schwer verletzt, dass man an ihrem Aufkommen zweifelt.

*29. September 1915:* Der Walliser Bote meldet mit 4 Zeilen den Durchstich am Furkatunnel.

Ziehen wir die traurige Bilanz: Es gibt fünf Todesopfer durch Lawinen, vier durch Sprengunfälle, eines durch Steinschlag und ein weiteres Opfer durch einen Tunneleinsturz, aber zu einem Zeitpunkt, als der fragliche Stollen links des heutigen Tunnelportals schon längstens aufgegeben ist. In den Zeitungsmeldungen findet sich kein Hinweis darauf, dass in jenem Stollenstück Arbeiter verschüttet wurden. Fest steht jedoch, dass man



Foto: Ruedi Traub

*Erster Versuch eines Tunnelbaus. Die noch vorhandenen Bergbaugleise führen direkt unter einen Schutthaufen. / Première tentative de construction d'un tunnel. Les rails du train de chantier finissent sous les gravats.*

das erste wie auch das zweite Tunnelportal und den grössten Teil des Scheiteltunnels in das tektonisch sehr stark gestörte Gestein gesetzt hat, das in Ost-West-Richtung die Grenze zwischen Gotthard- und Aarmassiv bildet. Wegen

dieser geologischen Störzone wird später der Furka-Basistunnel weit nach Süden in stabilere Gesteinsschichten ausgelenkt, wo vom Bedrettal her ein Zwischenangriff in solidem Rotondo-Granit erfolgen wird.

Die makabere Geschichte von den noch heute im eingestürzten Stollen liegenden Mineuren lässt sich somit nicht belegen. Tatsache ist aber, dass der Tunnelbau unter schwierigsten Verhältnissen erfolgte und seine Opfer forderte.

**Die GV wurde mit einer imposanten Werkstattführung eingeläutet**

## Generalversammlung 1000er-Club

**Von Kurt Aeberli, Präsident**

*Viele Arbeiten laufen parallel. So werden Blechteile des Kessels herausgeschnitten und durch neue ersetzt. Gleichzeitig entsteht ein neuer Rahmen bei der Stadler Rail und an Drehbänken und Fräsmaschinen produzieren Fronis die verschiedensten Lokteile. Aber auch die Finanzen stehen nicht schlecht, konnte der Club doch wieder viel Geld für den Vierkuppler bereitstellen.*

Am Samstag, 28. Mai, war Generalversammlung des 1000er-CLUB HG4/4 in der Werkstatt der DFB in Chur. Zwei Jahre früher hat man schon beschlossen, die nächste GV in Chur durchzuführen. Da aber im 2010 noch wenig zu sehen war, die bereits aufgearbeiteten Teile sauber verpackt in Gestellen lagerten, wurde das Treffen um ein Jahr verschoben. Gegen 40

Mitglieder trafen sich um 11 Uhr zu einer Werkstattführung. Diese wurde durch zwei Mitarbeiter der Werkstatt durchgeführt und war ein voller Erfolg. Die beiden Herren erklärten den Teilnehmern im Detail die in Arbeit befindlichen Projekte, z.B. der Kessel der Lok 704, wo nach einem vom Kesselinspektorat genehmigten Arbeitsplan Blechteile herausgeschnitten, um dann von einem zertifizierten Schweißer durch neue ersetzt zu werden. Da diese Blechteile nicht nur flach sind, mussten Lehren hergestellt werden, über die das dicke neue Blech warm verformt werden konnte. Mit zwei riesigen Azethylenbrennern wurde das Blech zur Rotglut erhitzt und dann mit viel Kraft, klopfen und ziehen, um die Form gedrückt. Da man da nicht dabei sein konnte, wird dies in Kürze in einem Video im Internet veröffentlicht.

Anschliessend an die Besichtigung gab es bei einem Apéro viel zu fragen und zu diskutieren und man hätte natürlich gerne gewusst, wann die Clublokomotive wieder fahren wird. Sehr viel ist vorbereitet, nur fehlt der Rahmen, das Basiselement, um mit dem Aufbau beginnen zu können und diese Lieferung ist abhängig von der voll beschäftigten Stadler Rail. Beim Schreiben dieses Artikels zum Redaktionsschluss des «dampf an der Furka» kann ich Ihnen jedoch mitteilen, dass ich verschiedentlich Aufnahmen des in Winterthur in Entstehung begriffenen Rahmens gemacht habe. Es geht vorwärts, doch ist, laut Jakob Knöpfel, noch viel zu tun. Allerdings bekommen wir nicht nur eine aufgearbeitete Lokomotive, sondern eine «Neue».



Foto: Ruedi Traub

*Die neue Aktuarin, Annemarie Schriber / Annemarie Schriber, la nouvelle secrétaire*

Dem Apéro folgte das Mittagessen von unserem Mitglied David Baumgartner, mit wenig Hilfe vom Präsidenten, fein zubereitet und anschliessend dann die Generalversammlung. Wie erwähnt nahmen etwa 20% der Clubmitglieder daran teil. Eine erfreuliche Zahl, die das Interesse an unserer Lok unter Beweis stellt. Die Geschäfte wurden schnell erledigt, erwähnt wurde, dass der Club nach den 129'000 Franken der Bahn wiederum 111'000 Franken zur Verfügung stellen konnte. Mit dem von der neu gewählten Aktuarin vorgestellten Flyer, gedacht zur weiteren Aufstockung unseres Clubvermögens durch Verkauf von Lokomotivteilen, hoffen wir für die verbleibenden Jahre wiederum je über 100'000 Franken beisteuern zu können. Der Prospekt lag der letzten «Dampf an der Furka» bei und sollten Sie sich noch nicht entschlossen haben, mit dem Einzahlungsschein zur Post zu gehen, so bitte tun Sie das jetzt. Unser Konto bei der Aargauer Kantonalbank ist unverändert 50-6-9 und Beiträge sind steuerbefreit. Vielen Dank. Sie finden auch Mitteilungen vom Club auf der Seite [www.1000er-club.com](http://www.1000er-club.com) und auf der im Aufbau begriffenen zweiten Seite [www.1000er-club.net](http://www.1000er-club.net)



Foto: Ruedi Traub

*Kurt Aeberli, Präsident des 1000er-Clubs, erläutert die Fortschritte bei der Revision der HG 4/4 / Kurt Aeberli, président du Club des 1000, a décrit les progrès de révision de la HG 4/4.*

25e assemblée générale ordinaire du DFB SA

## Conseil d'administration – Adieux et bienvenue

D'Oskar Laubi et Karlheinz Orth

Le président du conseil d'administration a pu souhaiter la bienvenue à environ 300 actionnaires réunis dans la salle polyvalente à Oberwald pour la 25e assemblée générale ordinaire. Ils représentent environ 90'000 voix d'actionnaires.

En préambule, le président de la commune d'Obergoms, Christian Imsand, a transmis un message de bienvenue de la commune hôte. Il salue toutes les personnes présentes et explique d'abord l'histoire de la création de la commune d'Obergoms, pas encore visible sur les cartes topographiques, née de la fusion des anciennes communes d'Oberwald, Ulrichen et Obergesteln. Il rappelle l'attachement entre Oberwald et le Train à vapeur, en particulier les nombreux « Fronis », qui se sentent bien ici. Il félicite pour l'achèvement de la Ligne sommitale, et met particulièrement l'accent sur l'utilité réciproque, notamment lors de la promotion touristique dans cet environnement alpin unique. Il clôt ses paroles de bienvenue avec des vœux de succès pour le Train à vapeur.

Le président du CA a remercié le président communal pour ses paroles d'encouragement et de reconnaissance, mais aussi pour la mise à disposition de la halle polyvalente et le soutien tout au long de l'année, ainsi que pour l'apéro offert à la fin de l'AG.

Les points ordinaires de l'ordre du jour, tels que le rapport annuel, l'approbation des comptes, l'utilisation du résultat de l'exercice et la décharge aux organes ont tous été acceptés sans discussion et à l'unanimité. La modification proposée des statuts, concernant la nouvelle autorisation d'augmentation du capital, a également été admise à l'unanimité.

Les remerciements et les adieux aux 4 conseillers d'administration méritants ont pris plus de temps :

*Karlheinz Orth* se retire du conseil d'administration après 8 ans de collaboration. Il était le représentant respecté des amis du DFB en Allemagne, et membre du groupe de mercatique. En tant qu'ingénieur, Karlheinz a apporté de précieuses contributions à des questions d'ordre technique. Sa personnalité conciliante qui, dans les situations les plus diverses, a indiqué la bonne voie, était très appréciée.

*Hans Tribolet* aussi se retire après 8 ans d'activité au conseil d'administration. En tant qu'ancien directeur technique du Matterhorn Gotthard Bahn, il a aidé de multiples façons à prendre les bonnes décisions dans le domaine technique. De plus, dans de nombreux cas, Hans a mis sa grande expérience à disposition de l'entreprise et de plusieurs autres instances.

*Claude Wenger* a collaboré 7 ans au conseil d'administration, dont deux en tant que président. De plus, durant 2 ans, il a représenté le conseil d'administration au conseil de fondation de la Fondation Ligne sommitale de la Furka SFB. Dans de nombreuses situations, Claude a fait de sages propositions, il cherchait toujours l'élément unissant.

*Paul Güdel* se retire après 7 ans d'appartenance au CA. En tant que responsable de la mercatique, il a fortement marqué l'apparition publique du DFB. Son engagement pour le DFB SA était énorme et il l'est toujours. Il a été intensivement soutenu dans cette activité par son épouse Silvia Güdel. Paul restera responsable du domaine de la mercatique à la direction du DFB jusqu'à la fin de l'année. Il sera alors temps d'honorer tout ce qu'il a fait pour l'entreprise.

Un tonnerre d'applaudissements de l'assemblée accompagne la remise aux conseillers sortants d'une bonne bouteille de vin et d'une carte de libre parcours à vie valable sur la Ligne sommitale da Furka. Le président présente les candidats pro-

posés par le conseil d'administration, dont l'identité a déjà été divulguée par internet, et dont l'apport compensera les pertes de compétences dues aux démissions :

*Peter Bürker*, qui a une formation de base juridique, apporte une vaste expérience de management dans les plus diverses fonctions au sein du grand consortium international, actuellement américain, Mettler Toledo.

*Walter Knobloch*, spécialiste financier, était jusqu'à sa retraite commissaire des contributions pour entreprises à Fulda, Allemagne. Il connaît bien le DFB, puisque durant de nombreuses années il s'occupait du Shop à Gletsch.

*Ernst Künzli* est économiste d'entreprise, a de l'expérience comme conseiller d'entreprise et chef des finances d'un grand hôpital, et est à l'UBS depuis 25 ans, actuellement comme directeur d'un team d'encadrement de grands clients d'entreprise.

*Theo Stolz* est bilingue, travaille comme chef Traction et Ateliers aux Chemins de fer du Jura et a une grande expérience dans le domaine ferroviaire, notamment dans la traction vapeur, y compris la formation du personnel de locomotives à vapeur.

L'assemblée générale élit in globo les candidats proposés, à l'unanimité, sans absentions et sans opposition.

Le président, le directeur de l'entreprise Peter Bernhard, le président du comité central de l'ALSF Robert Frech, et le président du conseil de fondation Peter Riedwyl, informent sur l'année écoulée et donnent leur point de vue sur les problèmes actuels et futurs.

Deux motions d'actionnaires sont à l'examen :

*Rudolf Schenk* propose d'examiner l'engagement d'un train navette diesel ou électrique entre Oberwald et Gletsch. Pri- se de position du CA : de manière géné-

rale, la direction de l'entreprise examine les différentes variantes pour les trains excursion. Les questions de disponibilité du personnel, des finances et du matériel roulant nostalgique seront les critères de faisabilité. R. Schenk est satisfait.

Par l'entremise de leurs organes, la Fondation et l'Association ont déposé une motion dont le libellé a été épuré en collaboration avec le CA dans la phase préparatoire de l'assemblée: « Une délégation, composée de 3 représentants du conseil

d'administration, du conseil de fondation, du comité central et de la direction, se réunit au moins une fois par année pour échange d'information et discussion concernant les buts stratégiques, la collaboration et les finances du DFB Train à vapeur Ligne sommitale de la Furka SA ». Le vice-président Hermann Walser souligne qu'il s'agit d'améliorer la collaboration, pas d'instaurer une structure supérieure, car chacune des trois organisations a ses propres tâches qui ne peuvent pas être

déléguées, qui sont intransmissibles à une autre instance décisionnelle, et pour lesquelles chacune est responsable.

Dans la rubrique divers, la construction d'un modèle réduit de la Ligne sommitale de la Furka est suggérée, et la proposition est faite de tenir une des prochaines assemblées générales sur le Plateau suisse. Après deux heures, le président clôt l'assemblée générale avec des mots de remerciements adressés aux nombreux aides, et invite à l'apéro.

### Ouverture partielle du chemin des quatre sources vraiment exigeant

## Chemin des quatre sources

De Ruedi Traub, rédacteur

*Ainsi est nommé un chemin de randonnée de 90 kilomètres dans les hautes Alpes, qui va du col de l'Oberalp à la Furka, en passant par le Gotthard et le Nufenen. Il frôle aussi les régions des sources des quatre rivières Rhin (lac Toma), Tessin (col du Nufenen), Rhône (Glacier du Rhône et Reuss (petit lac à l'est du col Lucendro). Une partie du tracé a été ouvert le 1<sup>er</sup> août sur le col du Gotthard.*

Le chemin de randonnée peut être parcouru en cinq étapes, aussi par des enfants semble-t-il. Il faut être conscient que les exigences se situent aux niveaux T1 à T3 (Internet: Club Alpin Suisse, échelles des difficultés). Ceci signifie qu'on doit avoir le pied sûr, ne pas être sujet au vertige (voir « Dampf an der Furka » no. 2/2011, p. 32) et avoir des connaissances alpines élémentaires. Dans les passages délicats, il est recommandé d'assurer les enfants contre les glissades au moyen d'une courte cordelette. De plus, les excursions durent entre cinq et sept heures. Le tronçon entre Oberwald et le Belvédère peut être étudié sur la carte (disponible à la boutique de souvenirs ou à souvenir@dfb.ch) de Hansueli Fischer (feuille 7). On trouve d'autres informations sur [www.vier-quellen-weg.ch](http://www.vier-quellen-weg.ch).

### Mitteilung der DFB-Bauabteilung

## Besuch bei der Demontage der Steffenbachbrücke

Interessierten Bahnfreunden wird die Möglichkeit geboten, unter kundiger Führung bei der diesjährigen Demontage der Steffenbachbrücke dabei zu sein.

### Datum

Demontage Herbst 2011: Donnerstag, 6. Oktober 2011

Montage Frühjahr 2012: Voraussichtlich in der Kalenderwoche 20 oder 21, je nach Verlauf der Schneeräumung. Die definitive Kalenderwoche kann etwa einen Monat im Voraus, der genaue Termin erst kurz vorher festgelegt werden (ca. 1 Woche vorher). Benachrichtigung per E-Mail oder Telefon.

### Programm (Änderungen vorbehalten)

08.30 Uhr	Treffpunkt in der Kantine des DFB-Stützpunktes Realp
ca. 09.15 Uhr	Einführung in die Geschichte und Konstruktion der Brücke Bahntransport zur Brücke und Besichtigung der Montage (ganzer Tag)
ca. 14.00 Uhr	Bahntransport zurück Anschliessend fakultativ: Mahlzeit in der DFB-Kantine, ev. zusammen mit der Montagesequipe

### Unkostenbeiträge

Allgemeine Unkosten:	Fr. 20.–
Mahlzeit	Fr. 15.–

Der Unkostenbeitrag wird am Morgen bei der Einführung eingezogen.

### Weitere Bestimmungen

Alle Besucher müssen gebirgstauglich ausgerüstet sein (Kleidung, Schuhe). Die Brücke befindet sich auf 1800 m ü.M. und es muss mit schlechtem Wetter und mit Schnee gerechnet werden. Die Verpflegung während der Demontage ist Sache der Teilnehmer. Der Versicherungsschutz ist auch Sache der Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist auf ca. 30 Personen beschränkt.

### Anmeldung, Auskünfte

Interessenten melden sich beim Besucherbetreuer:  
Kurt Schrotberger, Breitenweg 30d, 3652 Hilterfingen  
Telefon: 033 243 30 85  
E-Mail: [k.schrotberger@bluewin.ch](mailto:k.schrotberger@bluewin.ch)  
(bitte Name, Adresse, Telefon, E-Mail, Personenzahl angeben)

Journée de rencontre à la Furka le 23 juillet 2011

## Avalanche meurtrière du 15.5.1965

*Oberwald–Realp (sol) – Il y a un peu plus d'une année, la croix commémorative restaurée par Bruno Rütli en souvenir des victimes (Karl Albert, Fritz Bolliger, Hugo Lehmann) de l'avalanche du 15.5.1965 a été réinstallée contre le rocher sous le Bidmergrat, au-dessus de Gletsch (Dampf an der Furka 3/2010, p. 25) en présence d'un groupe de parents et d'amis des victimes. Depuis, en raison de l'article cité ainsi que par du bouche à oreille, d'autres amis et proches parents des victimes ont contacté Bruno. Raison suffisante pour rassembler cette société à l'occasion d'une journée de rencontre à la Furka.*

Plus de 20 personnes de toute la Suisse se sont donc réunies le 23.7.2011 dès 10 heures à l'hôtel Furka, pour faire connaissance, échanger des souvenirs et pour une excursion par-dessus la Furka en Train à vapeur. D'anciennes photos ont été montrées et des souvenirs remémorés. A cette occasion, on a appris que Fritz Bolliger avait écrit un article sur le FO un an avant l'accident. Pour cette raison, il avait été invité aux travaux de déneigement en mai 1965, avec la possibilité de prendre avec lui un hôte. Ainsi, Hugo Lehmann, jeune alpiniste enthousiaste et athlète confirmé, technicien au centre de recherche à Würenlingen, s'est joint à l'équipe de déneigement. Un habitant d'Oberwald a rapporté que son père, qui travaillait à l'époque dans le chasse-neige, n'avait presque rien senti de l'avalanche mais, en sortant du chasse-neige, avait été choqué en voyant la voie vide et la loc 50 mètres plus bas à flanc de coteau. Le même témoin a souligné que la description de l'accident faite par Bruno dans le Dampf an der Furka 03/2010 correspondait précisément à ce que les témoins oculaires avaient constaté sur place le jour en question.

Durant le repas de midi à l'hôtel Furka, Bruno a résumé la genèse de la journée de

rencontre: en fait, il ne voulait que restaurer la croix commémorative, inscrire les noms des victimes du 15.5.1965 sur la plaque qui en fait partie et inviter la famille des défunts à l'inauguration du 12.6.2010. Une demande adressée à l'office de l'état civil de Brig-Glis a finalement mis l'affaire en route, et des membres de la famille de certains défunts ont été retrouvés, sans contrevenir à la loi sur la protection des données. Par ailleurs, l'article paru dans le Dampf an der Furka 03/2010 a suscité un vif intérêt, ainsi des proches parents et de bons amis des victimes ont contacté Bruno. Ce projet se termine ainsi dignement avec cette journée de rencontre du 23.7.2011, car « non seulement la croix est restaurée, mais en plus, les amis et des-

cendants ont eu la possibilité de se rencontrer et de faire connaissance », a résumé Bruno. Paul Güdel, conseiller d'administration et chef mercatique du DFB, s'est joint au groupe et a souligné dans une petite allocution que le but du Train à vapeur était de maintenir le précieux bien culturel et de veiller à ce que les souvenirs de faits le concernant ne se perdent pas. Pour marquer l'évènement, le Train à vapeur offrait donc le café et le gâteau, à la station Furka, à tous les participants de cette sortie.

Pour terminer la journée, le groupe a fait le voyage par-dessus la Furka par temps couvert mais sec ; à Gletsch, Heidi a salué depuis une fenêtre ; sous le Bidmergrat un bouquet de fleurs a été jeté par une fenêtre au pied de la croix commémorative, alors que le mécanicien donnait un coup de sifflet de locomotive particulièrement long ; à la station Furka, café et gâteaux étaient offerts ; une photo souvenir a été faite à Tiefenbach ; le voyage s'est terminé selon l'horaire à Realp. A bientôt comme passager ou membre de notre association !

### Les faits concrets

## Accidents lors de la construction du tunnel de faîte de la Furka

**De Hannes Wanner, géologue, agent-circulation DFB**

A Muttbach, on peut apercevoir à la gauche du portail du tunnel actuel un bout de rail Decauville qui s'enfile sous un tas de gravats. « C'est ici que le se trouvait à l'origine le point d'attaque du tunnel sommital, mais après une avancée de 160 mètres, la galerie s'est effondrée. Il est probable que quelques mineurs se trouvent encore maintenant sous les éboulis. » Parfois, on entend ce genre d'explication de la part des accompagnateurs. Correspond-t-elle à la réalité ?

L'étude de tous les numéros du « Walliser Bote » de 1911 à 1915 apporte un peu de lumière. Première constatation : les bulletins d'information sur le Chemin de fer Brigue-Furka-Disentis (BFD) sont assez rares. Il y a bien plus de reportages dé-

taillés sur le Lötschberg ou le deuxième tube au Simplon, dont les chantiers étaient en cours à la même époque. Les informations en provenance du BFD ne justifient, aux yeux de la rédaction, guère plus qu'une nouvelle brève de temps à autre.

*11 janvier 1911* : les communes s'opposent au morcellement de leurs champs par le tracé ferroviaire. « Pas le moindre coup de pioche n'a été donné, hormis le début du percement du tunnel à Gletsch. » Donc, les travaux de creusement à Muttbach avaient déjà commencé début 1911. *13 janvier 1912* : une avalanche de pou dreuse s'abat sur l'entrée du tunnel et ensevelit quelques ouvriers qui s'en tirent tous sans mal, sauf un. « Les travaux de percement ne veulent pas réussir, quand

bien-même l'orientation a été modifiée. On ne trouve ici comme là-bas que de la glaise et pas de roche. »

*8 mai 1912*: « dans le tunnel de la Furka, on n'a pas trouvé de roche solide et le premier plan doit donc être modifié. »

*17 août 1912*: 200 ouvriers sont occupés dans le tunnel de la Furka.

*22 janvier 1913*: un câble posé à même la neige permet une liaison téléphonique jusqu'au chantier du tunnel. Ainsi, les communications gagnent en vitesse et en précision.

*5 avril 1913*: deux grosses coulées de neige descendent de la Furka le 2 avril 1913, l'une d'elles touche la scierie et emporte les 6 ouvriers qui y travaillent. On retrouve rapidement trois corps sans vie et deux blessés. Un corps n'est pas trouvé de suite. 200 ouvriers sont enfermés durant 12 heures dans le tunnel, avant qu'on ne dégage l'entrée. Les dommages matériels sont élevés, car les travaux sont provisoirement suspendus.

*25 juin 1913*: des ouvriers du BFD, échauffés par « les boissons excitantes de la cantine », jettent au sol le gendarme d'Oberwald qui voulait restaurer le calme. 14 hommes d'Oberwald enfilent leur habit militaire et restaurent le calme par leur intervention résolue avec leurs fusils.

*13 août 1913*: dans le tunnel de la Furka, une mine explose avec du retard, alors que quelques ouvriers s'approchent déjà du lieu de l'explosion. Deux d'entre eux sont tués, trois sont blessés.

*3 septembre 1913*: le gendarme de Ried-Mörel est heurté par une pierre devant l'entrée du tunnel. Il est si grièvement blessé qu'on craint le pire.

*17 juin 1914*: de nouveau, il y a effondrement. Les dommages sont conséquents, mais pas aussi graves qu'on l'avait signalé au début. « Il n'y a heureusement qu'un décès. »

*14 septembre 1915*: dans le tunnel de la Furka, deux Italiens sont si grièvement blessés qu'on craint le pire.

*29 septembre 1915*: le « Walliser Bote » signale en quatre lignes le percement du tunnel de la Furka.

Faisons le triste bilan: il y a eu au total 11 décès ou blessés par avalanches, explosions, chute de pierres ou effondrement de la galerie. Les décès par ensevelissements sont tous survenus alors que le tube situé à gauche du tunnel actuel était déjà abandonné depuis longtemps. Aucun article de journal ne mentionne un ensevelissement dans le bout de galerie en question. Il est par contre certain que le premier et le deuxième portail du tunnel de façade ont été placés dans une zone tectonique perturbée qui, dans la direction est-ouest, forme la frontière entre les massifs du Gotthard et de l'Aar. Plus tard, en raison de cette zone de faille, le tracé du tunnel de base de la Furka a été déporté loin vers le sud, où un front d'attaque intermédiaire a été mené depuis le Bedretto dans le granit solide du Rotondo.

## Die wichtigsten Adressen auf einen Blick

### Stiftungsrat SFB

#### SR-Präsident

Peter Riedwyl  
Egghalde 22  
6206 Neuenkirch  
Telefon +41 41 467 26 62  
Fax +41 41 467 36 63  
Mobile +41 79 418 37 36  
stiftung.praesident@dfb.ch

#### SR Vertreter VR DFB AG

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
hermann.walser@dfb.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 +49 173 345 23 56  
vfb.vizepraesident@dfb.ch

#### SR

Walter Benz  
Propstbergstrasse 10  
CH-5312 Döttingen  
Telefon P +41 56 245 29 03  
Fax P +41 56 245 72 92

#### SR

Hans Meiner  
Bergstrasse 82  
CH-6010 Kriens  
Telefon P 041 310 93 77  
Mobile N 079 692 79 21  
hans.meiner@dfb.ch

#### SR

Pascal Zenklusen-Pfaffen  
Weingartenstrasse 38b  
CH-3904 Naters  
Telefon G +41 27 922 39 31  
Telefon P +41 27 922 39 35  
Mobile +41 79 769 34 59  
pascal.zenklusen@dfb.ch

#### SR

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

#### SR

Max Graf  
Sonnhaldestrasse 6  
CH-4654 Lostorf  
Telefon G +41 62 298 03 14  
Telefon P +41 62 298 25 78  
Mobile +41 79 404 23 29  
max.graf@dfb.ch

#### SR

Dr. Franz Mattig  
Postfach 556  
CH-6431 Schwyz  
Telefon +41 41 819 54 00  
franz.mattig@dfb.ch

### Präsident des 1000er-Clubs

Kurt Aeberli  
Zunzgerstrasse 26  
CH-4450 Sissach  
Telefon +41 61 981 58 44  
Mobile +41 79 646 34 41  
1000erclub.praesident@dfb.ch

### Aktienregister/Sekretariat

#### Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB AG

**Aktienregister**  
Robert Wyss  
Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 03 03  
aktienregister@dfb.ch

#### Administration, Logistik, Sekretariat

Arne Moritz  
Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 41 888 00 40  
administration@dfb.ch

### DFB-Verwaltungsrat (VR)

#### VR-Präsident

Oskar Laubi  
Oberhausenstrasse 6  
CH-8907 Wettswil  
Telefon P +41 44 700 27 64  
Telefon G +41 44 395 41 35  
Mobile +41 79 447 60 07  
vr.praesident@dfb.ch

#### VR-Vizepräsident

Hermann Walser  
Paulstrasse 5  
CH-8610 Uster  
Telefon +41 44 941 14 30  
Fax G +41 44 211 44 78  
Mobile +41 79 351 55 29  
vr.vizepraesident@dfb.ch

#### VR

Peter Bürker  
Eichenweg 37  
8121 Benglen (Gemeinde Fällanden)  
Telefon P +41 44 825 53 36  
Mobile +41 79 223 45 89  
peter.buerker@ggaweb.ch

#### VR

Walter Knobloch  
Pestalozzistrasse 11  
D-36110 Schlitz  
Telefon P +49 6642 5708  
Mobile +41 78 607 40 55  
knoblochs@gmx.de

**VR**

Ernst Künzli  
Hirtenstallweg 8  
CH-8805 Richterswil  
Telefon G +41 44 237 42 71  
Telefon P +41 43 888 93 74  
Mobile +41 79 690 86 71  
ernst.kuenzli@bluewin.ch

**VR**

Theo Stolz  
Chautenatte 36  
CH-2720 Tramelan  
Telefon +41 32 487 67 15  
Fax +41 32 487 67 17  
Mobile +41 79 313 67 41  
theostolz@bluewin.ch  
Home www.le-rail.ch

**VR**

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

**VR**

Jean-Pierre Dériaz  
Bellevuestrasse 2  
CH-3052 Zollikofen  
Telefon P +41 31 911 52 11  
Mobile +41 79 433 05 42  
jeanpierre.deriaz@dfb.ch

**DFB-Geschäftsleitung (GL)****Geschäftsleiter**

Peter Bernhard  
Rebenstrasse 24  
CH-8360 Eschlikon  
Telefon +41 71 970 07 68  
Mobile +41 79 238 93 17  
geschaeftsleiter@dfb.ch

**Stv. Geschäftsleiter und Bau/Infrastruktur**

Walter Willi  
Im Acher 6a  
Postfach 675  
CH-6440 Brunnen  
Telefon +41 79 211 79 03  
walter.will@dfb.ch

**Personal**

Peter Schwarzenbach  
Raad  
CH-8498 Gibswil  
Tel./Fax +41 55 246 36 15  
Mobile +41 79 673 60 65  
personaldienst@dfb.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 +41 79 205 14 24  
betriebsleiter@dfb.ch

**Zugförderung und Werkstätten**

Leitung vakant  
zfw@dfb.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  
marketing@dfb.ch

**Leiter Finanzen**

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

**Leiter Rückwärtige Dienste**

Robert Wyss  
Im Bode 3  
CH-8804 Au ZH  
Telefon G +41 41 888 00 40  
Telefon P +41 44 781 19 70  
Mobile +41 79 563 06 12  
nwd@dfb.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 +41 79 687 41 42  
vfb.praesident@dfb.ch

**Vizepräsident/Aufgaben D/NL**

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
Fax +49 1805 060 334 307 04  
Mobile +49 173 345 23 56  
vfb.vizepraesident@dfb.ch

**Finanzen**

Pepi Helg  
Aarepark 2B  
CH-5000 Aarau  
Telefon +41 62 823 02 75  
vfb.finanzen@dfb.ch

**Mitgliederservice/****Administration**

Simone Hurter  
Steinacherstrasse 6  
CH-8910 Affoltern a. A.  
Telefon/Fax +41 44 761 47 01  
Mobile +41 79 329 47 62  
vfb.mitgliederservice@dfb.ch

**Sektionsbetreuung «Mitte»,  
Anlaufstelle**

Irène Schär-Hänni  
Chelematt 13  
CH-6213 Knutwil  
Telefon +41 41 250 07 09  
Fax +41 41 250 45 82  
Mobile +41 79 604 19 21  
irene.schaer@dfb.ch

**Sektionsbetreuung «Ost»**

Wolfgang Hänsel  
Postfach 226  
CH-6033 Buchrain  
Tel. P 041 442 16 56  
Fax 041 442 16 56  
Mobile 079 273 82 65  
wolfgang.haensel@dfb.ch

**Kommunikation/Medien**

Julian Witschi  
Sandrainstr. 86  
3007 Bern  
Tel. P 031 398 52 12  
Mobile 079 399 04 86  
vfb.sekretaer@dfb.ch

**Vereinsadresse**

VFB Verein Furka-Bergstrecke  
c/o Simone Hurter  
Steinacherstr. 6  
8910 Affoltern a/A

**DFB Services****Reisedienst**

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

**Souvenirhandel DFB**

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

**Infopoint Gletsch**

3999 Gletsch  
Steinfeldstrasse 48  
5033 Buchs AG  
Telefon +41 27 973 14 90  
infopoint.gletsch@dfb.ch

**VFB Sektionen****Aargau**

Walter Lüthi  
Steinfeldstrasse 48  
5033 Buchs AG  
Telefon +41 62 824 90 94  
Fax +41 62 824 90 95  
Mobile +41 79 855 13 75  
vfb-aargau@dfb.ch

**Bern**

Hanspeter Wyss  
Wärgitalstrasse 37  
3818 Grindelwald  
Telefon +41 33 853 31 10  
vfb-bern@dfb.ch

**Edelweiss**

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

**Gotthard**

Stefan Gretener  
Marktgasse 17  
CH-4600 Olten  
Telefon +41 62 212 48 28  
Mobile +41 79 659 34 55  
vfb-gotthard@dfb.ch

**Graubünden**

Pepi Helg  
Aarepark 2B  
CH-5000 Aarau  
Tel. +41 62 823 02 75  
vfb.finanzen@dfb.ch

**Innerschweiz**

Willi Auf der Maur  
Alte Gasse 6  
6423 Seewen SZ  
Telefon +41 41 811 73 42  
Mobile +41 77 407 60 13  
vfb-innerschweiz@dfb.ch

**Nordwestschweiz**

Paul Tschudin  
Hörnliallee 145  
CH-4125 Riehen  
Telefon +41 61 601 30 67  
Mobile +41 79 327 24 19  
vfb-nordwestschweiz@dfb.ch

**Ostschweiz**

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

**Romandie**

ALSF  
Philippe Roux  
Case postale  
1142 Pampigny  
Tel/Fax 021 964 30 57  
vfb-romandie@dfb.ch

**Solothurn**

Heidi Albisser-Schläfli  
Fritz Buserstrasse 9  
Postfach 20  
3428 Wiler  
Telefon +41 32 665 29 67  
Mobile +41 79 716 68 91  
vfb-solothurn@dfb.ch

**Wallis**

Andrea Andenmatten  
Sandstrasse 28  
CH-3904 Naters  
Telefon +41 27 946 87 14  
vfb-wallis@dfb.ch

**Zürich**

Bruno Letter  
Obholzerstrasse 9  
8309 Birchwil  
Telefon +41 44 836 45 56  
Mobile +41 79 755 17 65  
vfb-zuerich@dfb.ch

**Berlin-Brandenburg**

Axel Schiele  
Thälmannstrasse 2  
D-16556 Hohen Neuendorf  
Telefon +49 3303 40 4769  
vfb-berlin-brandenburg@dfb.ch

**Norddeutschland**

Ralf Hamann  
Tratziger Strasse 20  
D-22043 Hamburg  
Telefon/Fax +49 40 656 2173  
vfb-norddeutschland@dfb.ch

**Nordrhein-Westfalen**

Frank Waffel  
Auf der Kluse 20 A  
44263 Dortmund  
Tel. +49 231 43 00 42  
vfb-nordrhein-westfalen@dfb.ch

**Nürnberg**

Volker Kabisch,  
Voltastrasse 30  
D-90459 Nürnberg  
Telefon +49 911 81 47 425  
Mobile +49 170 914 0983  
vfb-nuernberg@dfb.ch

**Oberbayern**

Johann W. Berger  
Hörglkofenerstr. 7  
D-84183 Niederviehbach  
Telefon +49 8702 3150  
vfb-oberbayern@dfb.ch

**Rhein-Main**

Joachim Ziegler  
Kreuzweg 7  
D-65719 Hofheim a. Ts.  
Telefon +49 6192 8825  
vfb-rhein-main@dfb.ch

**Rhein-Neckar**

Gerhard Mollenkopf  
Bothestrasse 64  
D-69126 Heidelberg  
Telefon/Fax +49 6221 38 4048  
vfb-rhein-neckar@dfb.ch

**Schwaben**

Bernd Hillemeyr  
Galgenberg 22  
D-86381 Krumbach  
Telefon +49 8282 56 68  
vfb-schwaben@dfb.ch

**Stuttgart**

Eberhard Kühnle  
Paul Lincke Strasse 22  
D-70195 Stuttgart  
Telefon/Fax +49 7116 96175  
vfb-stuttgart@dfb.ch

**Belgien**

Geert De Backer  
Jan Britostrat, 40  
BE-8200 Brugge  
Tel./Fax 0032 5038 48 36  
Mobile 0032 47590 67 99  
vfb-belgique@dfb.ch  
vfb-belgien@dfb.ch

**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  
vfb-niederlande@dfb.ch  
vfb-nederland@dfb.ch

# Anmeldung für freiwillige Mitarbeiter/in bei der DFB AG oder VFB

Ich bin daran interessiert, bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) mitzuarbeiten und nehme zur Kenntnis, dass meine Mitarbeit finanziell nicht entschädigt, jedoch die betriebseigene Unterkunft und Verpflegung gewährleistet ist. Die Daten werden vertraulich behandelt.



## Personalien (bitte in Blockschrift schreiben)

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_ Geburtsdatum \_\_\_\_\_  
 Strasse \_\_\_\_\_ PLZ, Wohnort \_\_\_\_\_ Beruf \_\_\_\_\_  
 Tel. P \_\_\_\_\_ Fax P \_\_\_\_\_ Mobile P \_\_\_\_\_  
 Tel. G \_\_\_\_\_ Fax G \_\_\_\_\_ Mobile G \_\_\_\_\_  
 E-Mail P \_\_\_\_\_ E-Mail G \_\_\_\_\_

Zusätzliche Ausbildung / Spezialkenntnisse (insbesondere auch Berufserfahrungen im Bereich Eisenbahn) und Sprachkenntnisse:

## Ich möchte bei der DFB AG oder beim VFB in folgenden Tätigkeitsbereichen mitarbeiten (nach entsprechender Ausbildung und Einführung). Bitte kreuzen Sie Ihre Interessenbereiche an:

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> (1) Zugführer / Manöverist  | <input type="checkbox"/> (13) Teilnahme an Bauwochen des VFB                                    |
| <input type="checkbox"/> (2) Gästebetreuer / Zugverkäufer  | <input type="checkbox"/> (14) Teilnahme als Einzelhelfer z.B. an Samstagen                      |
| <input type="checkbox"/> (3) Fahrdienstleiter  | <input type="checkbox"/> (15) Arbeitseinsätze in der Vegetationsgruppe (Landschaftspflege usw.) |
| <input type="checkbox"/> (4) Fahrkartenverkauf am Schalter   | <input type="checkbox"/> (16) Administration  |
| <input type="checkbox"/> (5) Rollmaterialunterhalt   | <input type="checkbox"/> (17) Marketing / PR / Werbung  |
| <input type="checkbox"/> (6) Wagenbauwerkstätte Aarau (VFB-Sektion AG)                               | <input type="checkbox"/> (18) Informatik  |
| <input type="checkbox"/> (7) Dampflokrevisionen Werkstätte (Voraussetzung für Ausbildung zum Heizer) | <input type="checkbox"/> (19) Betriebskantinen DFB / VFB (Koch, Köchin, Küchenhilfe)            |
| <input type="checkbox"/> (8) Dampflokk-Heizer / Dampflokk-Führer (Ausbildung bis Alter 55)           | <input type="checkbox"/> (20) Service im Bistrowagen Realp                                      |
| <input type="checkbox"/> (9) Ing.-Aufgaben, Facharbeit usw.  | <input type="checkbox"/> (21) Souvenirverkauf in den Shops                                      |
| <input type="checkbox"/> (10) Streckenwärter   | <input type="checkbox"/> (22) Vorstandsarbeit in den VFB-Sektionen oder im Zentralvorstand      |
| <input type="checkbox"/> (11) Magazinbetreuung / Logistik  | <input type="checkbox"/> (23) Mitgliederwerbung (Messen und Ausstellungen)                      |
| <input type="checkbox"/> (12) Instandhaltung von Maschinen u. Werkzeugen                             |   |

Ich möchte meine Einsatzmöglichkeiten bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke vorerst genauer besprechen und bitte um einen Anruf.

Ich kann mich zurzeit nicht entscheiden, aktiv bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mitzuarbeiten. Dennoch möchte ich sie wie folgt unterstützen:

mit einer Spende (ein entsprechender Einzahlungsschein wird mir zugestellt)

mit dem Beitritt zum Verein Furka-Bergstrecke (VFB) \*)

als Aktionär der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) \*)

\*) Sie erhalten von uns entsprechende Informationen und Unterlagen zugestellt.

## Bitte senden Sie Ihre Unterlagen an eine der folgende Adressen. Wir werden Sie kontaktieren. Danke.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)  
 z.H. Simone Hurter  
 Abt. Mitgliederservice/Administration  
 Steinacherstrasse 6  
 CH-8910 Affoltern a.A.  
 Telefon +41 44 761 47 01  
 Mobile +41 79 329 47 62  
 E-Mail vfb.mitgliederservice@dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)  
 z.H. Peter Schwarzenbach  
 Leiter Abt. Personal  
 Raad  
 CH-8498 Gibswil  
 Telefon +41 55 246 36 15  
 Fax +41 55 246 36 15  
 Mobile +41 79 673 60 65  
 E-Mail personaldienst@dfb.ch

## VFB Sektionen

### Agenda 2011 Sektion Aargau

#### Wagenwerkstatt

Revisionsarbeiten an den Personenwagen  
B 2206 (ex C 206) und ex FO A 4062  
Jeden **Dienstagabend** ab 16.00 Uhr  
Jeden **Donnerstagabend** ab 16.30 Uhr

#### Samstagsinsätze

Samstag, 5. November 2011 ab 08.00 Uhr  
An Samstagsinsätzen wird ein gemeinsames Mittagessen  
offert. Anmeldung dazu ist erforderlich.  
Informationen siehe Werkstatt Rohrerstrasse 118 und  
per Telefon 079 645 28 54

Für Besuche in der Wagenwerkstatt wird um vorgängigen  
Kontakt Tel. 079 645 28 54 gebeten.

#### Arbeitseinsätze an der Furka-Bergstrecke

Freitag/Samstag 30. September/1. Oktober 2011  
**3. Arbeitswoche** 29. August bis 3. September 2011

#### Reisen organisiert von der Sektion Aargau

**Saison-Abschlussfahrt Oberwald-Realp und Besichtigung  
Festung Fürigen**, Samstag, 1. Oktober 2011

**Sektionsreise 2011 zur Albbahn in der Schwäbischen Alb  
mit Besichtigung der Instandstellung der Zahnrad-Dampf-  
lok 97 501 in Reutlingen DE**, Sonntag, 18. September 2011

Anmeldungen an Daniel Bühler, Obere Farnbühlstrasse 15,  
5610 Wohlen AG, vfb-aargau.reisen@dfb.ch

Für weitere Details siehe Sektionsnachrichten Heft 3/2011  
und [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch)

### Aargauer auch auf der Bergstrecke im Einsatz

zu ermöglichen, baute eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Ruedi Tobler bei den Wagen

## Aargau

### Heinz Unterweger

Die Sektion Aargau konnte nicht nur mit der Fertigstellung der beiden Zweiachser B 2206 und B 2210 (siehe Beitrag Seite 12) zum Fortschritt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke beitragen, ihre Mitglieder leisteten auch wertvolle Arbeit auf der Bergstrecke.

#### Zweiter Rollstuhleinstieg für die Aussichtswagen

Der Bahnsteig in Oberwald liegt auf der gegenüberliegenden Seite im Vergleich zu den übrigen Bahnhöfen der DFB. Um an den Rollstuhl gebundenen Passagieren den Ein- und Ausstieg in Oberwald



Foto: Ruedi Tobler

Einbau der Führungsschienen für den zweiten Rollstuhl-Einstieg / Installation des guides pour le deuxième accès pour fauteuils roulants



Foto: Jost Ziegler

Der Ek 2719 steht der Bauabteilung wieder zur Verfügung  
L'EK 2719 de nouveau à disposition de la division construction

C 2353 und C 2354 jeweils einen zweiten Einstieg ein. Die erforderlichen Teile wurden in Aarau vorbereitet und der Umbau am 17. Mai in Realp durchgeführt.

gauern und der Zürcher Kurt Letter montierten in Realp den Ek 2719 betriebsfertig.

#### Renovation des Hochbordwagens Ek 2719

Nachdem das Chassis in Realp und Chur überholt worden war, beschaffte die Sektion Aargau das von der Sektion Zürich gesponserte Holz für den Wagenboden und die Seitenwände. Das Malerteam unter Leitung von Andy Zulauf strich die Bretter in Aarau mit Schutzlack gegen Fäulnis und die Seitenwände mit einem grauen Deckanstrich. Ein Team von Aar-

#### Gleis-Totalumbau ab km 52.531

Ueli Michel wirkte als Baggerführer beim Totalumbau von ca. 250 m Gleis oberhalb des Steinstafelviadukts in der Woche vom 6. bis 11. Juni mit. Nach Abbruch des alten Gleises (Profil B / 25 mm Zahnstange) galt es, ca. 35 cm auszuheben und ein sauberes Planum zu erstellen. Ein kritisches Teilstück von 9 m Länge musste mit Steinkörben zusätzlich gesichert werden. Die neuen Gleise haben Profil C und 33 mm breite Zahnstangen.



Foto: Ueli Michel

Verlegung der neuen Gleise auf dem Gleisbett  
Pose de la nouvelle voie sur le lit de ballast

## VFB Sektionen



Foto: Ruedi Tobler

Einziehen von Kabeln für die Steuerung der Sprinkleranlage  
Halage des câbles pour la commande de l'installation d'arrosage



Foto: Jürg Morf

Arbeit im Tunnel 3 unter dem Schutz eines umgebauten Güterwagens  
Travail dans le tunnel 3 à l'abri d'un wagon marchandises modifié

### Bekohlungsanlage, Tunnel-Reparatur, Sprinklersteuerung etc. etc.

In den Arbeitswochen vom 2. bis 7. Mai und vom 4. bis 9. Juli wirkten jeweils starke Aargauer Fronigruppen an den anstehenden Projekten und Aufgaben mit. Arbeitsschwerpunkte waren die

neue Bekohlungsanlage (Aus- und Schalungsarbeiten), die Reparatur des Schadens im Tunnel 3, in dem über den Winter eine Wand eingebrochen war und Arbeiten (z.B. Einziehen der langen Steuerleitungen) für die Steuerung der Sprinkleranlagen auf der Strecke Gletsch-Ober-

wald. Daneben gab es eine Anzahl kleinerer Arbeiten von der Vegetationskontrolle über Aufräumarbeiten bis zur Wiederherstellung von Zäunen etc. etc.

Nicht zu vergessen sind die Einsätze der Aargauer Stamm-Fronis Hans Stäger und Ernst Meier bei

der Wieder-Inbetriebsetzung der Strecke nach dem Winter wie Schneeräumung, Aufstellen der Steffenbachbrücke usw.

Für Detailberichte siehe *Sektionsnachrichten Aargau, Bern, Nordwestschweiz* Heft 3/2011 und [www.vfb-aargau.ch](http://www.vfb-aargau.ch)

## Innerschweiz

### Von Willy Auf der Maur

Unsere Arbeitseinsätze an den Samstagen von April bis August konnten bei recht anständigem Wetter durchgeführt werden. Nicht immer war es den ganzen Tag trocken.

Dreimal durften wir die Baustelle beim Gleise-Totalumbau unterhalb der Station Furka «besuchen»: vor dem Umbau-Beginn kam der Abriss: Gleise und Zahnstange lösen, demontieren, in handliche Stücke zerschneiden, gleich neben dem Trasse die neuen Schwellen in 60-cm-Abstand bereitlegen. Diese Schwellen haben wir teilweise bereits ein- zweimal in den Fingern rumgedreht, in Realp beim Hervorgrübeln aus dem Lager und dem Aufladen auf die Baudienstwagen. Nach dem Umbau: Schotter planen an zwei Samstagen, dazu Arbeit an den Wassergraben und den Durchlässen unter dem Gleise hindurch.

Auf der Walliser Seite konnte auch auf einem rechten Geleiseabschnitt noch der Schotter planiert werden, so dass es nach einem richtigen Gleise aussieht. (nach Manfred + Walter) Hier zwischen Gletsch und Oberwald herrscht dann auch ein rechter Fahrbetrieb, wir durften einige Dampfzüge bei der Vorbeifahrt bewundern.

Besten Dank an alle Helfer!

Im 2011 arbeiten wir noch an folgenden Samstagen an der Furka: 27. August, 17. September, 1. Oktober, 15. Oktober

Anmeldung für Arbeitseinsatz: Jakob Hartmann Baumatt 6284 Sulz LU 041/917 15 46, ab 19 Uhr abends Eine frühzeitige Anmeldung erleichtert die Organisation, danke. Weiterhin gesucht: Fahrer aus dem Raum Luzern/Seetal, die Kollegen an die Einsätze nach Realp/Furka mitnehmen

Furka-Hock der Sektion am 1. Dienstag des Monats im Hotel Anker in Luzern am Pilatusplatz, ab 19.30 Uhr, die Termine im Herbst im 2011:

6. September, 4. Oktober, kein Hock im November, Dezember, Januar 2012 gemütliches Zusammensitzen bei Furka- und anderen Themen



Foto: W. Auf der Maur

Fronis bei der Baustelle Totalumbau, unterhalb der Station Furka, am Tag der Betriebseröffnung, 25.6.2011 / Le 25.6.2011, jour d'ouverture, bénévoles sur le chantier de la transformation totale

## VFB Sektionen

### Bauwoche

### Ostschweiz

Von Philipp Geisser

Alle Jahre wieder, kommt nicht nur das Christuskind, sondern auch die Bauwoche der Sektion Ostschweiz! Zwar nicht mit gleicher Tradition, aber doch schon sehr lange stehen die Mitglieder der Sektion Ostschweiz Jahr für Jahr in der Kalenderwoche 26 im Frondienst an der Furka. Rechtzeitig verschickte der Bauchef Markus Staubli die Einladungen, ergänzt mit Instruktionen und Packliste. Das Bauprogramm war vielfältig, was eine abwechslungsreiche, aber auch arbeitsintensive Woche versprach.

Ein Hinweis auf der Einladung verwies auf das Jahr der Freiwilligenarbeit, ohne die in unserer Gesellschaft vieles nicht funktionieren würde. Immer wieder wird betont, dass der Betrieb unserer Dampfbahn nur dank dieser Freiwilligenarbeit Wirklichkeit geworden ist. Mit Genugtuung und etwas Stolz dürfen die 25 Bauwochen-Teilnehmer dies zur Kenntnis nehmen, da für sie der Idealismus im Vordergrund steht. Ein weiterer Grund, an der Bauwoche teilzunehmen, könnte vielleicht auch die Mannschaftsliste der Küchencrew sein. Mit dem bewährten Trio von Hans, Walti und Erwin war jedenfalls für die ganze Woche eine vielseitige und schmackhafte Verpflegung garantiert. Für vier Teilnehmer war diese kulinarische Erfahrung übrigens erstmalig.

Der Wetterfrosch prophezeite zumindest für die erste Wochenhälfte viel Sonnenschein – und er tippte für einmal richtig. Doch auch der Regen vom Donnerstag und die Kälte am Freitag vermochte die Mannschaftsstimmung nicht zu trüben.

Dass unsere Dampfbahn zu den Grossen zählt, machte uns Manfred Willi am Montagmorgen klar. Was die Sicherheit betrifft, steht die DFB auf Augenhöhe mit anderen Bahnen. Ob man nämlich von einem Schmalspur- oder einem Normalspurwagen eingeklemmt wird, spielt für den Betroffenen keine Rolle!

Das von Manfred präsentierte Bauprogramm für die Woche 26 sah kurz gefasst folgende Baustellen vor:

- Totalumbau von 22 m Gleis mit Zahnstangeneinfahrt in Muttbach
- Anbringen von Armierungsnetzen und Gunitieren einiger m<sup>2</sup> im Scheiteltunnel
- Reparaturen am Gewölbe des Wasserdurchlasses in Muttbach
- Sanierung der elektrischen Installation im «Blauen Haus»
- Mitarbeit an Betonierungsarbeiten der neuen Bekohlungsanlage in Realp
- Einziehen des Streckenkabels zwischen Gletsch und Oberwald
- Vegetationskontrolle neben den Gleisen von Gletsch in Richtung Bahnübergang Muttbach
- Systematischer Unterhalt an allen Drehscheiben
- Vorbereitung für ein zweites Kamin in der Remise Gletsch

Markus Staubli gelang es wie gewohnt, die Frondienstler ihren



Die Baugruppe der Sektion Ostschweiz vor dem Blauhaus. / Le groupe construction de la Section Suisse orientale devant la Maison bleue.

Fachkenntnissen entsprechend auf die Baustellen zu verteilen. Erleichterung ging durch die Runde, als der Begriff «Vegetationskontrolle» für dieses Jahr neu umschrieben wurde. Anders als in den letzten Jahren ging es nicht mehr um das Unkraut im Schotterbett, welches neuerdings durch Spritzen bekämpft wird. Die diesjährige Tätigkeit beinhaltete das Zurückschneiden von Büschen und das Reinigen der seitlichen Entwässerungskanäle. Dank der offensichtlich attraktiveren Tätigkeiten waren Teilnehmer für diese Gruppe für einmal viel leichter zu motivieren!

Die 25-köpfige Truppe der Sektion Ostschweiz wurde am Donnerstag und Freitag von zehn Meistern der Firma Bühler Uzwil tatkräftig unterstützt. Der Arbeitseinsatz fand im Rahmen ihres alljährlich stattfindenden gemeinnützigen Einsatzes statt, in diesem Jahr für einmal an der Furka.

Bei frostigen Temperaturen trafen sich am Donnerstagabend alle Teilnehmer auf der Station Furka. Dort gab es ein Fondue, welches von Hannes und seinem Team serviert und von der Sektion Ostschweiz gespendet wurde. An dieser Stelle sei den Meistern der Firma Bühler, Hannes mit seinem Team sowie der Sektion Ostschweiz für die Unterstützung und den gelungenen Abend herzlich gedankt. Ein weiterer Dank geht an Manfred Willi, welcher uns durch den Scheiteltunnel transportierte.

Auf den Baustellen schritten die Arbeiten mehrheitlich nach Plan voran und es gab keine grösseren

Überraschungen. Eine spezielle Hochachtung gilt aber all jenen, die im Scheiteltunnel arbeiteten. Dies gilt insbesondere für die Mannschaft, welche unter widrigsten Bedingungen am Donnerstag mit viel Muskelkraft bis zu 30 Tonnen Gunit verarbeitet und unter Führung von Sepp Odermatt und seiner Frau fachmännisch auf das Tunnelgewölbe gespritzt hatte. Wo notwendig wird mit diesem Spritzbeton-Belag das vorher mit Armierungsnetzen versehene lockere Steingewölbe partiell gesichert. Gleisbautechnisch gab es für unseren erfahrenen Gleisbauer Bruno Glutz eine Knacknuss! Galt es doch, die neue, aber längere Zahnstangeneinfahrt in die Kurve einzupassen. Ihm und seinem Team ist es gelungen, den Totalumbau der 22 m Gleis rechtzeitig abzuschliessen, sodass der erste Zug am Freitag die Stelle mühelos passieren konnte.

Was es bedeutet, ein 40-adriges Kabel in knapp 100 m lange Rohre einzuziehen, hatte das Team von Lorenz Kluser am eigenen Leibe erfahren. Mindestens vier Mannesstärken waren erforderlich, das stämmige Kabel, welches übrigens von der ehemaligen MGB-Stelwerkanlage des Furka-Basistunnels stammt, einzuziehen. Mit diesem Streckenkabel sollen zukünftig unter anderem die Ventile der Bewässerungseinrichtung automatisch vor und nach Durchfahrt eines Zuges für eine bestimmte Zeit angesteuert werden.

An den Drehscheiben standen die jährlichen Unterhaltsarbeiten an. Es mussten die Lagerstellen ge-



Leo Saladins Weckruf / Diane avec sonnerie de cor des Alpes

## VFB Sektionen

schmiert und der allgemeine Zustand überprüft werden. Bei der im vergangenen Jahr installierten Drehscheibe in Oberwald galt ein besonderes Augenmerk der Nivelierung. Die eher ungünstigen Untergrund-Verhältnisse im Bahnhof Oberwald liessen Senkungen vermuten, was mit den durchgeführten Messungen auch bestätigt wurde. Die festgestellten Veränderungen haben aber keinen Einfluss auf die Funktion und Sicherheit der Drehscheibe, doch ist die jährliche Überprüfung der Lage auf jeden Fall sinnvoll.

Ob der diesjährige Einsatz wie im vergangenen Jahr mit dem Preis für die beste Baugruppe gekrönt wird, soll sich zeigen. Allen Beteiligten sei an dieser Stelle herzlich für den Einsatz gedankt, welcher symbolisch mit einer Tageskarte belohnt wurde. Speziell gedankt sei dem Küchenteam für die kulinarische Unterhaltung, Leo für seine Alphornklänge zu früher Morgenstunde sowie Maria als gute Seele und Hotelchefin des Blauen Hauses. Schliesslich geht ein besonderer Dank an Markus Staubli für seine organisatorischen Tätigkeiten, welche nicht nur während, sondern auch vor und nach der Bauwoche anfallen. Hinzu kommt sein unermüdlicher Einsatz bei der Aufarbeitung und dem Unterhalt der Dampflokotativen in der Werkstätte Chur.

Das wörtlich gemeinte «Auf Wiedersehen» der Teilnehmer am Schluss der Bauwoche lässt darauf schliessen, dass sie alle auch im kommenden Jahr wieder dabei sein möchten. Wir freuen uns!

## Romandie

De HerrV Von Stadt

**La section Romandie était présente du lundi 18 au samedi 23 juillet 2011 sur la ligne de la Furka.**

Au cours de cette semaine nous avons procédé à différents travaux sur deux sites principaux.

En ligne, entre le viaduc de Lammen et Oberwald pour débroussailler soigneusement les abords de la ligne afin de prévenir d'éventuels feux de broussailles au passage du train. Au cours de cette opération, nous avons curé le fos-



Schlussfoto der Samstagsmannschaft  
Photo finale de l'équipe du samedi

sé côté montagne afin de faciliter l'écoulement de l'eau. Ce travail méticuleux, nécessaire, effectué dans des conditions atmosphérique pluvieuses, est tout de même ingrat.

À la station de Muttbach Belvédère, il s'agissait de reprendre le couronnement des deux portails du pont sur la rivière Mutt. Les effets conjugués du froid, de la pluie et de la neige ont mis à mal les deux couronnements en pierre de taille. Il a donc été nécessaire de créer, en amont et aval un cheminement d'approche sur ces deux parties de chantier pour dégager la terre et mettre à nu une partie de la voûte. Côté amont un chemin d'accès a été créé sans trop de difficultés et le dégagement a commencé.



Reinigungsarbeiten am Gleis / Nettoyage de la voie et des abords

Mais il est bien vite apparu que les travaux initialement envisagés devaient être modifiés en raison de l'ampleur des désordres constatés. Côté aval, il a été nécessaire de confectionner deux poutrelles métalliques composées de cinq éléments et de 8,50 m de long chacune. Il a été procédé à leur mise en place sur les appuis de pierre de l'ébrasement de chaque rive, puis elles ont été calées et assemblées afin de constituer l'ossature d'un échafaudage de travail sécurisé. Le dégagement proprement dit n'a pu débuter que le samedi en milieu de matinée. Un cheminement pour les matériaux a également été construit. D'autres tâches ont également été accomplies. Accompagnement,



Räumung des oberen Brückenkopfs durch Andreas und Patrick /  
Dégagement de la tête amont par Andreas et Patrick

durant la semaine, d'une équipe de tournage de la TSR sur les chantiers de la ligne. Aide à une équipe Allemande au tirage de câbles de commande pour le système d'arrosage automatique. Participation des «ouvriers de la voie» à la mise en œuvre des arroseurs avant et après le passage des trains. Aide également à la réalisation de tresses de continuité électrique sur une file de rails. Au final, des activités variées réalisées par les onze participants – auxquels se sont joint le samedi quatre membres du Comité de Section – dans la bonne humeur malgré un temps maussade en cette deuxième quinzaine de juillet.

Quelques photos pour illustrer ces différents travaux.

**Jahresausflug vom 5. Juni 2011**

## Solothurn

Von Robert Rellstab

Auf dem Jahresausflug bewegten wird uns mit Dampfzug, auf Schusters Rappen, mit Rösslfiahrt und dem Schiff.

Als Berichterstatter der Sektion Solothurn für «dampf an der furka» bekam ich von einem Mitglied folgenden Bericht, den ich an die Redaktion weiterleitete.

Der Tagesausflug begann am Sonntag um 9 Uhr. Es fanden sich 28 Personen beim Treffpunkt im

## VFB Sektionen

Bahnhof ein. Bei einer Wetterlage, die verschiedenes verheissen konnte, machten wir uns gute Hoffnung auf eine bessere Wetterzukunft.

Wie wir es riechen und sehen konnten, war Dampf auf dem Bahnhofgelände – ein Zug der Dampfbahn Bern war schon da. Unser Reiseleiter mit einem Einkaufskorb bemühte sich, wie in der Anmeldung angepriesen, um Kaffee und Gipfeli, die er uns auf den Zug brachte und wir während der Fahrt geniessen konnten. Auch merkten wir, was mit «wir bleiben in der Region» gemeint war. Der Dampfzug fuhr Richtung Büren a.d. Aare. Dort angekommen, wurden wir zu einer Städtliführung empfangen.

Zu Fuss ging es nun unter kundiger Führung durch das Städtli Büren bis zur Schifflände. Unser Reiseleiter Robert führte uns nun über die Holzbrücke ans andere Ufer der Aare ins Restaurant zum Mittagessen, denn es hat recht Hunger gegeben. Nun hatten wir wieder Zeit, mit anderen Reiseteilnehmern zu plaudern, aber es wurde schnell still, als das Essen serviert wurde, wir genossen, was für uns ausgesprochen wurde, ein feines gutes Mittagessen. Ohne Dessert ohne Kaffee verliessen wir das Restaurant. Was war da am Strassenrand? Die für uns angekündigte Überraschung, zwei weispännige Pferdefuhrwerke, es wurde gebeten aufzusteigen und die Fahrt ging zurück über die Brücke durch das Städtchen auf das offene, weite Land gegen die Aare Richtung Rütli b. Büren. Mit einem Eigenbrand Wässerchen aus Ökofrüchten begrüsst uns Vater und Sohn Otti aus Oberwil b. Büren. Die Fahrt durchs Dörfchen Rütli führte uns dem Mülibach entlang durch die Hole hinauf nach Oberwil. Was kommt nach dem Mülibach? Die Mühle von Ottis, unserer Fuhrleute und Besitzer der Mühle mit Oeko Landwirtschaft. Da warteten auch schon Kaffee und Kuchen auf uns, es war aufgetischt. Wir wurden informiert, dass auf diesem Hof seit mehr als 30 Jahren nach reinen Oeko-Gedanken gut gearbeitet wird. Die Mühle am Wasserrad ist noch täglich in Betrieb. Sehr interessant war die Führung durch die Mühle. Wir mussten viel zu früh aufbrechen. Mit den Rössli und Wagen

ging es durch Wald und Wiesen über die alte Strasse zurück nach Büren. Noch eine kurze Wegstrecke zu Fuss und wir waren wieder an der Schifflände. Eine Schiffahrt als Höhepunkt stand uns nun bevor. Ich fragte mich, wann warst du das letzte Mal auf der Aare unterwegs, ehrlich, schon lange nicht mehr. In gemütlicher Fahrt bei schöner Abendstimmung ging es unserm Ziel Solothurn entgegen, nur noch einige Schritte zum Bahnhof, wo wir uns verabschiedeten. Welch ein zufriedener Tag war das, danke Robert, es war schön, Ade und auf Wiedersehen nächstes Jahr. Ich freue mich schon. Danke... Ich als Reiseleiter gebe diese Zeilen gerne weiter an die Redaktion in der Hoffnung, dass im Heft «dampf an der furka» dieser Bericht erscheinen wird und ihr, liebe Mitglieder der Sektion, auch Freude habt wie ich beim Lesen dieses Berichtes. Danke, liebes Mitglied, für Deine Mühe.

### Ausflug zum SBB Bahntechnik Center BTC in Hägendorf

Von Roland Stampfli, Organisator

Am 5. Juli konnte die Sektion Solothurn mit 21 Personen das SBB Bahntechnik Center BTC in Hägendorf besichtigen.

175 Personen sorgen im BTC dafür, dass der SBB nie die Schienen ausgehen. Auf einer Fläche von rund zweihundert Fussballfeldern werden praktisch alle Schienen, welche SBB und andere Bahnen brauchen, gelagert. Auch sämtliche Weichen werden fixfertig vorproduziert und für den Einbau vor Ort auf Spezialwagen verladen.

Jede Weiche ist ein Einzelstück und wird gemäss besonderen Spezifikationen gefertigt. Je nach Erfahrung, Komplexität und Grösse werden hundert bis zweihundert Stunden Zeit benötigt. Körpereinsatz ist gefragt für das genaue Ausrichten der Schwellen, bevor die Schienen darauf ausgerichtet werden. Es braucht Kraft, wiegt doch eine einzelne Eichen-schwelle über hundert Kilo.

Mit einer riesigen Drehscheibe, der grössten in der Schweiz, werden die beladenen Spezialwagen gedreht. Wichtige Details sind dabei beispielsweise, ob der Bauzug über einen Sackbahnhof verkehrt. Dann ist nämlich auf der Baustelle der hinterste Wagen zu-vorderst.

Jährlich werden von den 14'000 Weichen der SBB zwischen dreihundert und fünfhundert ersetzt, dazu kommen ca. 380 km Schienen. Diese werden nicht gleichmässig abgenützt. An manchen Stellen, z.B. am Gotthard, beträgt die Lebensdauer weniger als drei Jahre. Auf Nebenstrecken halten sie Jahrzehnte. Auch ist Schiene nicht gleich Schiene. Je nach Einsatzzweck stehen drei Profile und fünf Härtegrade zur Verfügung. Das Metergewicht beträgt zwischen fünfzig und sechzig Kilo.

Abgefahrene Gleise werden wieder aufgearbeitet. Mit Hydraulikpressen werden diese gerichtet und mit Ultraschall auf Beschädigungen geprüft, anschliessend mit einer Schleifmaschine die Laufflächen geglättet. 15'000 Tonnen Schienen liegen für die Wiederverwendung im Lager.

Weichenmotoren werden revidiert und ebenso erhalten Bahntechnik-Relais ein zweites Leben. Die Erfahrung hat gezeigt, dass elektromagnetische Relais bezüglich Zuverlässigkeit und Lebensdauer noch immer mithalten können.

Mit einem Dank an unseren beiden BTC-Führer und an die Administration wird mit dem Mittagessen in der Firmenkantine unser Besuch beendet.

## Zürich

### Das Wort des Präsidenten

Von Bruno Letter

Mit dem Erreichen eines Bestandes von 2500 Mitgliedern haben wir einen neuen Meilenstein erreicht, nachdem erst Anfang 2007 die 2000er-Hürde genommen wurde! Verschiedene Kolleginnen und Kollegen halfen mit, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen; ihnen gehört mein Dank. Spezielle Erwähnung verdient dabei Emil Halter, er steht an einsamer Spitze. Kein anderes Mitglied hat nur annähernd so viele neue Mitglieder für unsere Bahn motivieren können. Vor allem dank ihm sind wir beim Redaktionsschluss dieses Heftes bereits bei 2520 angekommen! Emil, ich danke dir herzlich für deinen unermüdlichen Einsatz. Bei allem Stolz dürfen wir jedoch nicht vergessen, dass weiterhin grosse Anstrengungen nötig sind, um einen Netto-Zuwachs pro Jahr von wenigen Prozenten zu verbuchen. Die zahlreichen Austritte, hauptsächlich aus Alters- oder Krankheitsgründen, «nagen» laufend an unserem Mitgliederbestand. Eine Vision von mir ist, dass jedes Mitglied mindestens einmal ein neues Mitglied wirbt. Und wenn man an Visionen glaubt, ist man dem Ziel bekanntlich schon einen Schritt näher. «Yes we can», packen wir es an.

Im Weiteren macht mir die Tatsache Sorge, dass es uns nur mit Mühe gelingt, neue Fronis zu motivieren und die heutige Altersstruktur

### Von Fritz Schmutz, Sektionsredaktor

#### Agenda

25.09.–01.10.	Bauwoche 2	Kurt Letter
14.–16.10.	Modellbahn-Ausstellung Bauma	Fritz Schmutz
21.–23.10.	Modellbautage Winterthur	do.
22.10.	Samstags-Einsatz	Bruno Letter
24.10.	Besichtigung NEAT Sedrun	Fritz Renold
28.10.–01.11.	GL-Messe Näfels	Fritz Schmutz
05.11.	Besuch Werkstatt Aarau	Fritz Renold
26.–29.01.12	Fespo Oerlikon	Fritz Schmutz

Die aktualisierte Agenda und die ständig laufenden Projekte sind zu sehen auf der Website [vfb-zh.ch](http://vfb-zh.ch). Die Projektleiter können unter: [vornamen.name@dfb.ch](mailto:vornamen.name@dfb.ch) erreicht werden.

**Stamm:** immer ab 19.00

jeden 2. Dienstag im Monat: Zürich, Rest. Oase

jeden 4. Dienstag im Monat: Rapperswil, Rest. Mundart

## VFB Sektionen

tur verlangt unbedingt jüngeren Nachwuchs. Deshalb auch hier mein erneuter Appell: helft mit, damit wir auch in Zukunft genügend Freiwillige stellen können. Unsere Bahn kann bekanntlich nur dank der wertvollen Fronarbeit überleben. Als grösste Sektion stehen wir im Rampenlicht und die Erwartungen an uns sind deshalb hoch!

Ich danke euch allen und wünsche viel Erfolg.

## Alcatel Jubiläums-Einsatz

### Fritz Schmutz, Ressortchef Werbung

Mit einer rekordhohen Beteiligung von total 28 Mann hat Emil Halter seinen 20. Einsatz unter diesem Titel erfolgreich durchgeführt. Die wichtigsten dabei geleisteten Arbeiten sind hier aufgezählt:

- Räumen von losem brennbarem Material (Moos, Tannennadeln etc.) an den Hängen bergseits des Trassees, um die Brandgefahr zu reduzieren.  
Gerodete Stauden und alles Abräum-Material transportbereit lagern.
- Einziehen von total 540 Meter Kabel mit zweimal 10 Ader-Paaren von Schacht zu Schacht, für die Sprinklersteuerung.
- Erstellen eines Daches über dem Maurer-Magazin in Realp
- Um- und einlagern von Gleisbaumaschinen und diversen Geräten in Gletsch, zum Teil mussten diese von Realp hergeholt werden.
- Sortieren und neu lagern von weiterem Material im Lager Geren

Der ganze Einsatz war unter teils schwierigen Bedingungen zu leisten. Namentlich die schweren Geräte, die engen Kabelkanäle mit immer wieder klemmenden Kabeln und auch die steilen Hänge stellten hohe Anforderungen.

Der Einsatzwille der ganzen Truppe war gross, und so konnten alle aufgetragenen Arbeiten zur Zufriedenheit von Manfred Willi erledigt werden. Über die Bilanz nach diesem Einsatz ist mehr zu erfahren im Porträt von Emil unter «aktuelles» auf Seite 7 dieses Heftes.

### Sektionsreise rund um Dresden 23.–28.07.

30 Reisende erlebten bei schönem Wetter inmitten von Sachsen Kultur, Natur und Nostalgie. Ein ausführlicher Bericht wird auf unserer Website und im nächsten Heft zu lesen sein.

### Unser 2500stes Mitglied ist registriert!

Während Wochen waren wir nahe an dieser selbst definierten «Schallgrenze», da wohl laufend Anmeldungen hereinkamen, die aber immer durch Kündigungen wieder neutralisiert wurden, klappete es endlich Ende Juli, als gleich mehrere Anmeldungen, per Post oder Internet, registriert wurden. Der Gewinner dieses «Rennens» ist:

**Stephan Vogler** in Wasterkingen, von Beruf Koch und Konditor. Vor Kurzem hat er seinen 65. Geburtstag gefeiert und da stehen die Chancen gut, dass er schon bald unsere Aktiven-Truppe verstärken wird? Dafür wird hoffentlich auch sein «Werber» Alfredo Degen sorgen, der selbst in den 7 Monaten, seit er Mitglied ist, einen geradezu fulminanten Start als vielseitiger Froni hingelegt hat!

Die Foto zeigt die Übergabe von 2 Gratisbilletten für eine Furkafahrt plus einer Flasche Wein; dabei ist auch sein Werber nicht leer ausgegangen!

Als Trostpreis haben wir den «Nummern» 2499 (Peter Zürcher in Dorf) und 2501 (Brigitta Schefer in Illnau; gleichzeitig mit ihr wurde ihr Mann Adolf ebenfalls Einzelmitglied) je ein Gratisbillet übergeben.

Wer nun glaubt, dass die Werber-Truppe sich zufrieden gibt mit diesem Resultat, der irrt sich. Denn wir sehen das als Etappe zu unserem ehrgeizigen Jahresziel: ein Nettozuwachs von 4% wird angestrebt, was eine Mitgliederzahl per Ende Jahr von 2565 bedeutet. Dank unserem Auftritt an der ZOM, der schon wieder hinter uns liegt, den noch bevorstehenden Messen und der tatkräftigen Hilfe unserer Mitglieder werden wir dies schaffen! Insbesondere möchten wir die Zahl von **Firmen-Mitgliedern**, die mit neun heute sehr scheiden ist, **mindestens verdoppeln!**

Alle Mitglieder sind aufgerufen, hierzu ihren Beitrag zu leisten!



In der Mitte mit der Nr. 2500 Stephan Vogler mit seinen Geschenken, zusammen mit Werber Alfredo Degen (rechts) und Sektionspräsident Bruno Letter / Au centre, Stephan Vogel, portant le no. 2500, avec ses cadeaux, ensemble avec Werber Alfredo Degen (d) et le président de section Bruno Letter

### Bauwoche 22

#### Von Edi Gubler, Baugruppenleiter VFB/Zürich

Bereits zum neunten Mal konnte ich die Bauwoche der Sektion Zürich als Baugruppenleiter leiten.

Folgende Mitglieder nahmen an der Bauwoche teil: Sigi Ammann, Edi Gubler, Gusti Furrer, Hansjörg Häfliger, Simone und Heinz Hurter, Köbi Keller, Hansueli Knechtli, Peter Marques, Heinz Mettler, Gerold Nägeli, Ernst und Thomas Oberholzer, Arno Rudolf, Edi Schlumpf, Eugen Schneebeli, Ueli Stoffner, Nino Vieceli und Dölf Zwick.

Das Wetter war die ganze Woche wechselhaft bis schön.

Wir organisierten uns in mehreren Gruppen zu folgenden Arbeiten:

- Totalumbau Furka-Tiefenbach – Befestigungsmaterial verteilen
- Tunnel III – Spritzbeton
- Überwachung Stützmauern – km 57–57.500
- Materiallager Geren – Material umlagern
- Bekohlungsanlage – Armieren und betonieren Bodenplatte
- Magazinarbeit «Bielen» Realp – Sortieren, einräumen Oberbaumaterial
- Bewässerungsanlage Gletsch-Oberwald



Einziehen von total 270 m 16-adriges Kabel für die Sprinklersteuerung von Schacht zu Schacht / Tirage d'un regard à l'autre d'un total de 270 m de câble à 16 brins pour la commande de l'arrosage

## VFB Sektionen



Räumen von losem brennbarem Material (Moos, Tannennadeln etc.) an den Hängen bergseits des Trassees, um die Brandgefahr zu reduzieren / Déblayement du matériel inflammable (mousse, aiguilles de sapin, etc.) côté amont de la voie pour diminuer le risque d'incendie.

- Schieber bedienen für Beregnung
- Verlängerungen und Bogen anbringen für Korrekturen der Beregnung
- Scheiteltunnel
  - Wasserfassung Scheiteltunnel in Furka installieren und Funktionskontrolle
  - Ortung verlegtes Stromkabel Tm 0 bis TM 600
- 4 Weichenwinden gängig machen
- Räumung Rampe Gleis 6
- Flachwagen Kkl 2777 von Beton- und Mörtelresten reinigen
- Betonfundamente Telefunkn ausschalen
- BUe «Bogen»
  - Sicherung und Inbetriebnahme Übergang Strasse

Unsere Köchinnen Evelyne Epp, Heidi Hossmann und Alice Regli sowie unsere bewährte Küchengruppe Gusti Furrer, Simone Hurter und Arno Rudolf verwöhnten uns mit vorzüglichen Mahlzeiten. Die Gärtnerei Friedli-Rey spendierte uns wiederum viele Gemüse, Salate und Obst.

Wir freuten uns an den köstlichen Salaten, Desserts sowie an den Bananen, Birnen und Äpfeln als

Zwischenverpflegung. Auch die beiden Kuchen, welche uns Bruno und Madeleine Letter überbrachten, waren vorzüglich. Ich möchte mich als Gruppenleiter bei allen Teilnehmenden für ihren grossen Einsatz bedanken und würde mich freuen, wenn alle mit der gleichen Begeisterung und Kameradschaft im Jahr 2012 in der Woche 22 wieder dabei sein könnten.



Depot Realp: Betonieren Boden Bekohlungsanlage / Dépôt Realp : bétonnage du sol de la station de soutage de charbon

Foto: Edli Gubler

## Berlin

Von Axel Schiele

### Bauwoche 29 in Realp

Mit neun Fronarbeitern plus Logistik war die Sektion Berlin-Brandenburg in der 29. KW zur Bauwoche nach Realp gekommen. Die Aufgaben umfassten Mithilfe beim Einschalen der Decke der Bekohlungsanlage und Kabelziehen für die Beregnungsanlage zwischen Gletsch und Oberwald; daneben einige Transporte. Alles wurde soweit geschafft. Das Wetter war nicht besonders, aber die Stimmung ganz gut.

### Treffen der Sektion

Unsere nächsten Treffen finden am 9.9. und 11.11.2011 in der Pustebume Grundschule in Berlin Hellersdorf jeweils ab 19 Uhr statt. Dort wird auch im Februar 2012 unsere 18. Modellbahnausstellung veranstaltet.

## Norddeutschland

Von Burkhard Rätzel

### Mitgliederversammlung

Am 20. März fand in Hamburg die Mitgliederversammlung der Sektion Norddeutschland statt, an der 29 Mitglieder teilnahmen. Zum Auftakt wurden die Anwesenden durch ein Alphornsolo unseres Mitglieds Bernd Leonhardt begrüsst.

Dr. Jörn Faller wurde zum Tagungsvorsitzenden gewählt, er leitete die Versammlung.

Bei den Vorstandswahlen wurde Ralf Hamann als Präsident und Bernd Reher als Kassierer im Amt bestätigt.

Neu in den Vorstand wurde Burkhard Rätzel als Schriftführer gewählt, er hatte bereits im April 2010 dieses Amt vom verstorbenen Horst Racine übernommen. Auch das Amt des Rechnungsprüfers musste neu besetzt werden, es wurden Jens Dreyer und Wilfried Beneke gewählt.

Die Kassenlage der Sektion Norddeutschland wurde vom Kassierer Bernd Reher in seinem Bericht als gut dargestellt.

Es gab einen Überblick über die geplanten Aktivitäten der Sektion in diesem Jahr. Ralf Hamann berichtete, dass er in Hamburg die Reisesmesse besucht hat, um einige Veranstalter für eine Reise an die Furka zu gewinnen.

Es wurde beschlossen, in diesem Jahr eine Mitgliederreise durchzuführen, diese fand bereits am ersten Juliwochenende statt.

Weiterhin wurde beschlossen, zusätzlich zu dem monatlich in Hamburg stattfindenden Stammtisch einen weiteren im Raum Hannover einzurichten, was auf grosses Interesse der Mitglieder aus Niedersachsen gestossen ist.

Zum Abschluss der Veranstaltung referierte Burkhard Rätzel über die Furka-Bergstrecke im Wandel der Zeit.

### Mitgliederreise

Am Wochenende 2./3. Juli trafen sich elf Mitglieder zur Reise durch den Harz am Bahnhof von Wernigerode. Von dort ging es, trotz Lokführerstreik und Schienenersatzverkehr, nach Quedlinburg, was dann mit 70-minütiger Verspätung erreicht wurde. Ab Quedlinburg ging es mit der Harzer Schmalspurbahn per Dampf über Alexisbad, Stiege, einem Absteiger nach Hasselfelde weiter über Eisfelder Talmühle nach Nordhausen. Dort wurde übernachtet, am nächsten Tag brachte uns die Harzer Schmalspurbahn über Drei Annen Hohne nach Wernigerode, wo am Bahnhof Westerntor das Ausbesserungswerk besichtigt wurde und die Gruppe dort viele und interessante Details über die Bahn erfuhr.

## VFB Sektionen

Am späten Nachmittag ging es dann wieder auf die Heimreise.

### Termine

Mit unserer Furka Modellanlage, welche je nach Platzverhältnissen bis zu 30 m lang sein kann und unserem Infostand sind wir

in diesem Jahr bei folgenden Messen und Ausstellungen vertreten:

25./26. September 2011  
Museum für hamburgische Geschichte (Hamburgmuseum), Holstenwall 24, 20355 Hamburg

15./16. Oktober 2011  
German Rail 2011, Hannover Messe Halle 27

**15. Oktober 2011 ab 18 Uhr**  
**1. Stammtisch in Niedersachsen**  
Restaurant Brunnenhof im Central Hotel Kaiserhof, Ernst-

August-Platz 4, 30159 Hannover in unmittelbarer Nähe vom Hauptbahnhof.

18.–20. November 2011  
Euromodell 2011 Messe Bremen, Halle 4–6

## Angetroffen...



Foto: Ruedi Traub

Gletsch Bahnhof: Niklaus Heller



Foto: Ruedi Traub

Infopoint Gletsch: Hans Leuenberger



Foto: Ruedi Traub

Infopoint Gletsch: Zita Albrecht Huber und Toni Huber-Albrecht



Foto: Ruedi Traub

«Café-Wagen»: Realp Lotti Morf



Foto: Ruedi Traub

«Café-Wagen» in Realp: Sämi Stirnemann



Foto: Alfredo Degen

Es kann ganz gut sein, hie und da den Durchblick zu haben / Il faut garder la vue d'ensemble.



Foto: Ruedi Traub

Sicht aus dem hintersten Wagen nach der Einfahrt in den «Alt Senntumstafel-Tunnel» / Vue depuis le dernier wagon après l'entrée dans le Tunnel Alt-Senntum.



Foto: Heinz Unterwegger

Das Doppelpack in der Schöllenschlucht / Le duopack dans les Schöllenen.

Mit Dampfbahn-Gästen im Gespräch

## Begeistert vom Erlebnis «Furka»

Von Hansueli Fischer, Mitglied der Redaktionskommission (Bild und Text)

*REALP – Ob auf Einladung oder aus eigenem Antrieb unterwegs – Passagiere jeden Alters erliegen der Faszination «Dampfbahn Furka-Bergstrecke».*

Menschen können verschlossen und Reportagen mühsam sein. An der Furka ist alles anders. Wer die erste Prise Kohle- rauch in die Nase bekommen, das Zischen und Pusten der Dampflokomotive gehört und seinen Sitzplatz in der Holz- oder Plüschklasse gefunden hat, kennt keinen Griesgram. So entwickelte sich die Arbeit des Dampf-Reporters zum lauderen Vergnügen. Selbiges hat stattgefunden im Zug Realp–Oberwald mit Start am 8. August um 10.15 Uhr. Das Wetter hat mitgespielt. Der blaue Himmel wurde von weissen Wolken belebt. Der Pullover durfte im Rucksack bleiben.

### Rose Lüscher und Hanspeter Stettler

Am Vortag waren die lebensfrohen Senioren aus Kerzers angereist und überquerten die Furka mit Dampf von Oberwald nach Realp. Dann wurde übernachtet und der Rückweg auf der Schiene über den Pass angetreten. Auslöser für den zweitägigen Ausflug war Rose Lüschers 70. Geburtstag. Hanspeter Stettler ist begeisterter Modelleisenbahner. Er hat auch schon als Froni an der Furka gewirkt, ohne allerdings Vereinsmitglied zu sein. Bahnen faszinieren ihn ganz allgemein. Er ist froh, dass Linien wie die Furka-Bergstrecke erhalten bleiben. Beide Gäste aus Kerzers schätzen Langsamkeit, Ruhe und Beschaulichkeit. Darüber vermögen sie auch die Bergwelt zu geniessen.

### Hans Ulrich Burkhard und Partnerin

Für die beiden Fahrgäste aus dem luzernischen Melchnau war die Bergstrecke eine Neuentdeckung. Ganz fremd war ihnen die DFB aber nicht. Burkhard hat 40 Jah-

re bei ASM (Aare–Seeland Mobil) gearbeitet. So wusste er von Materiallieferungen von seiner an unsere Bahn. Ihm hat es ganz besonders die historische Bahntechnik angetan. Zur Furka gekommen waren die beiden mit einer Reisegesellschaft. Der Reist-Car erwartete sie in Gletsch.

### Angela und Josef Bärlocher

Das Paar stammt aus dem ausserrhodischen Hauptort Herisau. Der Ehemann, der beim Tiefbauamt des Kantons St. Gallen gearbeitet hatte, bekam die Reise zur Pensionierung geschenkt. Die beiden fahren mit Dampf von Realp nach Oberwald und wieder zurück. Josef Bärlocher, ein begeisterter Modelleisenbahner, kennt die Strecke von Überfahrten mit der FO in längst vergangenen Zeiten und aus Militärdiensttagen im Goms. Bärlochers genossen Bahn-Nostalgie und Beschaulichkeit. Sie stillten auf den Fahrten ihr Heimweh nach Gemütlichkeit.

### Rosmarie und Heinz Hochstrasser

Die von der Walliser Sonnenterrasse Bellwald stammenden Gäste reisten durch den Basistunnel an den Startort Realp und kehrten dann via Bergstrecke – Oberwald zurück. Heinz Hochstrasser hatte die Fahrt von seinen Brüdern zur Pensionierung geschenkt bekommen. Beide Eheleute zeigten sich gleichermassen begeistert von Strecke und Technik. Alte Lokomotiven und Wagen erinnerten sie an frühere Zeiten. Sie schwelgten aber nicht nur in Nostalgie, sondern genossen auch die Bergwelt aus dem einmaligen Blickwinkel, den die Bahn zu bieten hat.

### Ida von Aarburg und Rainer Zartner

Die Krankenschwester Ida von Aarburg aus Uznach hatte von einem Patienten, der Vereinsmitglied und Helfer bei der Dampfbahn ist, eine Tageskarte geschenkt bekommen. Ausserdem durfte sie mit der Fahrt die Feier ihres Geburtstags um einen Tag vorziehen. Sie genoss die Fahrt mit ihrem Begleiter Rainer Zartner aus Adliswil dementsprechend in vollen Zügen.

### Sabrina Pustak mit Tante und Onkel

Sabrina Pustak, die Jüngste unter den Befragten, arbeitet seit anderthalb Jahren im Hotel «Aurora» in Andermatt. Sie genoss ih-



Foto: Hansueli Fischer

Die «Sektion Staufen» bei der Ankunft in Oberwald  
La section «Staufen» lors de son arrivée à Oberwald

re erste Fahrt auf der Bergstrecke mit Christa und Eugen Schneeбели aus Zwillikon. Eugen Schneeбели arbeitet bei der Dampfbahn, vorwiegend in der Werkstatt Realp bei Unterhalt und Reparatur von Gleisbaumaschinen. Sabrina hatte eine Führerstandfahrt geniessen dürfen. Das ganze Trio schwärmte von der Bahngeschichte, der Wiederbelebung der Bergstrecke und der traumhaft schönen Landschaft.

#### «Sektion Staufen»

Als der Reporter mit Ruth und Fritz Hächler aus Staufen ein Gespräch angeknüpft hatte, stellte sich heraus, dass noch zwei weitere Ehepaare aus der schönen Aargauer Gemeinde mitgereist waren. So wurde das Sextett gewissermassen zur «Sektion Staufen». Die Bauern- und Tierarzt-Ehepaare waren vom DFB-Mitarbeiter Jürg Wälchli auf die

Bahn aufmerksam gemacht geworden. Vor der Fahrt Realp–Oberwald–Realp besichtigten sie das Lokdepot. Sie waren davon – und von den Leistungen der Fronis insgesamt – sehr beeindruckt. Die Reise im historischen Erstklasswagen genossen sie begeistert und stellten nachdenklich fest, wie sich der Klimawandel im Rückzug des Rhonegletschers abzeichnet.



Foto: Hansueli Fischer

Rose Lüscher und Hanspeter Stettler



Foto: Hansueli Fischer

Hans Ulrich Burkhard und Partnerin



Foto: Hansueli Fischer

Angela und Josef Bärlocher



Foto: Hansueli Fischer

Rosmarie und Heinz Hochstrasser



Foto: Hansueli Fischer

Eugen Schneeбели, Sabrina Pustak und Christa Schneeбели



Foto: Hansueli Fischer

Ida von Aarburg und Rainer Zartner



- ① **DFB Bild-Kalender 2012**, A4 quer, geöffnet A3 hoch, 24 Bilder, davon eine Doppelseite dreisprachig (D/F/E)  
**CHF 14.00**



- ② **DFB-Foto-Kalender 2012**, A3: Künstlerisch gestaltet. Spezielle, originelle Fotos aus ungewöhnlichen Blickwinkeln. 13 Seiten, A3, ohne Text  
**CHF 22.00**



- ③ **Adventskalender mit Vollmilchschokolade**, 35 x 25 cm. Lieferung nur für Bestellung bis 2 Wochen nach Erscheinen dieses Heftes! (ca. Mitte September) Edition «Coppernath»  
**CHF 15.00**



- ④ **Original rukka Outdoorjacke** wasser- und winddicht, atmungsaktiv. Jetzt neu in weiteren Grössen: S, M, L, XL, XXL, 3XL **CHF 179.00**



- ⑤ **DFB-Swiss-Touch Geschenk-Dose** aus Blech 21 x 21 x 6 cm. Inhalt: 1 Päckchen DFB Papierservietten, je 1 DFB Geschirrtuch blau- und rot-beige, 1 DFB Nostalgie Flachmagnet **CHF 39.00**



- ⑥ **Tee-Geschenk-Set**, bestehend aus Furka-Tasse (Keramik), 100 g Bergbämlertee (aromat. Früchte-tee), Teesieb (Metall), Zuckerstäbe, Kandis braun und weiss **CHF 30.00**



- ⑦ **Metallbecher** mit Karabinerhaken als Griff, DFB Logo  
**CHF 9.50**



- ⑧ **Murmeltier**, Plüsch, Höhe ca. 22 cm  
**CHF 20.00**



- ⑨ **«Big Box» Schul-Etui** mit Qualitätsstiften und Zubehör, ca. 20 x 13 x 3 cm, mit 3D-Applikation Lok «Breithorn» **CHF 60.00** (solange Vorrat)



- ⑩ **DVD «Furka-Bergstrecke»** in Zusammenarbeit mit der VFB-Sektion NL, Sprachen d, e, f, mit separater Bonus-DVD: Fahrbetrieb Gletsch-Oberwald (ca. 12 Min)  
**CHF 22.00**

### Hiermit bestelle ich:

Artikel	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
Stück										
Grösse										

Weitere Artikel unter  
[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

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

Strasse: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_ Tel. (für Rückfragen) \_\_\_\_\_

d.a.d.f. 3/2011

Talon senden an DFB Souvenirhandel, Reussstrasse 7, 6460 Altdorf (Fax 041/870 07 86, [souvenir@dfb.ch](mailto:souvenir@dfb.ch))

Verkaufs- und Lieferbedingungen: Alle Preise inkl. MWST. Auslieferung gegen Rechnung zuzügl. Porto- und Verpackungskosten.

Kunden aus D erhalten einen Zahlschein in Euro. Bei einem Bestellwert unter CHF 15.00 berechnen wir eine Bearbeitungsgebühr von CHF 5.00.